

Grey Scale #13



A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

3

~~Tylko do użytku wewnętrznego ASG~~

płk dr Antoni KARPIŃSKI

ANALIZA I OCENA ORGANIZACJI I PRACY TYŁÓW
ARMII RADZIECKIEJ W LATACH 1944–1945

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej



05-000596-003-0



61129

WARSZAWA

GRUDZIEŃ

1966



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

3

~~Tylko do użytku wewnętrznego ASG~~

plk dr Antoni KARPIŃSKI

**ANALIZA I OCENA ORGANIZACJI I PRACY TYŁÓW
ARMII RADZIECKIEJ W LATACH 1944—1945**

Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

1575



05-000596-003-0



61129

WARSZAWA

GRUDZIEŃ

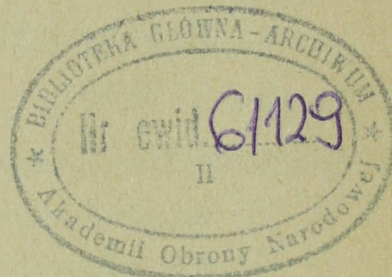
1966

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerozewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

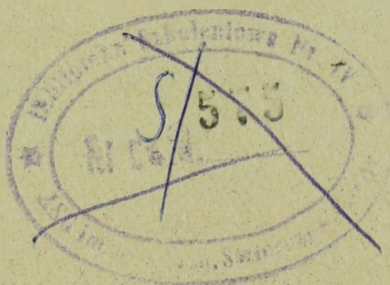
3

Tylko do użytku wewnętrznego
ASG.



plk dr Antoni KARPİŃSKI

Analiza i ocena organizacji i pracy tyłów
Armii Radzieckiej w latach 1944 - 1945.



WARSZAWA

STYCZEŃ

1967 r.

Temat: Analiza i ocena organizacji i pracy tyłów Armii Radzieckiej w latach 1944 - 1945.

Zagadnienia:

- I. Organizacja tyłów związków operacyjnych.
 1. Wykorzystanie transportu kolejowego.
 2. Drogi samochodowe - ich odbudowa i eksploatacja.
 3. Rejony tyłowe Frontu i armii.
 4. Ochrona i obrona tyłów.
- II. Materiałowo - techniczne zabezpieczenie działań.
 1. Zaopatrywanie w amunicję.
 2. Zaopatrywanie w materiały pędne.
 3. Zaopatrywanie w żywność.
 4. Organizacja naprawy pojazdów i uzbrojenia.
- III. Przewozy wojskowe.
 1. Przewozy kolejowe.
 2. Przewozy samochodowe.
- IV. Zabezpieczenie medyczno-sanitarne działań.
- V. Dowodzenie tyłami.

I. ORGANIZACJA TYŁÓW ZWIĄZKÓW OPERACYJNYCH.

Duży rozmach operacji zaczepnych Armii Radzieckiej w latach 1944 - 1945 oraz przeniesienie działań poza państwową granicę Związku Radzieckiego stworzyło nowe warunki pracy radzieckim organom tyłowym. Praca ich stała się bardziej skomplikowana i wycieńczona.

Zabezpieczenie materiałowo - techniczne działań musiało stać na wyższym poziomie i cechować go duża elastyczność i manewrowość sił i środków w toku operacji /kompanii/. Z chwilą wyjścia wojsk radzieckich poza granicę państwową nastąpiła dość istotna zmiana w stosunkach radzieckich władz wojskowych do władz administracyjnych i ludności miejscowej - krajów wyzwolanych. Wystąpiły takie problemy jak wykorzystanie miejscowych zasobów żywnościowych; zakładów przemysłowych i warsztatów naprawczych; transportu kolejowego, samochodowego i konnego; siły roboczej ludności miejscowej. Trzeba więc było uzgadniać rozliczenia finansowe na produkty i materiały /surowce/ zakupione od ludności miejscowej i w państwowych instytucjach gospodarczych krajów południowo-wschodniej Europy.

Konieczność maksymalnego wykorzystania normalno-torowych linii i taboru kolejowego, powodowała potrzebę budowy stacji przeładunkowych. Było to m.in. jedną z cech charakterystycznych w pracy tyłów radzieckich.

Ze względu na trudności pełnego wykorzystania linii kolejowych /różnica szerokości toru/, w początkowym okresie działań, wzrosło zapotrzebowanie na transport samochodowy, a w związku z tym zwiększyło to eksploatację dróg bitych.

Wysokie tempo działań z jednej strony wymagało od organów tyłowych większego wysiłku, z drugiej natomiast ułatwiał im wykonanie zadań. Dzięki wysokiemu tempu działań nieprzyjacieli w wielu przypadkach nie był w stanie dokonywać planowych zniszczeń linii kolejowych, węzłów komunikacyjnych, mostów, taboru kolejowego i doprowadzić do stanu nieużywalności różnego rodzaju sprzętu i materiałów przydatnych wojskom radzieckim. Ponadto podczas szybkiego tempa, straty wojsk nacierających były mniejsze, jak również zużycie niektórych rodzajów zaopatrzenia znacznie zmniejszało się.

Cechą charakterystyczną działań zaczepnych w 1944-1945 r. był długi okres przygotowawczy do operacji. Dlatego więc organa tylowe mogły w pełni wykonać niezbędne prace dotyczące gromadzenia zapasów, odbudowy i naprawy dróg, zakończenia przemieszczania oddziałów i urządzeń tyłowych do nowych rejonów itp.

W trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR /1944 - 1945 r./ nie nastąpiły istotne zmiany w strukturze organizacyjnej tyłów radzieckich. Pewne drobne uzupełnienia były związane z przeniesieniem działań wojennych poza granice państwowe ZSRR. Na przykład, został powołany Zarząd d/s wykorzystania produktów naftowych w Rumunii i Zarząd d/s wykorzystania resursów węglowych z Zagłębia Dąbrowskiego i Górnosląskiego w Polsce. Oba te zarządy były bezpośrednio podporządkowane głównemu kwatermistrzowi Armii Radzieckiej.

Dla kierowania pracami związanymi z eksploatacją żywności i furazu w krajach wyzwolonych utworzono przy głównym kwatermistrzu Armii Radzieckiej odpowiednie Oddziały /d/s eksploatacji żywności/: w Polsce w liczbie 84 ludzi; na Węgrzech - 220 ludzi i w Czechosłowacji - grupę /brak danych o jej składzie/. Odpowiednie komórki powstały przy Frontach i armiach.

Służba zdobyczy wojennej nadal wchodziła w gestię kwatermistrza, a jej szef był jednocześnie zastępcą kwatermistrza Frontu /armii/. W niektórych Frontach zostały utworzone oddziały rolniczo-gospodarcze dla współdziałania z władzami miejscowymi /cywilnymi/ w zakresie akcji siewnych, żniwnych i skupu płodów rolnych niezbędnych dla armii. We frontowych zarządach komunikacji wojskowej powstały wydziały d/s wykorzystania normalnotorowych linii kolejowych /kolei zachodnio-europejskiej/.

1. Wykorzystanie transportu kolejowego.

W pracy tyłów bardzo ważną rolę odgrywa^a kolej, której długość linii latem 1944 r. dochodziła do 110.000 km /na początku wojny 106.000 km/.

Na europejskim teatrze działań wojennych na początku 1944 r. zdolność przepustowa wszystkich linii kolejowych wynosiła 340 par pociągów na dobę. W tej liczbie: na kierunku Frontu Karelskiego i 7 Samodzielnej Armii - jedna jednotorowa linia kolejowa - 18 par pociągów na dobę; na kierunku Frontu Leningradzkiego, Frontu Wołchowskiego i 2 Frontu Nadbałtyckiego

/od Leningradu do Wielkich Łuków/ - cztery jednotorowe linie kolejowe - 64 pary pociągów na dobę na kierunku 1 Frontu Nadbałtyckiego i trzech Frontów białoruskich /pięć magistrali kolejowych/ - 110 par pociągów na dobę; na kierunku czterech Frontów ukraińskich /siedem magistrali kolejowych/ - 130 par pociągów na dobę. Tak duża przepustowość linii kolejowych sprzyjała dobremu bazowaniu tyłów, odpowiedniemu rozmieszczeniu baz zaopatrywania, warsztatów remontowych i szpitalnych baz frontowych oraz zapewniała swobodę manewru operacyjnego wojsk.

W tych warunkach bazowanie Frontów w latach 1944-1945, w porównaniu z poprzednim okresem wojny, miało wiele stron dodatnich. A mianowicie, w końcu 1944 r. każdy Front jako zasada posiadał dwie - trzy linie kolejowe dofrontowe z dwoma - trzema rękadami, o ogólnej długości od 800 do 1500 km i zdolności przepustowej 40-50 par pociągów na dobę.

Bazowanie armii charakteryzowało się znacznym przybliżeniem stacji zaopatrywania do wojsk walczących /do 20-25 km/, a stacje wyładownicze w niektórych przypadkach znajdowały się 3-5 km od linii frontu. Każda armia jako zasada posiadała dwie stacje zaopatrywania. Zdarzały się jednak przypadki, kiedy na jednej stacji kolejowej zaopatrywały się dwie armie. W toku operacji, na nowo uruchamianych odcinkach kolejowych organizowano tymczasowe stacje zaopatrywania dla kilku armii /np. dla 8 armii gw, 69. armii, 2 armii pancernej gw. i 1 armii WP w operacji brzesko - lubelskiej w lipcu 1944 r./ Stacje takie nazywano niekiedy, stacjami wyładowniczymi.

W okresie operacyjnego przegrupowania wojsk i ich koncentracji na nowych kierunkach, niekiedy dla armii wyznaczano stacje zaopatrywania jednocześnie w dwóch rejonach: w rejonie koncentracji i w rejonie wyjściowym. Czyniono to w tym celu, aby nie doprowadzać do nadmiernego gromadzenia amunicji, materiałów pędnych i żywności w rejonie koncentracji, bowiem trzeba było te same materiały przewozić do rejonu wyjściowego. Sytuacja taka zaistniała na przykład w 1 Froncie Białoruskim jesienią i zimą 1944 r. kiedy w jego skład przybyło dodatkowo pięć armii. Ażeby nie dopuścić do niepotrzebnych prac przeładunkowych i nie naruszyć przedsięwzięć związanych z maskowaniem operacyjnym, dowódca Frontu na długo przed rozpoczęciem operacji zatwier-

dził plan bazowania armii. Nowo przybywającym armiom wyznaczano stacje zaopatrywania jednocześnie w rejonie koncentracji i w rejonie wyjściowym. W praktyce tego rodzaju posunięcia zdały bardzo dobry egzamin.

W toku trwania operacji zaczepnych w trzecim okresie wojny niektóre Fronty nadażały tylko częściowo z przemieszczeniem swoich oddziałów i urządzeń tyłowych. Jednak było to uwarunkowane szybkością uruchamiania linii kolejowych. Należy nadmienić, że w drugim, a szczególnie w pierwszym okresie Wielkiej Wojny Narodowej przesunięcie tyłów Frontu i armii do nowego rejonu odbywało się dopiero po zakończeniu operacji zaczepnej. Natomiast zmiana frontowych stacji rozdzielczych następowała nie wcześniej jak w 10-12 dniu operacji. Za ten okres czasu armie przesuwały swoje główne składy 2-3 razy. W praktyce jednak w toku trwania operacji ani jedna armia nie była w stanie zabrać w całości swoich środków materiałowych z wyjściowych rejonów bazowania na nowe miejsce. Głównie dotyczyło to materiałów sezonowych /np. umundurowania/.

Dla pełnego przetranszowania armijnych urządzeń tyłowych trzeba było zazwyczaj 400-500 wagonów, a dla frontowych urządzeń tyłowych 7 - 8 tysięcy wagonów. Tempo przesuwania urządzeń armijnych i frontowych do nowych rejonów było uzależnione od szybkości uruchamiania linii kolejowych.

Wysiłki zmierzające do szybkiego tempa uruchamiania linii kolejowych miały pierwszorzędne znaczenie dla pomyślnego prowadzenia głębokich operacji zaczepnych. Przedstawiona poniżej tabela ilustruje nam jak kształtowało się tempo uruchamiania linii kolejowych w poszczególnych latach wojny.

Rok	Tempo /w km na dobe/:	
	natarcia wojsk	uruchamiania linii kolejowych
1942	4 - 6	4
1943	8 - 12	5
1944	10 - 12	7
1945	20 - 30	od 8 do 20 km /w niektórych przypadkach/.

Zawarte w niej dane nie obrazują jednak rzeczywistego stanu rzeczy, nie wyjaśniają nam przyczyn odrywania się wojsk

na tak znaczne odległości od baz zaopatrywania. W niektórych wypadkach odległości te wynosiły od 300 do 400 km. W rezultacie tego niekiedy powstały sytuacje krytyczne na odcinku zaopatrywania wojsk w niezbędne materiały.

Należy wyjaśnić, że średnie tempo uruchamiania linii kolejowych na całej głębokości operacji było uzależnione od stopnia zniszczenia urządzeń kolejowych w taktycznej strefie obrony nieprzyjaciela. Tutaj bowiem toczyły się najcięższe walki, w wyniku których stopień zniszczenia linii kolejowych był największy. Dla przykładu można podać, że w pasie działania Frontu Leningradzkiego w styczniu 1944 r. tempo uruchamiania linii kolejowej, w byłej taktycznej strefie obrony nieprzyjaciela, nie przewyższało 1 km na dobę.

W 1 Froncie Białoruskim w czerwcu 1944 r. tempo odbudowy linii kolejowej w taktycznej strefie obrony nieprzyjaciela wynosiło 1-1,5 km w ciągu doby. Podobna sytuacja występowała w innych Frontach.

Do głównych przyczyn niskiego tempa odbudowy linii kolejowych w pierwszych dniach operacji /w kampanii letnio-jesiennej 1944 r./ możemy również zaliczyć: brak odpowiedniej ilości wojsk kolejowych i niedostateczna ich koncentracja na głównych kierunkach uderzeń: nieodpowiednio przemyślana organizacja robót związanych z uruchamianiem linii kolejowych. Cechą charakterystyczną tego okresu było to, że na głównych kierunkach uderzenia /odcinkach działań/ na początku natarcia znajdowało się nie więcej jak 15 - 20 % wojsk kolejowych zajmujących się odbudową linii kolejowych. Pozostała liczba wojsk kolejowych /danego Frontu/ wykonywała prace na głębokich tyłach poza granicą strefy tyłów Frontu. Prace te należały do gestii ministerstwa komunikacji.

Na powyższy fakt /tempa uruchamiania linii kolejowych/ miała również wpływ sytuacja operacyjno-taktyczna, w jakiej rozpoczynano operacje. W trzecim okresie wojny zazwyczaj rozpoczynano operacje od pokonania przeszkód wodnych /Dniepr, Wisła, Dniestr, Odra, Nysa/, na których wszystkie mosty były w większości zniszczone, a na ich odbudowanie trzeba było zużyć około połowę czasu, związanego z przywróceniem do stanu używalności linii kolejowych.

W 1945 roku w początkowej fazie operacji na głównych odcinkach koncentrowano 2 - 3 brygady wojsk kolejowych i odpowiednią ilość środków materiałowych i sprzętu. Tego rodzaju posunięcia przyspieszały wykonanie zadań związanych z odbudową linii kolejowych.

W związku z tym, że często odczuwano brak środków i sił dla odbudowy i remontu linii kolejowych, wybierano takie, które były najmniej zniszczone i pokrywały się z głównym kierunkiem uderzenia Frontu. Przy tym, brano również pod uwagę geograficzne położenie terenu. Jeśli na przykład w przyszłym pasie działania znajdowało się wiele rzek, błot, przełęczy górskich, to było lepiej uruchomić taką linię kolejową, na której znajdowało się mniej różnego rodzaju urządzeń /mostów, przepustów, tuneli itp./ i w pobliżu której, znajdowałaby się szosa, pozwalająca na jednoczesne prowadzenie robót na szerokim froncie. W tym przypadku długość linii kolejowej /wybranej do uruchomienia/ nie miała znaczenia. Na przykład, w pasie działania I Frontu Białoruskiego w 1944 r. /w operacji białoruskiej/ krótszą i zarazem dwutorową linią kolejową, była linia biegnąca przez Kalinkowiczi, Łuninieć i Żabinka /458 km/, ale przebiegała ona wiele odnóg i dopływów rz. Prypeć. Wobec tego dowództwo Frontu zdecydowało uruchomić w pierwszej kolejności linię kolejową na innym, dłuższym odcinku - Żłobin, Bobrujsk, Osipowiczi, Baranowicze /650 km/, ponieważ tutaj było mniej różnego rodzaju urządzeń /mostów, przepustów/ i w niedalekiej odległości przebiegała szosa. Linia kolejowa na tym kierunku została oddana do eksploatacji prawie równocześnie z wyjściem wojsk na rubież Wisły. Natomiast na tym krótszym odcinku /Kalinkowiczi-Żabinka/ pociągi ruszyły dopiero 1,5 - 2 miesiące później.

Dla odbudowy linii kolejowych na głównych kierunkach uderzenia Frontu wyznaczono dwie trzecie sił, natomiast jedną trzecią do prac na kierunkach pomocniczych.

Dowództwo Frontu udzielało wszechstronnej pomocy wojskom kolejowym, przydzielając im oddziały budowy mostów i dróg, mobilizowało ludność miejscową do prac na kolei, przydzielało również dodatkowo transport samochodowy, paliwo i żywność.

W latach 1944-1945 szczególnie dużą ilość sił i środków pochłaniały prace związane z budową baz przeładunkowych na

styku normalnotorowych i szerokotorowych linii kolejowych. Problem budowy baz /stacji/ przeładunkowych i poszerzania linii kolejowych z normalnotorowych na szerokotorowe był przedmiotem długotrwałych i spornych dyskusji i do końca nie został rozwiązany właściwie. Nie odpowiadał on potrzebom tak państwa /ZSRR/, jak i Frontów. Istniały dwa punkty spojrzenia na ten problem. Ministerstwo Komunikacji ZSRR uważało, że celowe jest zbudowanie całego systemu baz /stacji/ przeładunkowych wzdłuż granicy państwowej - w Brześciu, Kowlu, Lwowie, Czopie i innych miejscowościach, mając na uwadze skrócenie przebiegu wagonów i parowozów oraz maksymalne wykorzystanie zdobycznego transportu kolejowego. Dowódcy Frontu stali natomiast na stanowisku, aby poszerzyć wszystkie ważniejsze magistrale kolejowe /po jednej na Front/. Wychodzili oni z założenia, że będzie za mało zdobycznego transportu kolejowego. Jak z tego wynika, że tak jedna, jak i druga strona wysuwała dość istotne argumenty. Dyskusja nad tą sprawą przedłużała się, a tymczasem poszczególne Fronty ruszyły do ofensywy /w styczniu 1945 r./ . Dopiero kiedy wojska niektórych Frontów /w operacji wiślańsko-odrzańskiej/ przesunęły się o 400-500 km na zachód i wyszły nad Odrę i Nysę, zostało wydane zarządzenie w sprawie niezwłocznego poszerzenia po jednej magistrali kolejowej na Front. Decyzję tę uzasadniono tym, że bazy przeładunkowe na rubieży Wisły nie są w stanie przeładować w ciągu doby więcej jak 20-30 transportów kolejowych różnego rodzaju zaopatrzenia, niezbędnego do zaspokojenia potrzeb walki. Czas zużyty na przeładunek jednego transportu był o wiele dłuższy aniżeli czas konieczny na przebycie przez niego drogi od Wisły do Odry /oczywiście po szerokotorowej linii kolejowej/. Z powyższego faktu można wyciągnąć wniosek, że przy rozpracowaniu zamiaru i planu kampanii zimowej 1945 r. ocena perspektywicznego wykorzystania normalnotorowych linii i taboru kolejowego nie była dostatecznie przemyślana. To samo tyczy decyzji radzieckich władz naczelnych odnośnie budowy baz przeładunkowych, które miały nie tylko ważne znaczenie strategiczne, ale i ogólnopaństwowe.

W warunkach dużego tempa działań zaistniały możliwości jednoczesnego wykorzystania kilku brygad kolejowych na jednej magistrali kolejowej. Wobec tego, prace związane z uruchamianiem

linii kolejowej można było rozwinąć na dużą głębokość. Na przykład, 1 Front Ukraiński w lutym 1945 r. prowadził jednocześnie prace na linii kolejowej Sandomierz, Skarżysko-Kamienna, Częstochowa długości 300 km, wykorzystując do tego trzy brygady kolejowe. Na podobną głębokość były prowadzone prace w pasie 1 Frontu Białoruskiego /w operacji wiślańsko-odrzańskiej/ na kierunku Warszawa, Poznań.

Doświadczenia operacji zaczepnych w trzecim okresie wojny wskazują nam, że na tempo uruchamiania kolei ważną rolę odgrywały przedsięwzięcia operacyjne, związane z niedopuszczeniem do zniszczeń linii i węzłów kolejowych przez nieprzyjaciela. Świadczyć o tym może przykład z działań 3 Frontu Białoruskiego w 1944 roku /p. niżej załączona tabela/.

Zakres zniszczeń linii kolejowych w czasie odwrotu
nieprzyjaciela w pasie 3 Frontu Białoruskiego.

Stan sieci kolejowej	1943 r.- przedsięwzięć operacyjnych nie czyniono	1944 r.- przedsięwzięcia operacyjne czyniono
Nieprzyjaciel zdołał ewakuować torów kolejowych	144 km, czyli 9%	45 km, czyli 2,5%
Zniszczono linii kolejowych systemem minowania	-	136 km, czyli 7,5%
Zniszczono linii kolejowych przy pomocy specjalnych maszyn	1367 km, czyli 81%	34 km, czyli 2%
Pozostało nie zniszczonych linii kolejowych	171 km, czyli 10%	1572 km, czyli 88%
<u>Ogółem było linii kolejowych</u>	2682 km, czyli 100%	1787 km, czyli 100%
Zniszczono mostów kolejowych	770 szt., czyli 93%	83 szt., czyli 11%
Pozostało zdalnych do użytku mostów kolejowych	6 szt., czyli 7%	1489 szt, czyli 81%
<u>Ogółem mostów kolejowych było</u>	776 szt, czyli 100%	1572 szt, czyli 100%

Należy z przykrością stwierdzić, że nie zawsze i nie wszyscy dowódcy Frontu czynili przedsięwzięcia operacyjne, mające na celu zapobieżenia zniszczeniu linii kolejowych, przez nieprzyjaciela. Stąd też stan zniszczeń linii kolejowych w trzecim okresie wojny był jeszcze dość duży, o czym może świadczyć poniższe zestawienie /tabela/.

Stan zniszczeń sieci kolejowej dokonanych przez
nieprzyjaciela w czasie odwrotu w 1944-1945 r.

Nazwa urządzeń	Jedn. miary	1944 r.	1945 r.	Razem
Linie kolejowe	km	16932	5247	22179
Mosty małe i przepusty	szt.	5417	4374	9791
Mosty duże i średnie	szt.	89624	4738	94362
Tunele	szt.	35	54	89
Wieże ciśnień i stacje pomp.	szt.	739	735	1474

Z powyższego zestawienia widać, jaki ogrom prac musiały wykonywać wojska kolejowe, aby oddać dla eksploatacji wymienione urządzenia.

W omawianym okresie wojny zostało oddanych do eksploatacji 58 329 km normalnotorowych i szerokotorowych linii kolejowych /w drugim okresie wojny 18157 km/.

Cały ten zakres prac w zasadzie wykonały wojska kolejowe, których liczba wynosiła ponad 280 tys./ 35 brygad i wiele samodzielnych oddziałów/. Zaangażowanie ludności cywilnej do tych prac nie przekraczało 10 % całości sił. nie licząc oczywiście Warszawy, gdzie przy budowie mostu kolejowego na Wiśle było wykorzystanych 40-50% robotników, w stosunku do całości zatrudnionych przy tych robotach.

Stopień zmechanizowania robót przy uruchamianiu zniszczonych linii kolejowych w trzecim okresie wojny wzrósł 2-3 razy, co średnio wynosiło od 3 do 6 koni mechanicznych na jednego człowieka. Tym niemniej stopień mechanizacji robót kolejowych był niezadowalający do końca wojny. Świadczyć o tym może mechanizacja prac ziemnych, która była wykonywana przy pomocy maszyn zaledwie w 5 %.

Przy budowie i odbudowie mostów stosowano w szerszym zakresie mechanizację. Dzięki temu tempo budowy /odbudowy/ mostów wynosiło 50-60 mb na dobę /np. w Warszawie, Dęblinie/. Cechą charakterystyczną było to, że prawie 90 % mostów budowano na nowych osiach, a jedynie w 10 % wykorzystywano ocalałe przęsła i filary /podpory/.

W toku operacji zdarzały się przypadki, gdzie przy odbudowie /naprawie/ dwutorowych linii kolejowych, jedną przygotowano jako szerokotorową /1924 mm/, drugą - normalnotorową /1485 mm/.

Doświadczenia z eksploatacji takich odcinków kolejowych wykazały, że tego rodzaju rozwiązanie nie dało pożądanych rezultatów. Przepustowość obu torów zamiast się zwiększyć, zmalała.

2. Drogi samochodowe - ich odbudowa i eksploatacja.

Na równi z siecią linii kolejowych bardzo ważne znaczenie miały wojskowe drogi samochodowe. W 1944 roku na każde 100 km² obszaru na Białorusi i na Ukrainie znajdowało się 3 km szos /dróg bitych/ i 8-10 km ulepszonych dróg gruntowych, co w praktyce 3-4 razy przewyższało gęstość dróg na pozostałych obszarach Związku Radzieckiego. Z chwilą wyjścia wojsk radzieckich na zachodnie ziemie Polski i Prus Wschodnich gęstość dróg szosowych i ulepszonych dróg gruntowych zwiększyła się do 40 km na 100 km² obszaru.

Rejony, przez które przechodziły działania wojenne w latach 1944-1945, charakteryzowały się dużą liczbą rzek, strumieni, kanałów, wąwozów, w związku z czym na poszczególnych drogach znajdowało się wiele mostów, wiaduktów, przepustów i tuneli. To z kolei wymagało od wojsk dużego nakładu sił i środków na ich naprawę.

W poszczególnych operacjach każdy Front, działający na głównym kierunku uderzenia, posiadał 2 - 3 drogi samochodowe, długości 300 - 400 km każda. Armiom natomiast wyznaczano 1 - 2 drogi samochodowe długości 50 - 100 km każda. Ogólna długość sieci drożnej w pasie jednego Frontu wynosiła 1300 - 1500 km. Frontowe i armijne drogi samochodowe z zasady biegły do linii wojsk walczących.

Wzrost rozmachu operacji i ciągle powiększanie parku samochodowego zwiększało również wymagania od służby drogowej.

Liczba wojsk służby drogowej na początku trzeciego okresu wojny wynosiła 325 tys. ludzi /w drugim okresie wojny - 200 tys., w pierwszym okresie - 60 tys./ Wojska te były zorganizowane w samodzielne bataliony drogowo - eksploatacyjne /132 bataliony/, samodzielne bataliony budowy mostów /95 batalionów/, samodzielne bataliony budowy dróg /168 batalionów/, samodzielne kompanie transportowe /201 kompanii/, oddziały służby drogowej /31/.

/ Na wyposażeniu technicznym tych oddziałów znajdowało się:

- samochodów ciężarowych	- 8500
- przyczep	- 1076
- traktorów	- 2123
- równiarek	- 521
- wałów drogowych	- 297
- sprężarek	- 93
- kafarów	- 372
- pił ramowych	- 122
- polowych stacji elektrycznych	- 148
- mostów towarzyszących	- 13

W sumie stopień wyposażenia mechanicznego nie przewyższał 2 KM na jednego człowieka.

Dla zapewnienia wysokiego tempa działań wojska drogowe grupowano na głównym kierunku uderzenia i w miarę możliwości blisko przedniego skraju /podstaw wyjściowych/.

Zawczasu przygotowywano materiał budowlany i elementy konstrukcji mostowych. Budowę i naprawę mostów i dróg prowadzono w miarę możliwości na szerokim froncie. W celu szybkiego przerzucenia wojsk i transportu w pierwszej kolejności uruchamiano mosty niskowodne. Budowa tego rodzaju mostów przez szersze rzeki trwała zazwyczaj 2-3 doby. W ciągu doby jeden batalion mostowy mógł zbudować 50 mb mostu niskowodnego /dwukierunkowego/.

Dla budowy mostów na szerokich przeszkodach wodnych używano jednocześnie 3 - 4 bataliony wraz z różnego rodzaju sprzętem mechanicznym. Należy nadmienić, że przy budowie mostów często występowały trudności natury organizacyjnej. Nigdy bowiem nie było wiadomo, kto ma kierować całokształtem robót.

Ówczesne doświadczenia wykazywały, że celowe było posiadanie na szczeblu Frontu brygady budowy mostów a nie powierzanie tych prac różnego rodzaju batalionom, nie zawsze mającym odpo-

wiednie przygotowanie.

Budowę mostów wysokowodnych prowadzono w stosunkowo dużym tempie. Na przykład, w 1 Froncie Ukraińskim tempo budowy mostów przez rz. Dniestr i San siłą jednego batalionu mostowego wynosiło od 10 do 19 mb mostu w ciągu doby. Natomiast w 1 Froncie Białoruskim w czasie budowy mostów przez Wisłę siłami 3 - 4 batalionów mostowych, budowano od 32 do 48 mb mostu na dobę.

W związku z dużym zakresem prac mostowych, w wielu Frontach oddziały mostowe były wzmacniane oddziałami budowy dróg.

Skalę robót, jakie wykonywały wojska drogowe może zilustrować poniższe zestawienie.

Zakres robót, wykonanych przez wojska radzieckie
w poszczególnych okresach Wielkiej Wojny Narodowej.

Nazwa czynności	Jedn. mia- ry	Okresy WWN			Ogółem za całą WWN
		I	II	III	
Wybudowano dróg o nawierzchni kamiennej	km	1131	2671	1127	4929
Wybudowano dróg o nawierzchni drewnianej.	km	2623	3059	3794	9476
Wyremontowano dróg.	km	8523	31151	47495	87169
Wyremontowano i wzmocniono mostów	mb	141250	264750	176034	582034
Wykonano prac ziemnych	m ³	8153000	11283000	12497000	31933000
Zużyto materiału drzewnego	m ³	2404200	3525000	415900	10088200

Jak z powyższego widać, największa ilość robót przypada na trzeci okres wojny.

W czasie Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR, a szczególnie w trzecim jej okresie daje się zauważyć dążność wojsk drogowych i inżynieryjnych do współpracy i współdziałania przy wykonywaniu zadań. Oba te rodzaje wojsk zawczasu uzgadniały czynności przy budowie i obsłudze mostów, rozminowaniu dróg itp. Dla łatwiejszej współpracy na okres operacji, podporządkowywano wojska drogowe dowódcy wojsk inżynieryjnych /np. w czasie operacji wiślańsko - odrzańskiej w 1 Froncie Ukraińskim.

Należy podkreślić, że tego rodzaju praktyka nie zawsze dawała pożądane rezultaty. Współpraca tych wojsk układała się pomyślniej na zasadzie współdziałania. Wojska inżynieryjne wykonywały prace w bezpośredniej styczności oddziałów walczących /rozpoznawały teren, rozminowywały drogi, budowały mosty niskowodne/, a po przesunięciu się linii frontu czynności te przyjmowały wojska drogowe. Na przykład, przy budowie 13 mostów przez Wisłę na przyczółek magnuszewski i puławski o łącznej długości 9309 mb, wojska inżynieryjne wykonały 40 % całości prac, pozostałe 60 % - wojska drogowe. Duża część mostów była budowana wspólnie, od samego początku.

Dla osłony dróg i mostów przed atakami lotnictwa nieprzyjaciela, a także przed powodzią i krą, wyznaczono specjalne oddziały artylerii przeciwlotniczej i pododdziały drogowe wraz z odpowiednim sprzętem i materiałami.

Dużo uwagi poświęcono zagadnieniu eksploatacji dróg i obsłudze wojsk maszerujących po tych drogach. W latach 1944 - 1945 wojska drogowe organizowały punkty żywienia, sanitarne, materiałów pędnych, załadunkowe i kontrolne. Za ten okres czasu obsłużono 20 mln żołnierzy na punktach żywienia 1 mln ludzi udzielono pomocy medycznej; okazano pomoc techniczną 500 tys. samochodów, taką też liczbę samochodów zaopatrzone w paliwo; załadowano na 1,5 mln samochodów różnego rodzaju materiał i sprzęt. Na punktach kontrolnych zatrzymano ponad 70 tys. osób nie posiadających w porządku dokumentów lub naruszających przepisy ruchu. W liczbie zatrzymanych okazało się 300 szpiegów i dywersantów.

Z powyższych danych widać jak wielką rolę odegrała służba drogowa w czasie działań bojowych. Była ona ważnym ogniwem w całokształcie pracy tyłów Armii Radzieckiej.

Doświadczenia bojowe potwierdziły celowość nieprzerwanego zwiększania liczby dróg w toku natarcia i dokonywania podziału funkcji /prac/ pomiędzy wojskami inżynieryjnymi i drogowymi.

Wykorzystanie wodnych linii komunikacyjnych w omawianym okresie wojny, odbywało się w sposób ograniczony. Główną tego przyczyną było to, że większość rzek /Dniepr, Wisła, Odra

i inne/ płynie w kierunku rokadowym w stosunku do przebiegu ówczesnej linii Frontu. Jedynie rz. Prypeć i Dunaj na znacznym odcinku płyną z zachodu na wschód. Wykorzystanie tych rzek dla komunikacji było również ograniczone ze względu na zniszczenie śluz i zabarykadowanie ich zniszczonymi mostami.

Komunikacja na Morzu Bałtyckim nie odbywała się ze względu na silne zaminowanie wód. Uruchomienie komunikacji na wodach Bałtyku nastąpiło dopiero po zakończeniu działań wojennych.

3. Rejony tyłowe Frontu i armii.

Sieć linii kolejowych i dróg samochodowych biegnących w kierunku linii frontu w dużej mierze warunkowała dyslokację urządzeń tyłowych. Ogólną dążnością w trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej było zdecydowane zbliżenie urządzeń tyłowych i zapasów do wojsk walczących. Doświadczenia operacji zaczepnych w 1944 r. wykazały, że w warunkach szybkiego tempa działań wiele urządzeń tyłowych, znajdujących się bardzo często w odległości 300 - 400 km od linii frontu /w okresie przygotowawczym/, nie mogło być zaangażowanych w zabezpieczeniu materiałowym wojsk. Przesunięcie ich w toku operacji, z braku dostatecznej liczby transportu samochodowego, nie było możliwe.

Sprzyjająca sytuacja operacyjno-strategiczna w omawianym okresie wojny pozwoliła na odstąpienie od dotychczasowego rozmieszczenia tyłów operacyjnych i zastosowania nowych, bardziej elastycznych sposobów organizacji tyłów przed rozpoczęciem działań zaczepnych. Nie zachodziła tu konieczność, tak jak poprzednio, głębokiego urzutowywania zapasów materiałowych i urządzeń tyłowych. Okazało się, że jest celowe przybliżenie oddziałów medycznych do wojsk, by w ten sposób skrócić etapy ewakuacji i ograniczyć do minimum ewakuację rannych w głąb kraju. Linie komunikacyjne doprowadzono do poprzedniego skraju, ześrodkowując w bliskiej odległości od wojsk niezbędne materiały dla odbudowy dróg na terenach wyzwolonych.

Jeśli chodzi o strefę tyłów Frontów była ona nadal głęboka. Średnia jej głębokość wynosiła od 400 do 500 km /włączając w to strefę tyłów armii 70 - 100 km i tyłów taktycznych - 20-25 km/. Tak znaczna głębokość była uwarunkowana względami wojskowo -

- ekonomicznymi, a mianowicie koniecznością utrzymywania na tyłach Frontu baz przeładunkowych, składów, urządzeń, zakładów itp. Wiele z tych urządzeń starano się zdecydowanie przybliżać do wojsk. Szczególnie jaskrawo taka tendencja występowała w 2 i 1 Froncie Białoruskim i 1 Froncie Ukraińskim w czasie operacji wiślańsko - odrzańskiej i berlińskiej. W każdym z tych Frontów znajdowało się od 400 do 500 oddziałów i urządzeń tyłowych, które były urzutowane w dwa, trzy rzuty: pierwszy rzut na głębokość 20 - 25 km, drugi - 50 - 80 km, trzeci - 150 - 200 km. W pierwszym rzucie znajdowało się 70 - 80 % całości frontowych urządzeń tyłowych.

Urządzenia tyłowe armii, których było około 100 jednostek, grupowano zazwyczaj wokół stacji zaopatrywania, a niektóre z nich /szczególnie medyczne/, rozmieszczano w rejonach tyłów taktycznych.

Przy organizacji tyłów taktycznych natrafiono na trudności wówczas, kiedy operacja rozpoczynała się z przyczółków. Na przykład, na przyczółku magnuszewskim /szer. 45 km i głęb. 10 km/, z którego w styczniu 1945 r. rozpoczynał natarcie 1 Front Białoruski, znajdowało się 23 dywizje i 5348 dział i moździerzy. Na przyczółku puławskim tego Frontu /szer. do 30 km i głęb. od 2 do 10 km/ było zgrupowanych 16 dywizji i 3324 dział i moździerzy /w obu przypadkach nie wliczono artylerii przeciwlotniczej/. O zagęszczeniu wojsk na obszarze przyczółków może świadczyć przykład 8 armii gw. W pasie działania tej armii /szer. 7 km/ na głębokości do 5 km było rozmieszczonych 80 pułków artylerii, gdzie na 1 km² przypadało 2,5-3 pułków. Na tak zagęszczonym obszarze wojskami trzeba było znaleźć miejsce dla tyłów taktycznych. W tym przypadku zdecydowano się na rozmieszczenie tyłów bezpośrednio w ugrupowaniu wojsk. Amunicję składowano w pobliżu stanowisk ogniowych, w dołach obwałowanych ziemią. Bataliony medyczne i szpitale rozmieszczano w piwnicach budynków murowanych.

W sytuacji dużego zagęszczenia wojsk na przyczółku, nie było mowy o wydzielaniu specjalnych rejonów tyłom taktycznym.

Przytoczony przykład ugrupowania i rozmieszczenia tyłów Frontu nie był odosobniony. Zjawisko takie występowało w wielu Frontach i armiach.

Wierchow...



4. Ochrona i obrona tyłów.

W trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR w zagadnieniu ochrony i obrony tyłów pojawiły się nowe momenty. Wynikały one ze zmian taktyki nieprzyjaciela.

Dowództwo niemieckie dla siania paniki wśród ludności cywilnej i propagowania fałszywych wiadomości, wysyłało znaczną ilość spadochronowych grup dywersyjnych na tyły wojsk radzieckich. Przez front przenikało wiele zwiadowców przeciwnika, wyposażonych w radiostacje, którzy naprowadzali swoje lotnictwo na radzieckie zgrupowania wojsk i na ich składy tyłowe. Zdarzało się bardzo dużo wypadków podpalania i wysadzania w powietrze mostów, składów z amunicją i paliwem oraz zatruwania źródeł wody.

W 1944 r. dowództwo hitlerowskie wykorzystywało w szerokim zakresie bandy nacjonalistów ukraińskich, dezertków, byłych policjantów oraz elementy złowrogą ustosunkowane do Armii Radzieckiej. Polskiemu czytelnikowi działalność tych wrogich grup nie jest obca i dlatego nie będziemy się szerzej tym zajmować.

Sytuacja w tym względzie skomplikowała się niezwykle w 1945 r. Dość liczne grupy rozbitych wojsk niemieckich kluczyły na tyłach i napadały na radzieckie kolumny transportowe, na oddziały drogowe budujące mosty lub naprawiające drogi, na punkty spędu bydła itp. Tego rodzaju sytuacja wymagała szeregu przedsięwzięć związanych z ochroną i obroną tyłów.

Na początku wojny główny ciężar walki z wrogą agenturą na tyłach wojsk radzieckich był złożony na barki oddziałów i organów NKWD. Często praca tych organów odbywała się w oderwaniu od potrzeb dowództwa ogólnowojskowego. W toku wojny ten niedostatek stopniowo starano się usunąć.

Dowództwa Frontu i armii systematycznie wysłuchiwały opinii dowódców wojsk NKWD o sytuacji na tyłach i stawiały im odpowiednie zadania. Jako zasada, każdy Front posiadał jedną dywizję wojsk NKWD, której pułki ochraniały tyły jednej - dwu armii.

W warunkach skomplikowanej sytuacji, trudno było złożyć cały ciężar zadań związanych z ochroną i obroną tyłów na wojska NKWD.

Trzeba więc było dokonywać specjalnych przedsięwzięć ze strony dowództwa Frontu i armii. W tym celu zwrócono dużą

uwagę na gotowość bojową oddziałów i urządzeń tyłowych.

Stan osobowy tyłów wyposażono w broń strzelecką, opracowano dokładne plany ochrony i obrony każdego obiektu. Starano się rozmieszczać magazyny i składy w jednym rejonie i organizować wokół nich obronę. W wielu Frontach obszar tyłów był dzielony na tzw. garnizony, obejmujące określoną liczbę /grupę/ wojsk i urządzeń oraz znajdujące się tutaj miejscowości.

Na czele garnizonu i większych miejscowości stał komendant z odpowiednią grupą oficerów i szeregowców.

W niektórych przypadkach miejscowości były podzielone na grupy, po 10 zagród każda, nad którą pieczę sprawowała osoba cywilna /jeden z zaufanych mieszkańców/. Osobom obcym nie wolno było w danej miejscowości się zatrzymywać, chociażby na krótki okres czasu. Odnosiło się to również do pojedynczych żołnierzy radzieckich. Z dużą dokładnością maskowano światła w garnizonach oraz skrupulatnie "przeczesywano" okoliczne lasy i pod kierownictwem komendantów wojennych kontrolowano ludność miejscową. Frontowe i armijne drogi samochodowe były ochraniane przez specjalne patrole, które odpowiadały za określony odcinek szosy. Na przykład, w pasie działania 2 Frontu Białoruskiego dla ochrony dróg samochodowych /szos/ było zaangażowanych ponad 1000 ludzi.

Dla ochrony linii i transportów kolejowych wykorzystywano ruchome pododdziały karabinów i artylerii przeciwlotniczej. We wspomnianym powyżej 2 Froncie Białoruskim do ochrony komunikacji kolejowej użyto dwa ruchome pułki obrony przeciwlotniczej, a w każdym z nich znajdowało się 22 plutony przeciwlotniczych karabinów maszynowych.

Dla osłony ważniejszych obiektów tyłowych trzech Frontów Białoruskich /latem 1944 r./ wyznaczono następującą ilość środków:

Nazwa środków oplot	3 Fr.Biało- ruski	2 Fr.Biało- ruski	1 Fr.Biało- ruski
Działa 85 mm	220	235	540
Działa 25 i 37 mm	258	201	811
Przeciwlot.karab.masz.	231	113	895
Samoloty	26	51	326
Reflektory	96	106	209

Uwaga: W strefie tyłów 1 Frontu Białoruskiego osłanianie 31 węzłów kolejowych, 6 składów mps, 13 mostów na Wiśle, 24 lotniska i główne miejscowości.

Należy nadmienić, że do końca wojny nie było ustalone kto powinien zająć się całokształtem ochrony i obrony tyłów, a szczególnie osłony przeciwlotniczej. W jednym przypadku czynności te były organizowane i kierowane przez dowódcę i sztab; w drugim - przez jednego z członków Rady Wojennej /Frontu, armii/; w trzecim - przez kwatermistrza /Frontu, armii/. Wydaje się, że najcelowiej było powierzyć to zadanie kwatermistrzowi, który w praktyce był gospodarzem całości strefy tyłów.

II. Materiałowo - techniczne zabezpieczenie.

W 1944 r. zaistniały możliwości lepszego zaopatrywania wojsk w niezbędne środki materiałowe. Sprzęt, uzbrojenie i różnego rodzaju środki, wyprodukowane przez przemysł były kierowane bezpośrednio do wojsk. Odbывало się to oczywiście na podstawie planu strategicznego. W pierwszej kolejności transporty były kierowane do Frontów, które w danej kampanii miały wykonywać główne zadanie.

1. Zaopatrywanie w amunicję.

W 1944 r. poszczególne Fronty otrzymały 161.924 wagonów amunicji /w 1943 r. - 131.927 wagonów, tj. 13 % mniej aniżeli w 1944 r./ Wzrost ilości uzbrojenia i kalibrów spowodował zwiększenie tonażu frontowej /armijnej/ jednostki ognia. Jeżeli w latach 1942 - 1943 waga jednej jednostki ognia Frontu wynosiła od 12 do 20 tys. ton, to w 1944 r. jej tonaż wzrósł do 30 tys. ton, a w 1945 r. do 40-43 tys. ton. Dzięki temu na szczeblu Frontu zaopatrzenie w amunicję znacznie się poprawiło. Ilustruje to poniżej zamieszczona tabela:

Ilość jednostek ognia i ich zużycie w niektórych
operacjach trzeciego okresu WVN.

Nazwa operacji	Nazwa frontów	Ilość amunicji /w jo/ na początku operacji	Zużycie amunicji w ciągu całej operacji	Waga jednostki ognia /w tys. t/
Operacja pod Lenin	Leningradzki	3-6	3,5-4	22
gradem i Nowogro-	Wołchowski	2,5-4	2	11
dem				
Białoruska	1 Fr.Białoruski	3-4	3	33
Wiślańska -	1 Fr.Białoruski	3,5-4	2,5	43
odrzańska	1 Fr.Ukraiński	3,5-4	2,5-3	42
Budapeszteńska	2 Fr.Ukraiński	2	3,5-5	30
Berlińska	2 Fr.Białoruski	2,6	2,5	33
	1 Fr.Białoruski	2,7	2,0	43
	1 Fr.Ukraiński	2,5	2,5	42

Powyższe zestawienie wskazuje, że zużycie amunicji w ciągu jednej operacji frontowej na głębokość do 500 km wynosiło od 2,5 do 3 jednostek ognia. Dla poszczególnych Frontów waga tych jednostek ognia kształtowała się w granicach 60 - 80 - 100 tys. ton. Jeśli chodzi o zużycie amunicji w jednostkach ognia, to w trzecim okresie wojny było ono mniejsze aniżeli w poprzednim okresie lecz absolutny tonaż był większy.

W urzutowaniu amunicji daje się zauważyć tendencję do gromadzenia zasadniczych zapasów w wojskach. W większości przypadków urzutowanie amunicji w poszczególnych Frontach kształtowało się następująco: na stanowiskach ogniowych artylerii i w wojskach około 70 % jednostek ognia, w składach armijnych - 20% i w składach frontowych - 10%. Z nieco innym urzutowaniem amunicji spotykamy się w 1 Froncie Ukraińskim w operacji berlińskiej. Otóż w wojskach znajdowało się 54 % frontowej jednostki ognia, w składach armijnych - 20 % i w składach frontowych - 26 %. Dowódca Frontu, pozostawiając w składach frontowych znaczną ilość zapasów, miał zapewnioną swobodę manewru amunicją. Przykład ten jest pouczający. Jest bowiem lepiej dokonywać manewru zapasami z głębi, aniżeli wzdłuż frontu /z armii do armii, lub z dywizji do dywizji/.

Doświadczenia bojowe wykazały, że istniały duże dysproporcje pomiędzy planowanym a faktycznym zużyciem amunicji. Zobaczymy to na załączonej poniżej tabeli:

Planowane i faktyczne zużycie amunicji w niektórych związkach w operacji białoruskiej i wiślańsko-odrzańskiej

(w jednostkach ognia)

Nazwa zasadniczych kalibrów amunicji	3 Fr. Białoruski w operacji białoruskiej				65 A w operacji białoruskiej				1 Fr. Białoruski w operacji wiślańsko-odrzańskiej			
	Zużycie amunicji w pierwszym dniu operacji		Zużycie amunicji w całej operacji		Zużycie amunicji w pierwszym dniu operacji		Zużycie amunicji w całej operacji		Zużycie amunicji w pierwszym dniu operacji		Zużycie amunicji w całej operacji	
	wg planu	faktycznie	wg planu	faktycznie	wg planu	faktycznie	wg planu	faktycznie	wg planu	faktycznie	wg planu	faktycznie
76 mm /AD	1,75	0,9	4,0	1,6	1,83	0,63	4,33	1,12	2,1	0,8	-	-
122 mm hb	2,0	1,2	5,0	2,1	1,62	1,2	3,6	1,63	2,1	0,6	-	-
122 mm armaty	2,0	1,1	5,0	1,9	1,9	0,98	3,6	1,09	1,0	0,6	-	-
152 mm hb	2,0	0,84	5,0	1,9	1,9	0,34	3,6	0,49	-	-	-	-
152 mm armatp/hb.	-	-	-	-	-	-	-	-	2,7	1,6	-	-
152 mm armaty	-	-	-	-	1,9	1,29	3,6	1,37	-	-	-	-

W pierwszym dniu operacji różnica między planowanym a faktycznym zużyciem amunicji dochodziła do 50 %, a w następnych 8 - 10 dniach około 70 %. W rezultacie takiej sytuacji wojska 1 Frontu Białoruskiego w czasie operacji białoruskiej pozostawiły w lasach i błotach poleskich około jednej jednostki ognia /danej grupy wojsk/. W warunkach bezdroży nie można było w krótkim czasie przerzucić tej amunicji do wojsk. Tego rodzaju "zamrożenie" dużej masy pocisków w pewnych okresach doprowadzało do kryzysu na odcinku zaopatrywania w amunicję. W wielu przypadkach powstała taka sytuacja, że wygodniej i szybciej można było dostarczyć amunicję do wojsk z centralnych składów ND AR, znajdujących się w odległości 1,5 - 2 tys. km, aniżeli zbierać ją z rejonów wyjściowych, oddalonych 300-400 km od linii frontu.

Przyczyn tego rodzaju zjawiska, według historyków radzieckich, należy szukać w nieuwzględnianiu wzrostu siły ogniowej ówczesnej artylerii /jej wzrostu ilościowego i jakościowego/; w fizycznej niemożliwości utrzymania wysokiego reżimu ognia przez obsługi dział /ze względu na fizyczne zmęczenie i mały stan obsługi/ oraz w szybkim tempie działań, co w praktyce nie trzeba było zużywać takiej liczby pocisków, jaką planowano.

Na pozycjach ogniowych nieraz pozostawiano tyle amunicji, że dla jej dostarczenia wojskom trzeba było stracić wiele cennego czasu i zużytkować setki samochodów i furmanek. To z kolei wiązało się z niepotrzebnym rozchodowaniem wielu ton materiałów pędnych, których nigdy nie było dużo. Dlatego też ważną było rzeczą przy planowaniu zużycia amunicji uwzględnienie konkretnych potrzeb, wpływających z zadania danego związku operacyjnego.

Jeśli chodzi o ogólne normy zużycia amunicji dla przeprowadzenia frontowej operacji zaczepnej /2,5 - 3 j.o./ to daje się tu zauważyć zbieżność planu z faktycznymi potrzebami.

2. Zaopatrywanie w materiały pędne.

W trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR wydobywanie i produkcja materiałów pędnych stopniowo wzrastała. Jednak produkcja paliw wysokooktanowych nie nadążała za potrzebami szybko rozwijającego się lotnictwa.

Wydobycie i przeróbka ropy naftowej w 1944 r. przedstawiała się następująco:

wydobyto ropy naftowej - 18463 tys. ton^{x/}, z której wyprodukowano: benzyny lotniczej - 1333,5 tys. ton
benzyny samochodowej - 2439,9 tys. ton
oleju napędowego - 535,2 -"

Łącznie z materiałami pochodzącymi z importu w 1944 r. Związek Radziecki dysponował 4800 tys. ton paliwa. Z tej liczby Fronty zużyły 3846 tys. ton, w rezerwie państwowej pozostało 500 tys. ton, a reszta była rozdysponowana dla gospodarki narodowej.

Wzrost zużycia materiałów pędnych przez Armię Radziecką w latach 1944-1945 należy tłumaczyć: przejściem wojsk radzieckich do działań zaczepnych na całej szerokości frontu; większym rozmachem operacji zaczepnych; ciągłym wzrostem techniki wojennej.

Zmiany tonażu jednostki napełnienia Frontów radzieckich w okresie lat 1942-1945.

Nazwa paliwa	1.8.1942 r.		1.6.1943 r.		1.6.1944 r.		1.5.1945 r.	
	tony	%	tony	%	tony	%	tony	%
Benzyna lotnicza	2641	100	4817	183	5540	210	6420	244
Benzyna samochodowa	12228	100	15376	126	19087	156	27096	222
Olej napędowy	3301	100	5507	167	5293	165	7872	239

Na początku kampanii zimowej 1945 r. ogólny tonaż jednostki materiałów pędnych i smarów całej Armii Radzieckiej wynosił 55 tys. ton /w tej liczbie jednostka napełnienia Frontów wynosiła 35 tys. ton/. Jeśli chodzi o rodzaje paliwa to waga benzyny lotniczej wynosiła 12 000 t, benzyny samochodowej - 27 400 t, oleju napędowego 8 800 t, pozostałych paliw - 6 800 t.

Zobaczmy jak się kształtowała waga jednej frontowej jednostki napełnienia w operacji 1945 r.:

x/ W liczbie 18463 tys. ton ropy jest uwzględnione 346 tys. ton ropy rumuńskiej.

Nazwa frontów	Waga jn /w tonach/	Nazwa frontów	Waga j.n. /w tonach/
1 Fr.Nadbałtycki	3664	1 Fr.Ukraiński	8500
3 Fr.Białoruski	5477	2 Fr.Ukraiński	4000
2 Fr.Białoruski	6700	3 Fr.Ukraiński	3600
1 Fr.Białoruski	9000	4 Fr.Ukraiński	2300

Ilość materiałów pędnych w Frontach na początku
kampanii zimowej w 1945 r.

Rodzaj paliwa	3 Fr.Bia łoruski	2 Fr. Biało- ruski	1 Fr. Biało- ruski	1 Fr. Ukraiń- ski	2 Fr. Ukraiń- ski	3 Fr. Ukraiń- ski
Benzyna wysoko- oktanowa - jn	12,5	11,2	14,0	8,9	9,8	3,4
Benzyna samocho- dowa - jn	3,8	4,0	4,4	8,0	3,3	2,2
Olej napędowy-jn	4,4	3,1	4,0	5,6	5,2	4,9

Taką ilością paliwa można było zabezpieczyć ok. 20 wy-
lotów lotnictwa frontowego, przebieg samochodów na ok. 800 km
i pracę silników czołgowych w przeciągu 40 godzin. Uwzględnia-
jąc warunki pogody zimowej, współczynnik na manewr pojazdem,
ta ilość paliwa zaledwie wystarczała na połowę głębokości za-
planowanych operacji. Pozostałą ilość materiałów pędnych do-
starczano w toku trwania operacji.

O faktycznym zużyciu paliwa przez poszczególne Fronty
mogą nam zilustrować następujące dane. W operacji wschodnio-
pruskiej /13.01 - 10.02.1945 r./ 3 Front Białoruski zużył 30 tys.
ton materiałów pędnych, 2 Front Białoruski - 47 tys. ton;
w operacji wiślańsko-odrzańskiej /13.01 - 10.02.1945 r./ 1 Front
Białoruski - 60 tys. ton, 1 Front Ukraiński - 60 tys. ton;
w operacji berlińskiej /16.4 - 8.5.1945 r./ 1 Front Białorus-
ki - 46,5 tys. ton. Jak więc widzimy, jeden Front, prowadzący
działania aktywne w ciągu miesiąca zużywał 50-60 tys. ton
różnego rodzaju paliwa. Jeżeli natomiast operacja przedłużała
się ponad miesiąc /np. włączając w to walkę o opanowanie

przyczółków/ to zużycie materiałów pędnych przez jeden Front wynosiło 80 - 100 tys. ton^{x/}.

W ciągu jednej doby zużycie paliwa przez wojska jednego Frontu wynosiło średnio 0,3 jn benzyny samochodowej, 0,5 jn benzyny lotniczej i 0,3 jn oleju napędowego. Oddziały transportowe za ten czas zużywały do 1 jn benzyny. Należy nadmienić, że największe zużycie mps miało miejsce w końcowej fazie operacji, kiedy Fronty przechodziły do obrony i prowadziły walkę o umocnienie zdobytych rubieży.

Wtedy to bowiem następowało gwałtowne wydłużenie komunikacji po drogach gruntowych i maksymalna eksploatacja transportu samochodowego. Fakt ten godził podkreślenia z tego względu, że powinno się to uwzględnić przy planowaniu zużycia mps.

Wyjaśnijmy sobie problem dziennej normy zużycia paliwa w toku operacji. Kiedy mówimy, że wynosiła ona 0,3 jn, to w praktyce nie wyrażało to rzeczywistych potrzeb wojsk. Zużywały one tylko taką ilość mps dlatego, że więcej ich nie było. Zdarzały się przypadki, kiedy czołgi i artyleria wstrzymywały ruch do przodu ze względu na całkowity brak paliwa. Jeżeli natomiast dostarczono materiały pędne, to ich zużycie w ciągu doby wynosiło 0,6 - 0,7 jednostki napełnienia.

Nierytmiczne zaopatrywanie wojsk w materiały pędne było między innymi, spowodowane brakiem odpowiedniej ilości tary /bezek, kanistrów, zbiorników/. Tego rodzaju trudności szczególnie ostro występowały w lotnictwie. Do końca wojny problem tary ruchomej nie został rozwiązany, pomimo, że zdobyto dużą ilość różnego rodzaju zbiorników w toku działań.

Na szczególną uwagę zasługuje problem dowozu materiałów pędnych dla Frontów przy pomocy tzw. wahadłówek kolejowych^{xx/}.

x/ Wzięto za podstawę Front, w składzie którego znajdowało się ponad 2 tys. samolotów, ok. 4 tys. czołgów i dział pancernych, ok. 60 tys. samochodów i 3 tys. traktorów, a jego działania zaczepne trwały 40-50 dni.

xx/ "Wahadłówka" kolejowa składała się z 20 cystern, o łącznej pojemności 800-1000 ton paliwa. Posiadała ona stałą brygadę i dowódcę transportu, wyznaczonego z danego Frontu. Zadaniem brygady kolejowej, było doprowadzenie transportu od stacji załadowczej do stacji wyładowczej.

W 1944 r. kursowało 200 wahadłówek /w 1943 r. - 113/. Zadaniem ich było dostarczanie paliwa ze składów centralnych do składów frontowych. Z chwilą wyjścia Armii Radzieckiej poza granicę państwową, wahadłówki takie rozpoczęto organizować również na szczeblu armii ze stacji wyładowniczych /przeładunkowych/ Frontu do wojsk. Taki sposób dowozu mps zdał całkowicie egzamin. Armia była żywotnie zainteresowana, aby maksymalnie wykorzystać przydzielone jej transporty, nie przetrzymywać ich na stacjach załadowniczych i wyładowniczych.

Ciekawością w zakresie transportu paliwa do Frontów było wykorzystanie polowych instalacji stałych, w postaci rurociągów^{x/}. Taki sposób transportu zastosowano latem 1944 r. na obszarze Rumunii pomiędzy Ploesti a Reni /dług. 225 km/. Co 10 - 11 km były rozmieszczone stacje pomp, które przetaczały 31 m³ paliwa na godzinę.

W pasie działania 3 Frontu Ukraińskiego dla transportu paliwa przez Dunaj, zainstalowano rurociąg ze stacją pomp o przepustowości 40 m³ na godzinę. Przy pomocy tej instalacji przepompowywano paliwo z cystern kolejowych, stojących na lewym brzegu rzeki do cystern, znajdujących się na prawym brzegu.

Jakkolwiek doświadczenia radzieckie w zakresie transportu materiałów pędnych przy pomocy rurociągów są nieduże, to jednak wskazują na jego wyższość nad innym rodzajem transportu.

Stosowanie rurociągów do transportu paliwa pozwalało wojskom na zwolnienie wielu cystern samochodowych i innych zbiorników oraz zaoszczędzenie^{ie} wiele ton materiałów pędnych dla pojazdów potrzebnych do wykonania tych zadań /przewozu mps/.

3. Zaopatrywanie w żywność.

Z chwilą wyjścia Armii Radzieckiej poza granicę państwową /sierpień - wrzesień 1944 r./ znacznie zmniejszyły się dostawy żywności z terenów Związku Radzieckiego, bowiem na szeroką skalę rozpoczęto eksploatację zasobów miejscowych. W latach

- - - - -

x/ Instalacja taka składała się ze stalowych rur cienkościennych, które były układane za wojskami walczącymi i nie kolidowała z ruchem po drogach kołowych i liniach kolejowych. Rury te były układane ponad wąwozami, nad drogami szosowymi i kolejowymi.

W sumie zainstalowano 4 rurociągi.

1944 - 1945 na terenach państw wyzwolonych przygotowano i zakupiono żywności i paszy: zboża i chleba 2818544 t., mięsa i ryb - 305948 t., tłuszczów/różnych/ - 37694 t., cukru - 27 660 t., kartofli i jarzyn 2 138 462 t., siana 1 068 516 t. Największą ilość tych produktów przygotowano z obszarów niemieckich.

Ponadto wojska radzieckie zdobyły: produktów zbożowych - 2 250 tys. t, produktów mięsnych i rybnych - 440 tys. t, tłuszczów - 65 tys. t, cukru 390 tys. t, kartofli i jarzyn - 1 mln t, spirytusu - 12 mln l. Wartość w/w produktów, wg ówczesnych cen, wynosiła 33 mld 409 mln rubli. Przygotowane, zakupione i zdobyte produkty zaspokajały potrzeby Armii Radzieckiej /w pierwszej połowie 1945 r./, w ziarno i chleb w 80 %, w mięso - 90 %, w cukier - 92 %, w kartofle i jarzyny - w 100 %.

W całokształcie przygotowania żywności musiano zwiększyć ilość młynów polowych. Jeżeli na 1 stycznia 1944 r. w całej Armii Radzieckiej było 234 młyny i 18 krupników, to na 1.I.1945 r. odpowiednio 475 i 160.

Dzięki skróceniu dróg dowozu żywności i eksploatacji zasobów miejscowych oraz zdobyczy, wzrosła jakość posiłków do 3800-3900 kalorii, przy obowiązującej wówczas normie 3547 kalorii na dobę. Należy nadmienić, że zapotrzebowanie na żywność było duże i jej dostarczenie wymagało znacznej ilości transportu. Na przykład takie fronty jak 1 Białoruski i 1 Ukraiński dziennie potrzebowały około 5500 ton żywności i paszy każdy, co wymagało 10 - 12 transportów kolejowych. Aby dowieźć na czas tak dużą ilość żywności, aparat kwatermistrzowski musiał wykazać /w tym względzie/ niezwykłą sprężystość i pomysłowość.

Ażeby wyjaśnić złożoność nowych warunków zaopatrywania w żywność z zasobów państw wyzwolanych, rozpatrzmy jak te zagadnienia wyglądały na terytorium Polski. Organizacja dostaw produktów rolnych przez rolników polskich odbywała się w dość specyficznej sytuacji politycznej. Faszysty, a wraz z nimi obszarnicy polscy rozpalali nienawiść do Armii Radzieckiej, głosząc, że dostarczana żywność jest grabiona przez wojska radzieckie. Wobec tego cały stan osobowy armii, a szczególnie radziecki aparat zaopatrywania nie mógł w żadnym wypadku dopuścić się samowoli w eksploatacji zasobów miejscowych.

Wojskowy aparat zaopatrywania kierował się wytycznymi

Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego /PKWN/. Był on informowany o normach i terminach dostawy produktów żywnościowych dla punktów kontyngentowych. Ogólnie, cały proces dostawy zasobów żywnościowych dla Armii Radzieckiej był oparty na miejscowym aparacie skupu, bowiem on dysponował dobrze zorganizowaną siecią magazynów i cieszył się popularnością wśród dostawców.

Z kolei polski aparat kontyngentowy dostarczał zboże do jednostek radzieckich wg cen ustalonych przez państwo, z doliczeniem należności za nasze usługi. Dowóz żywności do magazynów odbywał się transportem rolników, a stąd do jednostek transportem wojskowym. Przedstawicielom wojskowym kategorycznie zabraniano kontaktowania się z dostawcami /rolnikami/. Mogli oni pobierać produkty jedynie z magazynów na podstawie zapotrzebowania sztabu Frontu. Dla przestrzegania zasad dostaw kontyngentowych wysyłano w teren odpowiednich pełnomocników wojskowych.

W podobny sposób odbywała się eksploatacja produktów rolnych w innych krajach.

Dla nawiązania dobrych stosunków z ludnością z terenów wyzwolonych, Fronty w pauzach operacyjnych wydzielały znaczną ilość samochodów, traktorów i oddziały żołnierzy do prac przy zasiewach lub zbiórce zboża z pola.

Udzielano również pomocy przy odbudowie zakładów przemysłowych, szkół, szpitali, przy budowie mostów itp.

Wszystkie te przedsięwzięcia wpłynęły dodatnio na całokształt zaopatrywania wojsk w żywność.

4. Organizacja naprawy pojazdów i uzbrojenia.

W trzecim okresie Wielkiej Wojny Narodowej nastąpiły zmiany na odcinku remontu sprzętu. Przede wszystkim ulepszono wyposażenie warsztatów a równocześnie zmniejszono liczbę ich typów. Jeżeli np. w 1943 r. w całej Armii Radzieckiej było ponad 30 typów oddziałów i przedsiębiorstw remontowych, to w 1944 r. pozostało ich tylko pięć.

Przyspieszenie remontu pojazdów i uzbrojenia osiągnęto dzięki szerokiemu stosowaniu różnego rodzaju agregatów, przybliżeniu środków remontowych do rejonów zbiórki sprzętu uszkodzonego, prawidłowemu manewrowaniu w toku operacji siłami i środkami remontowymi, lepszej organizacji ewakuacji sprzętu.

skupienie
Zmniejszenie liczby typów oddziałów i przedsiębiorstw remontowych, a tym samym skupienie agregatów i różnego rodzaju narzędzi, pozwoliło na ich maksymalne wykorzystanie, zlikwidowało przestoje urządzeń naprawczych i zwiększyło możliwości ich manewrowania. Dzięki temu większość napraw wykonywano w toku operacji, a wymianę części zapasowych dokonywano bezpośrednio na polu walki. Na przykład, w toku trwania operacji lwowsko-sandomierskiej w 1 armii pancernej odremontowano 80 % czołgów i dział pancernych, uszkodzonych na polu walki, a w 1 i 3 Frontie Białoruskim podczas operacji białoruskiej /23.6 - 31.8.1944 r./ z ogólnej liczby czołgów zepsutych i uszkodzonych zostało objętych średnim remontem 87 % i kapitalnym do 30 % pojazdów.

W końcu wojny we wszystkich Frontach remontowano około 90 % czołgów i samochodów w warsztatach frontowych, armijnych i związków taktycznych. Było to możliwe dzięki ulepszeniu ewakuacji sprzętu uszkodzonego oraz dalszej specjalizacji oddziałów remontowych. W wielu Frontach i armiach wykonywano mniej skomplikowane części zamienne /tłoki, pierścienie tłokowe, kartery, koła rozpędowe itp./

Dzięki scentralizowanemu wykorzystaniu maszyn i produkcji części zamiennych oraz sprężystej organizacji kierowania oddziałami i zakładami remontowymi, plany remontów średnich i bieżących były znacznie przekraczane. Dobitym tego przykładem może być operacja białoruska, w czasie której plan remontu samochodów w 65 armii był wykonany w 177 % a w 48 armii - w 152 % i w 28 armii - w 133 %.

Organa remontowe związków taktycznych wywiązywały się w pełni z zadań jedynie w obronie lub w okresie przygotowywania do operacji zaczepnej. Natomiast w czasie trwania operacji ilość remontów gwałtownie malała, bowiem około 75 % czasu zużywano na przesuwanie warsztatów remontowych za wojskami. W praktyce można było uniknąć tak częstych dyslokacji tych warsztatów i w ten sposób zwiększyć ich możliwości remontowe, lecz istniało niebezpieczeństwo oderwania się od swoich wojsk.

Ilość i stopień uszkodzeń techniki bojowej i samochodów był niejednakowy. W operacjach lat 1943 - 1944 średnie dzienne straty w czołgach i działach pancernych wynosiły 7 - 8 %, w 1945 r. 3 - 4 %. Straty w artylerii w 1944 r. wahały się

w granicach 1 - 2 %, a w 1945 r. - 0,03 %, czyli 10 - 20 dział w jednym Froncie.

Wyeliminowanie z walki samochodów odbywało się w głównej mierze na skutek defektów technicznych. Średnio w ciągu doby uszkodzeniom takim ulegało od 250 do 270 samochodów i 30-40 ciągników w jednym Froncie /przy stanie 50 000 samochodów/.

W sumie w trzecim okresie wojny organa remontowe wywiązały się z zadań, co znacznie przyspieszyło realizację planów taktyczno-operacyjnych.

III. PRZEWozy WOJSKOWE.

W całości kształcie pracy tyłów Armii Radzieckiej ważną rolę odgrywały przewozy kolejowe, samochodowe, wodne i powietrzne.

W miarę wprowadzania na wyposażenie wojsk nowej techniki, wzrostu zapotrzebowania na środki materiałowe oraz ze względu na konieczność przegrupowania wojsk na dużą odległość rosło zapotrzebowanie na przewozy.

1. Przewozy kolejowe.

Za okres 1944 r. i pięciu miesięcy 1945 r. przewozy kolejowe wzrosły o 22 % w porównaniu z drugim okresem Wielkiej Wojny Narodowej ZSRR. Do zadań tych wykorzystano 5 400 tys. wagonów, w tym na przewozy szczebla operacyjnego 3 856 437 wagonów, pozostałe na przewozy wewnątrzfrontowe. Średnio dziennie ładowano 14 583 wagony różnego rodzaju materiałów. Fronty prowadzące działania aktywne otrzymywały codziennie około 30-40 pociągów ładunków z magazynów centralnych.

Cechą charakterystyczną trzeciego okresu wojny było duże zapotrzebowanie na transport kolejowy dla przewozu wojsk. Średnio 46 % wszystkich wagonów było wykorzystanych dla przewozów operacyjnych^{x/}.

O rozmiarze operacyjnych przewozów koleją mogą świadczyć niektóre operacje w 1944 r. Podczas działań na Ukrainie prawobrzeżnej 1, 2, 3 i 4 Front Ukraiński w okresie od lutego

- - - - -

x/ Na ogólną sumę 3856973 wagony dla przewozów operacyjnych zużyto 1567712 wagonów.

do kwietnia wykorzystwały 400 tys. wagonów dla przewozu wojsk. Natomiast w celu zabezpieczenia operacji lwowsko-sandomierskiej przewieziono koleją ponad 900 transportów różnych ładunków.

Z ogólnej liczby 2 289 261 wagonów jakie użyto dla przewozów zaopatrzenia, dla transportu amunicji wykorzystano 32 %, materiałów pędnych 24,2 %, żywności 31,2 %, uzbrojenia i innych ładunków 12.6 %.

W operacjach 1945 r. około 20 % przewozów kolejowych było dokonanych na normalnotorowych liniach kolejowych, których długość wynosiła ponad 25 tys. km. Należy nadmienić, że jeżeli zechciano by dokonać poszerzenia na kolej szerokotorową, to dla obsługi jej trzeba było około 200 tys. wagonów i 500 parowozów radzieckich. Stąd widać jak ważnym zagadnieniem było natychmiastowe włączenie kolei normalnotorowych do ogólnej sieci komunikacji. Poszczególne Fronty mogły od początku /operacji/ eksploatować normalnotorową sieć kolejową. Przykładem tego może być operacja wiślańsko-odrzańska, w czasie której 1 Front Białoruski już w dziewiątym dniu wykorzystywał średnio 10-12 transportów kolei normalnotorowej do przewozu ładunków dla wojsk. Miało to bardzo ważne znaczenie dla ciągłości zaopatrywania Frontu, szczególnie kiedy jego wojska toczyły ciężkie walki o przyczółek nad Odrą w rejonie Kęstrzynia i odpierały przeciwnuderzenia niemieckie z obszaru Pomorza Zachodniego.

Dla dokonania tak dużej ilości przewozów kolejowych w tym zakresie potrzebne było dobre kierownictwo, a szczególnie w momencie przeniesienia działań wojennych poza granice państwowe. Fronty nie otrzymały dodatkowych usług kolejowych. Trzeba było wykorzystywać personel miejscowy nie tylko dla obsługi ruchu, ale również dla prac związanych z eksploatacją linii kolejowej i urządzeń stacyjnych. Tym bardziej, że na ocalałych liniach kolejowych pozostało w końcu 1944 r. i na początku 1945 r. 1122 parowozy i ponad 35 000 wagonów sprawnych do ruchu.

Dla szybkiego uruchomienia linii kolejowych Rady Wojenne poszczególnych Frontów zwróciły się z apelem do ludności miejscowej o zgłaszanie się do pracy. Na ten apel zgłosiło się wielu kolejarzy, którzy natychmiast przystąpili do prac na swoich odcinkach. Na terenach wyzwolonych /krajów Europy południowo-

wschodniej/ zostały zorganizowane oddziały eksploatacyjne z kolejarzy, którzy pracowali pod nadzorem radzieckiej służby kolejowej poszczególnych Frontów. Wraz z odbudową i naprawą linii kolejowych, doprowadzano do stanu używalności łączność /kolejową/ i opracowano dokumentację techniczną w dwóch - trzech językach.

Na terytorium Polski, położonym na wschód od Wisły decyzją Komitetu Obrony Narodowej z dnia 21 października 1944 r. cała sieć kolejowa została podzielona na dwie strefy: przyfrontową /do głębokości 50 km/ i tyłową. W pierwszej strefie kolejowymi pracami eksploatacyjnymi zajmowały się wojska kolejowe Frontów, zaś w drugiej - Oddział Komunikacji Kolejowej PKWN i dyrekcje kolejowe.

Przy oddziale Komunikacji Kolejowej i dyrekcjach zostali wyznaczeni pełnomocnicy Ministerstwa Komunikacji ZSRR a przy węzłach kolejowych i większych stacjach komendanci wojskowi. Rozkazy i zarządzenia wydawane przez pełnomocników i komendantów wojskowych miały być respektowane przez całą administrację kolejową. Przykładowo, taka struktura występowała na terytorium Rumunii. W innych krajach, wyzwolonych przez Armię Radziecką całość komunikacji kolejowej podlegała radzieckim organom komunikacji wojskowej. Poszerzone linie kolejowe na obszarach krajów wyzwolonych były obsługiwane tylko przez kolejarzy radzieckich /wojskowych i cywilnych/.

Na bazie doświadczeń wojennych w zakresie kierownictwa komunikacją kolejową w Polsce w warunkach kiedy brakowało kadr kolejowych, wody i węgla dla parowozów, zorganizowano tzw. oddziały transportowe do spraw wykorzystania kolei normalnotorowej. Na wszystkich węzłach komunikacyjnych i ważniejszych stacjach wyznaczano na ich naczelników oficerów radzieckich. Dla utrzymywania łączności pomiędzy stacjami do dyspozycji komendantów kolejowych wydzielano radiostacje, samochody i samoloty. Wszystkie transporty kolejowe, jako zasada, były konwojowane przez żołnierzy. Natomiast oficerowie ze służby komunikacji kolejowej wyjeżdżali samochodem przed transportem, w celu powiadomienia sąsiedniej stacji o nadchodzącym pociągu. Miało to na celu niedopuszczenie do zderzeń pociągów, co w czasie wojny nie było zjawiskiem rzadkim. Na węzłowych stacjach kolejowych

pracowali radiotelegrafisci, którzy ciągle przekazywali wiadomości do radiowęzła sztabu tyłów Frontu o każdym przejeżdżającym transporcie. Jeden lub dwa razy w ciągu doby kontrolowano położenie transportów na całą głębokość linii komunikacyjnych Frontu /800 - 1000 km/ przy pomocy samolotu, na którym zazwyczaj znajdował się oficer organów komunikacji kolejowej. Tak więc zagadnienia zarządzania i kierowania przewozami kolejowymi nie były szablone i w każdym przypadku uwzględniono konkretną sytuację operacyjno-taktyczną.

W sposób osobliwy rozwiązywano na przykład problem zaopatrywania parowozów w węgiel i wodę. Kurs parowozu planowano zazwyczaj od rejonu tyłów taktycznych do baz przeładunkowych /tam i z powrotem/, mniej więcej na odległość 1000 km.

W związku z tym, że na wielu stacjach przelotowych nie można było się zaopatrzyć w węgiel i wodę, to do każdego transportu włączano 2-3 wagony z węglem i jedną cysternę z wodą.

2. Przewozy samochodowe.

W ostatnich latach Wielkiej Wojny Narodowej sytuacja na odcinku przewozów samochodowych była wciąż napięta. Od pierwszego dnia operacji zaczepnej do momentu kiedy mógł ruszyć transport kolejowy na obszarze wyzwolonym upływało 10 - 15 dni, w czasie których wojska przesuwały się do przodu o 300-400 km, pozostawiając swoje bazy zaopatrzenia w rejonach wyjściowych. W tej więc sytuacji cały wysiłek, związany z dowozem zaopatrzenia, spadał na barki transportu samochodowego Frontu i armii.

Natomiast ilość samochodów i ich możliwości załadowcze nie były wystarczające na zaspokojenie wszystkich potrzeb.

W końcu 1944 r. Front posiadał transport samochodowy o średnim, jednorazowym załadunku 10 - 12 tys. ton. W tej liczbie na transport samochodowy dywizji przypadało - 1500 - 2000 t, armijny - 2500 - 3000 t i frontowy 5-7 tys. t. Przy planowaniu wykorzystania transportu samochodowego w operacjach zaczepnych wychodzono z ilości motoresursów na jeden samochód. Średnio przewidywano 5-6 tys. km. Natomiast przebieg samochodu w ciągu jednego dnia planowano na 150 km. Dzięki solidnym remontom, sprawność techniczna transportu samochodowego utrzymywała się w granicach 85 %.

Globálny plan dowozu przewidywał średnie zużycie amunicji 0,1 jo, materiałów pędnych 0,2 jn i żywności - 1 rację w ciągu doby. Oznaczało to, że w ciągu doby trzeba było dowieźć dla dywizji piechoty 60-70 t., dla armii 400-500 t, a dla Frontu 1800 - 2000 t różnego rodzaju zaopatrzenia. Dowóz planowano na głębokość do 300 km. Jednak, kiedy operacja rozwijała się na większą głębokość /400 - 500 km/ tego rodzaju planowanie w praktyce nie zdawało egzaminu. Aby sprostać zadaniom, kierowcy nie-raz musieli pracować bez przerwy całą dobę. Dzięki temu każdy samochód w ciągu doby dostarczał do wojsk 1,5 - 2 tony środków materiałowych. Uwzględniając sytuację terenową i możliwości techniczne samochodów, możemy dojść do wniosku, że był to duży wysiłek.

W całokształcie przewozów samochodowych transport amunicji zajmował 50 %, żywności - 17 %, materiałów pędnych - 8 %, innych ładunków - 25 %. Wykorzystanie i dowodzenie transportem samochodowym odbywało się w sposób scentralizowany. W niektórych przypadkach użycie jego odbywało się zdecentralizowanie, to znaczy przydzielano go do poszczególnych służb lub składów. Tak było na przykład w 2 Froncie Białoruskim /czerwiec - lipiec 1944 r./ Z liczby 3125 samochodów szczebla frontowego codziennie ok. 1000 wozów było przydzielonych do różnego rodzaju służb. Natomiast w 3 Froncie Białoruskim organizowano tzw. samochodowe grupy wzmoocnienia. Dla armii przydzielono po 2 - 3 bataliony samochodowe na cały okres operacji, a ponadto oddano około 250 samochodów do dyspozycji dowództwa artylerii dla dowozu amunicji. Należy jednak stwierdzić, że zdecentralizowane wykorzystanie transportu samochodowego miało wiele ujemnych stron, a mianowicie, doprowadzało do częstych nieuzasadnionych przestojów samochodów i utraty dowodzenia przez kwatermistrza Frontu. Jedynie w warunkach działań na kierunkach oddzielnych /w terenie górzystym, bagnisto-lesistym/, głębokich rajdów grup szybkich, zdecentralizowane użycie transportu samochodowego było uzasadnione i dawało pożądane rezultaty.

W celu sprawniejszego kierowania transportem samochodowym stosowano w szerokim zakresie techniczne środki łączności, takie jak: radio, telefon, samoloty, motocykle.

Jednym zasadniczym niedostatkiem w pracy transportu

samochodowego były długie przestoje samochodów, spowodowane brakiem tzw. małej mechanizacji przy załadunku i wyładunku materiałów. Tego rodzaju prace były wykonywane ręcznie. Na przykład, podczas operacji lwowsko-sandomierskiej transport samochodów 13 armii miał 18365 godzin przestojów związanych z załadunkiem i wyładunkiem. Średni załadunek kolumny samochodów przez kompanię trwał 6 - 7 godzin czasu. Inną przyczyną przestojów samochodów była nadmierna dokumentacja, którą należało przygotować na każdy ładunek. Czynność ta zajmowała dużo czasu. Jedną z istotnych przyczyn przestojów była dążność dowódców ogólnowojskowych do przetrzymywania transportu samochodowego, przydzielonego przez Front lub armie na okres wykonania zadania. Często było tak, że trzymano załadowane samochody do czasu przesunięcia się wojsk do przodu. Dla ukrócenia tego rodzaju praktyk wydawano różne zarządzenia i karano dowódców przetrzymujących transport bez uzasadnienia.

Mimo tych niedociągnięć transport samochodowy sprostał zadaniom w operacjach zaczepnych z lat 1944 - 1945. Wspólny wysiłek transportu samochodowego i kolejowego, których pracę koordynował i kierował kwatermistrz Frontu, przyczynił się w decydującej mierze w przygotowaniu i przeprowadzeniu operacji strategicznych w trzecim okresie wojny.

IV. Zabezpieczenie medyczno-sanitarne działań.

Służba medyczna armii w trzecim okresie wojny dysponowała większymi siłami i środkami oraz zdobyła duże doświadczenie. Jednym z nowych procesów, który został zapoczątkowany w tym okresie, było zdecydowane wysuwanie urządzeń leczniczych do przodu. Sprzyjała temu pomyślna sytuacja operacyjna /na-ziemna i powietrzna/ wojsk radzieckich. Większość armii posiadała w swoim składzie po 6-8 tys. łóżek. Natomiast szpitalne bazy frontowe dysponowały 85-100 tys. łóżek. Poprawiła się również sytuacja na odcinku transportu sanitarnego. Dzięki wysiłkowi dowództw /armii i Frontów/oddziały medyczno-sanitarne posiadały pełne stany osobowe przewidziane etatem.

Zasadniczą sprawą w planowaniu i organizacji zabezpieczenia medycznego była ciągła gotowość służby medyczno-sanitarnej w okazaniu natychmiastowej pomocy wojskom na każdym etapie

operacji. Zadanie to wykonywano w następujący sposób. Rannych ewakuowano do szpitali pozostałych w rejonach wyjściowych, natomiast szpitale wolne przesuwa ~~na~~ ślad za wojskami, aby do maksimum skrócić etapy ewakuacji. Czym było większe tempo operacji, tym dokładniej przestrzegano tych zasad.

W celu osiągnięcia większych rezultatów na odcinku pomocy medyczno-sanitarnej, Fronty i armie dysponowały dostatecznymi rezerwami urządzeń leczniczych, które zazwyczaj trzymywano w pobliżu wojsk walczących. Ogólnie można stwierdzić, że tam gdzie znajdowały się wojska, tam musiała być służba medyczno-sanitarna. O ile rozmieszczenie urządzeń tyłowych nie zawsze musiało odpowiadać ugrupowaniu operacyjno-taktycznemu /można je było rozmieszczać w każdym rejonie strefy tyłów Frontu/, o tyle oddziały i urządzenia medyczno-sanitarne były ściśle od niego uzależnione.

Pułkowe punkty medyczne w większości przypadków rozmieszczano w odległości 2 - 3 km od przedniego skraju wojsk własnych, dywizyjne punkty i ruchome szpitale chirurgiczne pierwszej linii - 6-8 km, tzn. bliżej aniżeli w poprzednim okresie wojny.

Bazy szpitalne armii rozmieszczały się w rejonie tyłów taktycznych, a bazy frontowe w strefie tyłów dywizji i armii. Takie urzutowanie baz szpitalnych stwarzało dogodne warunki udzielania pomocy medycznej wojskom na całą głębokość operacji.

Z całokształtu medycznego zabezpieczenia działań w trzecim okresie wojny wyłaniają się następujące momenty charakterystyczne:

- 1/ Dążono do zbliżenia elementów medycznych szczebla wyższego w rejon /strefę/ szczebla niższego, tzn. na miejsce dywizyjnych punktów medycznych rozwijano szpitale armijne, a na miejsce bazy szpitalnej armii przesuвано szpitale frontowe. Na przykład podczas operacji wiślańsko-odrzańskiej w 1 Froncie Białoruskim z 50 batalionów medyczno-sanitarnych dywizji piechoty rozwinięto tylko 20. Na miejsce batalionów medyczno-sanitarnych dywizji rozwinięto szpitale armijne i częściowo frontowe.
- 2/ Oddziały medyczno-sanitarne szczebla niższego wzmacniano siłami i środkami przełożonego na okres przełamania taktycz-

nej strefy obrony nieprzyjaciela na całą operację.

3/ Wykazywano dużą troskę o tworzenie możliwie silnych odwodów urządzeń leczniczych i środków ewakuacyjnych.

W 1 Froncie Ukraińskim przed rozpoczęciem operacji wiślańsko-odrzańskiej z 84600 łóżek szpitalnych pozostawiono w rezerwie 32 200 szt. tj. 38% ogólnej liczby.

W rezerwie armii pozostawiono około 50% łóżek etatowych. Wykorzystanie rezerw było uzależnione od konkretnej sytuacji operacyjnej.

W toku operacji zaczepnej stosowano różne formy manewru siłami i środkami służby medycznej. Na szczeblu dywizji dokonywano manewru siłami i środkami medycznymi na kierunki największego nagromadzenia rannych. W armii przestrzegano zasady rozwijania grup szpitali lub oddzielnych szpitali w sposób kompleksowy, tzn. wszystkich specjalności. Jeżeli rozwijano szpital tylko jednej specjalności, to wówczas wzmacniano go grupami specjalistycznymi z innych szpitali /samodzielnymi kompaniami służby medycznej/. Manewr na szczeblu Frontu nie był jednolity, posiadał wiele cech specyficznych. W jednych Frontach urządzenia medyczne przesuwano w ślad za armijnymi, "nakrywając" lub ewakuując te ostatnie z zadań i pozwalając im w ten sposób podążać za wojskami. W innych Frontach szpitale wysuwano do przodu, przed armijne, które spełniały funkcję armijnej bazy szpitalnej pierwszego rzutu. Szczególną uwagę zwracano na pozostawianie rezerwy szpitali dla przyjmowania rannych w końcowym etapie operacji, bowiem w tym czasie straty sanitarne były zawsze większe, aniżeli w toku pościgu. Doświadczenia bojowe wykazały, że dla zabezpieczenia medycznego wojsk prowadzących walkę na rubieżach osiągniętych w końcowej fazie działań, a szczególnie na przyczółkach, szczebel frontowy powinien pozostawić w rezerwie około 20% urządzeń medycznych.

Częstotliwość przesuwania szpitali w toku operacji była uzależniona od ich wielkości, możliwości załadowczych i transportowych oraz głębokości operacji. Szpitale "ciężkie" po ich rozwinięciu w rejonie wyjściowym pozostawały na miejscu do zakończenia operacji. Inne natomiast w toku jednej operacji przesuwały się 3-4 razy. Na przykład, w czasie operacji wiślańsko-odrzańskiej szpitale 1 Frontu Białoruskiego przesuwały się

czterokrotnie. Odległość pomiędzy jedną a drugą linią przesunięcia wynosiła 80-120 km.

Straty sanitarne wojsk /w rannych/ były różne w poszczególnych operacjach. Ogólnie jednak, w trzecim okresie wojny dało się zauważyć spadek tego rodzaju strat i wynosiły one w ciągu doby 0,2 - 0,3% stanu osobowego / w drugim okresie wojny 0,4 - 0,6 %/. Mimo tego w niektórych działaniach były one znacznie większe. I tak, 5 armia uderzeniowa podczas walk w Berlinie /kwiecień - maj 1945 r./ poniosła aż 24% strat w rannych.

Transport rannych z pola walki odbywał się w taki sam sposób, jak w poprzednich okresach wojny, tzn. na noszach, płozach, płaszcz - namiotach, na rękach sanitariuszy i kolegów oraz przy pomocy psów wyposażonych w odpowiednią uprząż. Na przykład, podczas operacji berlińskiej w 3 armii uderzeniowej wywieziono 4356 rannych z pola walki przy pomocy psów. Dalsza ewakuacja rannych odbywała się transportem konnym, samochodowym i kolejowym.

Analiza zabezpieczenia medycznego działań i strat sanitarnych w trzecim okresie wojny pozwala na wyciągnięcie kilku pouczających wniosków.

Wysokie tempo natarcia wojsk, wyposażonych w technikę bojową oraz umiejętne dowodzenie powoduje mniejsze straty sanitarne. Największe straty mają miejsce podczas przełamywania głównego pasa obrony nieprzyjaciela i w końcowej fazie operacji. W toku pościgu straty wyraźnie maleją.

Jeżeli przyjmiemy za 100% straty poniesione przez wojska w czasie operacji wiślańsko-odrzańskiej, to w ciągu pierwszych trzech dni wynosiły one 43%, za następne siedem dni - 22%, natomiast podczas walki na podejściach do Odry - 35%. Oprócz tego za czas walki o opanowanie i rozmieszczenie przyczółków na zachodnim brzegu Odry wojska 1 Frontu Białoruskiego ponosiły dalsze 5% strat stanów osobowych. W sumie więc Front ten za okres od 14 stycznia do 15 lutego 1945r. poniosły w sumie 11,7% strat stanu osobowego.

Okolo 70% rannych nie mogło o własnych siłach przybyć do batalionowych punktów sanitarnych. To zobowiązywało dowódców

jednostek i oddziałów do ciągłej troski o uzupełnianie sanitariuszy i przeszkolenia całego stanu osobowego w zakresie pierwszej pomocy sanitarnej.

W 1945 r., dzięki wysokiemu tempu działań miały dogodne warunki dla pełnej ewakuacji rannych z pola walki.

Z ogólnej liczby rannych, grupa lekko rannych stanowiła 50-60%. Około 20% wszystkich ciężko rannych było ewakuowanych na punkty sanitarne przy pomocy płaszczy - namiotów, płoz i na rękach kolegów. Były to zasadnicze sposoby ewakuacji rannych z pola walki. Ogólnie mówiąc były to bardzo proste, a zarazem prymitywne sposoby. Do końca wojny nie udoskonalono ewakuacji rannych z bezpośredniego pola walki.

Szpitala związków taktycznych i operacyjnych w trzecim okresie wojny wyleczyły ponad 50% wszystkich rannych, którzy byli zdolni do dalszej walki i najczęściej powracali do swoich oddziałów. Za cały okres wojny w całej Armii Radzieckiej w szpitalach tych szczebli wyleczono i skierowano do jednostek około 73% rannych.

Ogólne straty w zabitych w trzecim okresie wojny wynosiły 4,2% /w bitwie pod Kurskiem - 5,1%, a pod Stalingradem - 5,9%.

Jakkolwiek procent rannych wyleczonych i skierowanych do jednostek był stosunkowo wysoki, to jednak istniały warunki zwiększenia tej liczby. Można to było osiągnąć wówczas, o ile wynoszenie rannych z pola walki odbywałoby się szybciej i bardziej zorganizowanie, o ile ewakuacja i segregowanie poszkodowanych byłoby bardziej dokładne oraz jeżeli dowódcy przywiązywaliby większą uwagę do tych zagadnień.

Na odcinku zabezpieczenia sanitarno-higienicznego i epidemiologicznego wojsk w trzecim okresie wojny, przedsięwzięto wiele środków. Między innymi ograniczono kontakty żołnierzy z ludnością cywilną, na czas izolowano i hospitalizowano chorych, zawczasu ujawniano i lokalizowano źródła epidemii wśród ludności miejscowej, jeńców wojennych i repatriantów.

V. Dowodzenie tyłami.

Charakter operacji zaczepnych w trzecim okresie wojny wykazał, że tyłowe organa dowodzenia powinny poświęcać więcej uwagi zagadnieniom sprzężystego kierownictwa oddziałami i urządzeniami kwatermistrzowskimi, co w praktyce czyniono.

Główny kwatermistrz tyłów Armii Radzieckiej i jego sztab przy planowaniu i koordynacji pracy wszystkich służb i organów tyłowych kierowali się zamiarem strategicznym naczelnego dowództwa radzieckiego.

Szczególnie dokładnie i w sposób elastyczny podchodzono do rozwiązywania problemów zabezpieczenia materiałowo-technicznego i transportowego w operacjach 1944 r., które się rozwinęły na całej szerokości frontu radziecko-niemieckiego /szer. 3200 km/. Głównym problemem w dowodzeniu tyłami Armii Radzieckiej w tym okresie była organizacja całej działalności, na podstawie zawczasu opracowanego i zatwierdzonego planu. Dowodzenie i kierowanie tyłami polegało nie tylko na wydawaniu rozkazów i zarządzeń, tak jak to było w poprzednich okresach wojny. Teraz uzupełnieniem do tego była ścisła współpraca i łączność organów tyłowych od najwyższego do najniższego szczebla dowodzenia ze sztabami ogólnowojskowymi, rodzajów wojsk i służb.

Sztab generalny zazwyczaj żądał od głównego kwatermistrza Armii Radzieckiej dane odnośnie możliwości materiałowych i na tej podstawie określił termin rozpoczęcia operacji zaczepnych. Jednym z zasadniczych zagadnień określających termin rozpoczęcia natarcia dla poszczególnych Frontów był stopień możliwości zaopatrzenia wojsk w niezbędne materiały a szczególnie w amunicję i paliwo. Od organów tyłowych wymagano, aby wyteżały wszystkie siły dla gromadzenia odpowiedniej ilości zapasów środków materiałowych na ważniejszych kierunkach strategicznych, przewidzianych w planie naczelnego dowództwa.

Dowodzenie i kierowanie tyłami Armii Radzieckiej wyrażało się w następujących formach: wydawaniu dyrektyw określających główne kierunki pracy aparatu kwatermistrzowskiego na okres wiosenno-letni i jesienno zimowy oraz dyrektyw wyznaczających zadania szczegółowe, wyniki w toku realizacji

kampanii wojennej; wydawaniu rozkazów dotyczących wyposażenia wojsk w sorty mundurowe i sprzęt przewidziany w tabelach zaopatrzenia; w wyjazdach głównego kwatermistrza Armii Radzieckiej i jego przedstawicieli do kwatermistrzostwa Frontów i armii oraz w wezwaniach kwatermistrzów i szefów służb szczebla operacyjnego do sztabu naczelnego dowództwa; w wykorzystaniu w szerokim zakresie technicznych środków łączności, w wysuwaniu grup operacyjnych na czele z jednym zastępcą Głównego Kwatermistrza na ważniejsze kierunki rozgrywających się działań.

Dyrektywy wydawane przez główne kwatermistrzostwo Armii Radzieckiej, szefa zaopatrzenia artyleryjskiego, dowódców rodzajów wojsk w wielu sprawach zazębiały się jedne z drugimi, co stanowiło jeden ze sposobów planowania materiałowo-technicznego i medycznego. W tych stykowych sprawach dążono do zapewnienia lepszych warunków bazowania Frontów, zwiększenia gotowości technicznej transportu samochodowego i pojazdów bojowych; przedsiębrano środki zmierzające do wykonania remontu uzbrojenia artyleryjskiego, czołgów i dział pancernych i innego sprzętu technicznego; wykorzystania miejscowych zasobów surowcowych i resursów przemysłowych; ulepszenia /naprawy i przebudowy/ dróg samochodowych; przeprowadzenia zabiegów sanitarno-epidemiologicznych i innych przedsięwzięć.

Główny kwatermistrz Armii Radzieckiej bezpośrednio dysponował dużą ilością baz zaopatrzeniowych, którymi kierował przez swoich przedstawicieli. A oto niektóre przedstawicielstwa głównego kwatermistrza w rejonach rozmieszczenia baz i resursów materiałowych:

- przedstawiciele kierownictwa zaopatrzenia w materiały pędne i smary w Baku, Groźnym i innych punktach napełniania paliwa;
- przedstawiciele głównego szefostwa służby samochodowej na kierunku irańskim, zajmujących się przyjmowaniem samochodów z londs-lees;
- przedstawicielstwo bazy materiałów pędnych i smarów w Ploesti;
- kierownictwo pełnomocnika głównego kwatermistrza w zagłębiu węglowym Śląska;

- 45 -
- kierownictwo baz przeładunkowych w m. Wystruć /Instenburg/, w Warszawie, Czopie /na granicy Rumunii/ i innych miastach;
 - przedstawiciele transportu kolejowego na wielu stacjach węzłowych.

Cały ten skomplikowany mechanizm kierownictwa głównego kwatermistrzostwa, oddalony o tysiące kilometrów od Moskwy, miał zapewnione sprawne i ciągłe kierownictwo przez głównego kwatermistrza i szefów służb. Jako zasada szef sztabu tyłów Armii Radzieckiej codziennie otrzymywał dokładne informacje o stanie zapasów materiałowych, o postępach prac przy odbudowie dróg i mostów, o ruchu repartiantów, jeńców wojennych i innych zagadnieniach. Dane te przedstawiali szefowie sztabów kwatermistrzostwa Frontu. Ponadto szefowie ci co miesiąc lub w razie zmiany warunków bazowania przedstawiali mapę 1 : 500000 z wrysowaną na niej sytuacją tyłową i dokładną legendą. Raz na dekadę wysyłali oni sprawozdanie operacyjno-tyłowe o stanie zaopatrzenia frontów w amunicję, paliwo, żywność oraz o zmianach zachodzących w bazowaniu poszczególnych związków operacyjnych.

Dzięki sprzyjającej sytuacji strategiczno-operacyjnej, sprawniejszej łączności pomiędzy organami tyłowymi a sztabami ogólnowojskowymi, regularnej informacji operacyjnej oraz zdobyciu dużego doświadczenia przez oficerów kwatermistrzostwa, dowodzenie tyłami, w odróżnieniu od poprzedniego okresu wojny, było bardziej dokładne i elastyczne.

Podstawowymi dokumentami planowania kwatermistrzowskiego na szczeblu Frontu i armii były: plany organizacji tyłów /przeważnie w formie graficznej/, rozkazy, plany materiałowego, medycznego i innych rodzajów zaopatrzenia, rozpracowywanych przez każde szefostwo służb.

Dla omówienia ważniejszych zagadnień dotyczących zaopatrywania wojsk stosowano w szerokim zakresie zwoływanie kwatermistrzów armii i szefów służb na tzw. odprawy instruktażowe. Bezpośrednio przed operacją zaczepną w niektórych Frontach prowadzono gry operacyjno-tyłowe, co w praktyce miało duże znaczenie dla całokształtu pracy organów kwatermistrzowskich w toku działań.

Jedną z form dowodzenia i kierowania tyłami były konferencje frontowe i armie^{jn}, na których dokonywano ceny wyników pracy w przeprowadzonej operacji /lub za okres kampanii, roku wojny/ i wyciągano wnioski w celu polepszenia form i metod zabezpieczenia materiałowo-technicznego i medycznego działań bojowych. Najbardziej szczegółowo i wszechstronnie studiowano doświadczenia zdobyte w kampaniach 1944 r. W materiałach konferencji naukowych, pracach zespołów autorskich oraz w biuletynach frontowych, wydawanych co miesiąc lub raz na dwa miesiące, naświetlano bardzo szeroko doświadczenia i wnioski pracy organów tyłowych z minionych operacji.

Kwatermistrzowskie rzuty dowodzenia Frontu i armii zazwyczaj rozmieszczano w odległości 20 - 40 km od sztabów operacyjnych. Odległości tych starano się dotrzymywać również w toku operacji. Kwatermistrz Frontu posiadał samodzielny węzeł łączności, z którego pomocą kierował bazami frontowymi, stacjami rozdzielczymi i innymi obiektami tyłowymi.

Szefowie służb: komunikacji kolejowej, samochodowej, drogowej, intendenckiej, medycznej i innych - rozmieszczali się w drugim rzucie /przy kwatermistrzu Frontu/. Pozwalało to na lepsze współdziałanie służb, ułatwiało wykorzystywanie łączności oraz stwarzało dogodne warunki dla koordynacji i realizacji zagadnień wysuwanych przez przedstawicieli /dowódców/ rodzajów wojsk.

W trzecim okresie wojny w dowodzeniu tyłami taktycznymi istniała tendencja, aby nie dopuścić do odstawiania oddziałów i urządzeń kwatermistrzowskich od wojsk walczących. W tym celu starano się wzmocniać tyły taktyczne dodatkową liczbą transportu samochodowego ze szczebla Frontu i armii oraz czasowo wykorzystywano miejscowy transport kołowy.

Należy nadmienić, że formy i metody dowodzenia tyłami taktycznymi pozostawały bez zmian. Cechą charakterystyczną było jedynie to, że znacznie wzrosło rozeznanie wśród generałów i oficerów odnośnie znaczenia zabezpieczenia materiałowo-technicznego, oraz zdobyto bogatą praktykę i rutynę na odcinku organizacji i pracy tyłów.

Dzięki ścisłym kontaktom i współpracy organów kwatermistrzowskich ze sztabami i dowódcami ogólnowojskowymi oraz dowódcami rodzajów wojsk i służb i ich właściwemu podejściu do tych zagadnień, cały aparat tyłowy, mógł wywiązywać się ze swych zadań coraz lepiej.

W okresie trwania całej wojny istniała tzw. instytucja Rad Wojennych d/s tyłów. Zasadniczym ich obowiązkiem było kontrolowanie po linii partyjnej całokształtu działalności organów tyłowych i okazywanie wszechstronnej pomocy kwatermistrzom i szefom służb w wykonaniu przez nich zadań.

Kiedy w 1943 r. w Froncie Kalinińskim stwierdzono poważne nadużycia na odcinku zaopatrzenia żywnościowego, wówczas Komitet Obrony Narodowej obarczył odpowiedzialnością pierwszych członków Rady Wojennej Frontów i armii za ten rodzaj służby. Zjawiskiem nienormalnym w całokształcie pracy tyłów był fakt, że kwatermistrz jako jeden z zastępców, posiadał jakby dwóch przełożonych - dowódcę /Frontu, armii/ i członka Rady Wojennej d/s tyłów. Jeżeli taki członek Rady Wojennej posiadał dużą inicjatywę i zdolności organizacyjne, to bardzo często zastępował mało energicznego kwatermistrza, jednym słowem kierował nim. Bardzo często taka sytuacja doprowadzała do nieporozumień i konfliktów, co w sumie odbijało się ujemnie na pracy organów tyłowych. W ostatnich latach wojny kwatermistrze Frontów i armii zdobyli bogate doświadczenia i umiejętności w kierowaniu tyłami, tak, że niepotrzebne było mieszanie się do ich pracy specjalnego członka Rady Wojennej.

Ciekawym zjawiskiem był taki fakt, że z liczby zastępców dowódcy, tylko kwatermistrz nie wchodził w skład Rady Wojennej /Frontu, armii/, pomimo, że zakres jego odpowiedzialności, obowiązków i znaczenie funkcji wykonywanych przez tyły było bardzo duże. Gdyby on wszedł w skład takiej rady wzrósłby jego autorytet i nie byłoby potrzeby, wyznaczania dodatkowego człowieka - członka Rady Wojennej d/s tyłów.

OPRACOWAŁ:

płk A. K A R P I Ń S K I

Wydruk. 70 egz.

Egz. nr 1-70 - Bibl. Jawna

Wyk. ppłk Karpinski

Druk. AM/BG

nr 69/WW

Kor. HM

O-XV-3205

