

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

ARCHIWUM
~~BIBLIOTEKI SZKOLENIA~~
~~AKADEMII SZTABU GENERALNEGO~~
im. gen. broni K. Świerczewskiego
27759

~~TAJNE~~
Egz. Nr 1

ppłk dypl. Edmund KAMIŃSKI

**OGÓLNE OPERACYJNO-TAKTYCZNE PROBLEMY
KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ
NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM.
ORGANIZACJA GRUPY OPERACYJNEJ DESANTU
KOMBINOWANEGO. PROBLEMY PLANOWANIA
I DOWODZENIA OPERACJĄ.**



27759



AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO
im. gen. broni K. Świerczewskiego

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

27759

TAJNE

Egz. Nr.....1

ppłk dypl. Edmund KAMIŃSKI

OGÓLNE OPERACYJNO-TAKTYCZNE PROBLEMY
KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ
NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM.
ORGANIZACJA GRUPY OPERACYJNEJ DESANTU
KOMBINOWANEGO. PROBLEMY PLANOWANIA
I DOWODZENIA OPERACJĄ.



27759

REMBERTÓW

LISTOPAD

1965

710

OGÓLNE, OPERACYJNO-TAKTYCZNE PROBLEMY KOMBINOWANEJ OPERACJI DESANTOWEJ
NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM.

ORGANIZACJA GRUPY OPERACYJNEJ DESANTU KOMBINOWANEGO I PROBLEMY PLANO-
WANIA I DOWODZENIA OPERACJĄ.

Przeprowadzone dotychczas rozważania o charakterze, znaczeniu i przygotowaniu Jutlandzkiego Kierunku Operacyjnego pozwalają przejść obecnie do zastanowienia się nad problemami optymalnie słusznej i w efekcie skutecznej organizacji działań na tym kierunku, które to działania w rezultacie powinny doprowadzić do:

- pozbawienia naszego potencjalnego przeciwnika dogodnych dlań warunków bazowania wyrzutni rakiet, lotnictwa i marynarki wojennej w bezpośredniej bliskości obszarów NRD, Polski i ZSRR;
- stworzenia warunków wyjścia własnych sił morskich na Morze Północne i pozbawienia takich warunków przeciwnika, jeśli idzie o jego wejście do akwenu Morza Bałtyckiego;
- zabezpieczenia swobody działań wojskiem rozwijającym operację zaczepną na Północno-Nadmorskim i Centralnym Kierunku Operacyjnym;
- wyeliminowanie Danii z wojny;
- stworzenia dogodnych warunków do uderzenia od południa na Norwegię - jedyne państwo NATO na Półwyspie Skandynawskim.

Nie wymaga chyba głębokich uzasadnień teza, że osiągnięcie tych celów w stosunkowo krótkim czasie, możliwe będzie tylko w kombinowanej, lądowo-powietrzno-morskiej operacji. Lądową częścią operacji należałoby objąć Półwysep Jutlandzki z wyspą FIONIA lub z wyłączeniem tej wyspy; w powietrzno-morskiej części operacji kombinowanej należałoby opanować wyspy duńskie.

Do jakich ogólnych, operacyjno-taktycznych wniosków w dziedzinie organizacji działań na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym doprowadziły nas rozważania teoretyczne i uogólnione doświadczenia z ćwiczeń - przedstawimy w kolejnych rozdziałach tej części opracowania.

1. ILOSC I RODZAJE WOJSK NIEZBEDNYCH DO PRZEPROWADZENIA OPERACJI
ZACZEPNEJ NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM.

Ilości i rodzaje wojsk niezbędnych do przeprowadzenia operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym będą uwarunkowane:

- rolą i znaczeniem Kierunku na Europejskim Teatrze Wojny;
- operacyjnym przygotowaniem obrony kierunku, stanem /liczebnością i jakością/ duńskich i zachodniemieckich sił zbrojnych zarówno wydzielonych do NATO, jak i narodowych /w tym i OTK/ przeznaczonych do obrony półwyspu, wysp i cieśnin duńskich;
- operacyjną pojemnością Kierunku uwzględniającą jego geograficzne cechy i właściwości;
- możliwościami własnymi.

Wszystkie w zasadzie, przedstawione wyżej warunki /poza możliwościami własnymi/, zostały szczegółowo omówione w poprzednich częściach opracowania. Wniosek jaki z nich wypływa - co do ilości i rodzajów wojsk niezbędnych do przeprowadzenia operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym bez użycia broni jądrowej - możnaby, wydaje się, sformułować następująco:

dla zrealizowania w możliwie krótkim czasie celów operacji, uwzględniając dodatkowo własne możliwości, trzeba zaangażować co najmniej:

- taktycznych związków zmechanizowanych /DZ/ - 4
- taktycznych związków pancernych /DPanc/ - 1
- taktycznych związków powietrzno-desantowych /DPD/ - 2
- taktycznych związków desantowych /morskich/ /DD/ - 2

Oczywiście w operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym musi wziąć udział lotnictwo i marynarka wojenna; problemy związane z ich użyciem omówione zostaną szczegółowo w innym miejscu niniejszego opracowania.

Zaangażowanie podanych wyżej ilości ZT w poszczególnych rejonach Kierunku Jutlandzkiego mogłoby wyglądać następująco:

a/ Na Półwyspie Jutlandzkim:

Rezultaty zmagai o opanowanie Półwyspu determinuje zwycięskie rozegranie bitwy o prowincję Szlezwik-Holsztyn z najważniejszym w niej obiektem o znaczeniu operacyjnym - Kanałem Kilońskim. Nasycenie tego obszaru siłami i środkami wojsk operacyjnych i OTK NRF oraz możliwość wzmocnienia obrony siłami duńskimi z Półwyspu powoduje konieczność zaangażowania tam do trzech związków taktycznych typu dywizja. Dla skutecznego

i szybkiego rozwinięcia działań w głąb Półwyspu należałoby mieć jeszcze jedną dywizję tym więcej, że nacierające na północ związki i oddziały zmuszone będą do obsadzania i obrony zachodnich wybrzeży Półwyspu oraz /ewentualnie/ opanowania w całości lub w części wyspy FIONIA.

Tak więc do opanowania Półwyspu Jutlandzkiego w ramach operacji zaczepnej na Jutlandzku Kierunku Operacyjnym wydzielić trzeba - wydaje się - co najmniej cztery związki taktyczne - w tym trzy DZ i jedną DPanc, a więc typową armię ogólnowojskową, mającą w swym składzie odpowiednią ilość związków, oddziałów i pododdziałów raketowych i artyleryjskich, inżynieryjno-saperskich, chemicznych itd. oraz pełnowartościową bazę zabezpieczenia materiałowo-technicznego i medycznego.

b/ Na wyspach Duńskich

Dla opanowania Zelandii - kluczowej wyspy w archipelagu wysp duńskich jak również - z politycznego, ekonomicznego i demograficznego punktu widzenia - kluczowej części Danii, zaangażować należałoby nie mniej, jak trzy związki taktyczne, wynika to z omówionych już warunków: roli i znaczenia tej wyspy, jej operacyjnego przygotowania i pojemności. Trzeźwa ocena własnych możliwości pozwala określić rodzaj tych związków, a więc:

- jedna /co najmniej/ dywizja powietrzno-desantowa typu "ciężkiego";
- jedna dywizja desantowa /morska/ typu ciężkiego;
- jedna dywizja zmechanizowana /lub pancerna/.

Dla opanowania pozostałych, ważniejszych wysp: Men, Falster, Lolland, Langeland i /ewentualnie/ Fionia trzeba - wydaje się - wydzielić co najmniej dwa związki taktyczne, w tym najcelowiej: dywizję powietrzno-desantową typu "lekkiego" i takiegoż typu dywizję desantową /morską/ oraz samodzielne oddziały powietrzno-desantowe i desantowe /np. BDes, ppd/.

Dywizje przeznaczone do opanowania wysp duńskich muszą być zorganizowane w związek operacyjny /jeden a może dwa?/ dysponujące niezbędnymi rodzajami wojsk i służb oraz bazą materiałowo-techniczną. Pogląd na to zagadnienie przedstawimy w następnym rozdziale tej części opracowania.

2. WARIANTY MODELU ORGANIZACJI OPERACJI ZACZEPNEJ NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM.

Problem modelu organizacji operacji na omawianym kierunku powoduje wiele kontrowersji:

- kto może i powinien być szczeblem planującym, organizującym i kierującym całością operacji na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym?;
- jak powinno wyglądać organizacyjne powiązanie operacji na Jutlandzkim i Północno-Madmońskim Kierunku Operacyjnym; w ramach Frontu czy na wyższym szczeblu?;
- jak organizacyjnie powinno wyglądać opanowanie wysp duńskich; jeden czy dwa związki operacyjne typu Grupa Operacyjna?;

Po przeprowadzeniu rozważań w tej dziedzinie oraz zebraniu i uogólnieniu wniosków z wielu różnych ćwiczeń na tym kierunku przedstawimy kilka możliwych wariantów rozwiązań problemu modelu organizacji operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym.

Wariant 1 /szkic nr 1/:

Organizacja działań zaczepnych spoczywałaby w tym wariantcie w rękach dwóch niezależnych od siebie związków operacyjnych: Frontu - w gestii którego oprócz głównego zadania rozwijania operacji zaczepnej w kierunku zachodnim, leżałoby opanowanie Półwyspu Jutlandzkiego i wysp: Men, Falster, Lolland, Langeland i Fionia oraz samodzielnej Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego zorganizowanej dla opanowania wyspy Zelandia.

Skład Frontu oraz rola i zadania wchodzących w jego skład związków operacyjnych, przedstawiałyby się następująco:

- dwie-trzy armie /w tym jedna pancerna/ przewidziane do działań zaczepnych w kierunku zachodnim, wzdłuż wybrzeża Morza Północnego, z zadaniem opanowania póln części NRF oraz Holandii i Belgii wraz z portami i bazami morskimi na wybrzeżu Morza Północnego i Kanału La Manche. Armie te wykonywałyby główne zadanie Frontu;
- jedna armia /cztery dywizje w tym jedna pancerna/ z przeznaczeniem do działań zaczepnych na Półwyspie Jutlandzkim z zadaniem rozbicia głównego zgrupowania wojsk przeciwnika w obszarze Szlezwik-Holsztyn a następnie w ciągu 6-8 dni

opanowania całego Półwyspu i przejęcia kontroli nad cieśninami Kattegat i Skagerrak;

- grupa operacyjna desantu kombinowanego /jedna DPD, jedna DD, ewentualnie samodzielny ppd i pdes lub BDes/ zorganizowana dla opanowania w ciągu 3-4 dni kompleksu wysp: Men, Falster, Lolland, Langeland i Fionia.

Opanowanie wyspy Zelandia w tym wariantcie leżałoby w gestii samodzielnej Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego o składzie 3-4 związków taktycznych w tym jedna-dwie DPD, jedna DD, jedna DZ /DPanc/.

Głównymi mankamentami tego wariantu modelu organizacji operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym są:

1. Rozbicie zainteresowań Frontu na dwa odrębne i w miarę postępu operacji - oddalające się od siebie kierunki operacyjne; fakt ten niewątpliwie ujemnie odbija się na zabezpieczeniu /szczególnie lotniczym i ogniowym/ operacji na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym, jako że główne zadanie Frontu realizowane będzie w uderzeniu na zachód; w miarę rozwoju operacji na obydwu kierunkach komplikować się będzie również dowodzenie ze szczebla Frontu ze szkoda oczywiście dla związków operacyjnych /armii i GO desantu kombinowanego/ działających na Jutlandzkim kierunku;
2. Wyspy kompleksu: Zelandia, Men, Falster, Lolland, Langeland i Fionia mają w równym stopniu znaczenie jeśli idzie o otwarcie drogi na rywnarce wojennej przez Zatokę Meklemburską i cieśniny: Femarn-Bełt, Langeland-Bełt i Wielki Bełt. Wielki Bełt kontrolowany jest z wybrzeży wysp: Zelandia, Fionia i pła części Langeland, korzystne więc dla przebiegu operacji byłoby objęcie wszystkich wysp działaniem jednej Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego.

Wydaje się jednak, że omawiany wariant modelu operacji ma w sobie **mnogie** cechy realności. Należą do nich przede wszystkim:

- możliwość ścisłego powiązania zadań i działań Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego Frontu i armii ogólnowojskowej tegoż Frontu działającej na Półwyspie Jutlandzkim, szczególnie w zakresie opanowania wysp Femarn i Fionia;
- możliwości Polski i ewentualnie NRD w zakresie zorganizowania ich siłami i środkami takiego desantu kombinowanego ograniczonego się do opanowania części - o dużym jednak znaczeniu - wysp duńskich.

Wariant 2 /szkic nr 2/

Ideą modelu organizacji operacji zaczepnej według tego wariantu jest powierzenie Frontowi organizacji całości działań na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym z równoczesnym planowaniem i prowadzeniem przez niego operacji zaczepnej wzdłuż wybrzeży Morza Północnego, która to operacja byłaby - jak w pierwszym wariacie - pierwszoplanową,

Skład wojsk Frontu powiększyłby się więc o związki taktyczne przewidziane w pierwszym wariacie do działań na wyspie Zelandia.

Związki ze weszłyby w skład Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego, która składałaby się teraz z: dwóch-trzech DID, dwóch DD, jednej DZ /DPanc/ i ewentualnie samodzielnego ppd oraz BDes.

Ze względu na konieczność zaangażowania w kombinowanej operacji desantowej takiej ilości różnorodnych związków taktycznych, musiałaby to być operacja sił sojuszniczych z największym - ilościowo i jakościowo - wkładem wojsk radzieckich.

Przy omawianym w tej chwili modelu organizacji operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym niewątpliwie łatwiej byłoby rozwiązać wiele problemów związanych z opanowaniem wysp. W jednym ręku spoczywałoby planowanie operacji i kierowanie jej przebiegiem; możliwe byłoby szybsze przenoszenie wysiłku wojsk działających w składzie desantu z wyspy na wyspę; mniej skomplikowane stałyby się zagadnienia zabezpieczenia operacji przez lotnictwo i marynarkę wojenną. In minus działałoby tutaj - tak jak i w pierwszym wariacie - czynnik rozdwojenia zainteresowań Frontu na dwa odrębne i w miarę postępu operacji oddalające się od siebie kierunki operacyjne; co musiałoby powodować skutki omówione już kilka akapitów wstecz.

Wariant 3 /szkic nr 3/

Istota modelu organizacji operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym według tego wariantu polega na tym, że szczeblem planującym operację i kierującym jej przebiegiem jest Front, w którego gestii leży tylko ten kierunek. Front ten składałby się z:

- armii ogólnowojskowej /cztery dywizje/ przeznaczonej do prowadzenia operacji zaczepnej na Półwyspie Jutlandzkim;

- Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego /dwie-trzy DID, dwie DD, jedna DZ /DFanc/ i ewentualnie samodzielny ppd oraz BDes/, której zadaniem byłoby opanowanie wszystkich wysp duńskich.

W omówionych wyżej - drugim i trzecim - wariantach modelu organizacji operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym kontrowersyjną może być sprawa kompetencji w opanowaniu wyspy Fionia. Z geograficznego punktu widzenia oraz w aspekcie operacyjnego przygotowania Danii do działań wojennych wyspa Fionia wiąże się bardziej z Półwyspem Jutlandzkim niż z pozostałymi wyspami. Wskazywałoby to na celowość włączenia jej opanowania do zadań armii prowadzącej operację na Półwyspie. W warunkach niestosowania broni masowego rażenia, przy średnim tempie natarcia tej armii rzędu 50-60 km na dobę /bitwa o Szlezwik-Holsztyn/, przeniesienie działań z Półwyspu na wyspę Fionia możliwe byłoby jednak dopiero w piątym, może czwartym dniu operacji. Przy założeniu, że działania na lądzie rozpoczynają się równocześnie z desantowaniem na wyspy, walka o nie może być już na ukończeniu, kontrola przeciwnika z wysp nad cieśninami zlikwidowana z wyjątkiem jego ogniowego oddziaływania na cieśninę Wielki Bekk właśnie z wyspy Fionia. Fakt ten wskazywałby znów na celowość włączenia opanowania Fionii do zadań Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego.

W zakończeniu omawiania wariantów modelu organizacji operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym zasygnalizujemy jeszcze Wariant 4 /szkie nr 4/

którego idea polega na tym, że:

- w gestii Frontu realizującego główne zadania operacyjne w uderzeniu w kierunku zachodnim, leżałoby opanowanie siłami jednej armii Półwyspu Jutlandzkiego;
- opanowanie wszystkich wysp duńskich w zachodniej części Bałtyku powierzone byłoby dowództwu Zjednoczonej Floty Bałtyckiej, któremu dodatkowo podporządkowaneby określona ilość związków taktycznych: powietrzno-desantowych, desantowych /morskich/, zmechanizowanych /pancernych/ oraz lotnictwa.

3. Problemy organizacji grupy operacyjnej desantu kombinowanego w składzie Frontu.

W rozważaniach teoretycznych i niektórych ćwiczeniach, wychodząc z założenia, że Grupa Operacyjna desantu kombinowanego jest związkiem organizowanym w składzie Frontu doraźnie i na określony, stosunkowo krótki czas, wydzielano do niej tylko niezbędną ilość wojsk walczących /w przybliżeniu - jak podano wyżej/ oraz niezbędną ilość oficerów różnych specjalności ze składu sztabu Frontu, którzy stanowili dowództwo i sztab Grupy. Wszystkie sprawy zabezpieczenia ogniowego i materiałowo-technicznego usiłowano rozstrzygać bezpośrednio ze szczebla Frontu. Dowództwo Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego nie dysponowało - oprócz wojsk walczących - żadnymi siłami i środkami, którymi mogłoby reagować w określonej sytuacji na polu walki; dowództwo to było jakby wysuniętym stanowiskiem dowodzenia Frontu zorganizowanym dla zaplanowania kombinowanej operacji desantowej i pokierowania nią, przy czym dysponowało ono jedynie wydzielonymi związkami i oddziałami walczącymi, którym nie było w stanie zabezpieczyć ze swego szczebla żadnego zabezpieczenia i wsparcia.

Cwiczenia dowiodły, że Grupa Operacyjna desantu kombinowanego musi być traktowana jak pełnowartościowy związek operacyjny. Aby jako taki - mógł skutecznie przeprowadzić kombinowaną operację desantową, w składzie jego organicznie powinny znaleźć się, bezpośrednio podporządkowane dowódcy Grupy:

- pododdział dywersyjno-rozpoznawczy;
- związek taktyczny lub oddziały i pododdziały wojsk rakietowych i artylerii;
- związek taktyczny lub oddziały i pododdziały inżyniersko-saperskie;
- oddział wojsk artylerii przeciwlotniczej - rakietowej lub konwencjonalnej;
- pododdziały łączności;
- pododdziały przeciwdziałania radioelektronicznego;
- pododdziały i urządzenia tyłowe;
- ewentualnie pododdział opchem.

Potrzebne ilości tych rodzajów wojsk i służb oraz problemy związane z ich wykorzystaniem omówione zostaną w tym opracowaniu na innym miejscu.

Dla ogniowego wsparcia działań Grupy z powietrza i morza oraz przerzutu jej wojsk powietrzem i morzem do rejonu działań na wyspach, dowódcy Grupy powinny być podporządkowane określone siły lądowania, osłony operacyjnej i zabezpieczenia i wsparcia Marynarki Wojennej oraz lotnictwa wsparcia i transportowego.

Problemy zaangażowania ich w kombinowanej operacji powietrzno-morskiej omówione zostaną również w innym miejscu niniejszego opracowania.

Gdy mowa o organizacji Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego należy wspomnieć również o organie dowodzenia tą Grupą - o dowództwie i sztabie. Organizacja dowództwa i sztabu Grupy Operacyjnej powinna zapewniać:

- możliwość operatywnego dowodzenia związkami taktycznymi i oddziałami Grupy;
- giętkość i ruchliwość dowództwa i sztabu;
- możliwość wywierania wpływu na działanie lotnictwa i marynarki wojennej działających w interesie Grupy.

Innymi słowy - w skład dowództwa i sztabu Grupy Operacyjnej powinni wchodzić oficerowie wielu specjalności - w tym lotnictwa i marynarki wojennej; ilościowo sztab powinien być nieduży, lekki, ruchliwy, wyposażony w doskonałe, lekkie środki łączności zapewniające łączność z przełożonym i podwładnymi z SD na ziemi i na okręcie; gabaryty pojazdów mechanicznych powinny zapewniać nieskomplikowany przerzut sztabu z lądu stałego na wyspy. Organizacja sztabu Grupy Operacyjnej, jako związku operacyjnego typu armia nie powinna jednak - wydaje się - przypominać swą strukturą sztabu armii ogólnowojskowej. W sztabie Grupy Operacyjnej celowa wydaje się rezygnacja z tworzenia niektórych komórek, jakie istnieją - bo są niezbędne - w sztabie armii, niektóre natomiast komórki, a właściwie oficerowie pokrewnych specjalności i zainteresowań mogą być w sztabie Grupy Operacyjnej łączeni i stanowić jedną- zamiast dwóch czy nawet trzech komórek /oddziałów, wydziałów/.

Przykładowy, ogólny schemat organizacji sztabu Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego przedstawia szkic nr 5.

Organizacja dowództwa i sztabu Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego nie będzie przedsięwzięciem prostym; jeśli ten zespół dowodzenia wydzielany będzie ze składu sztabu Frontu to:

- po pierwsze - sztab Frontu napewno odczuje ubytek tak znacznej ilości oficerów i techniki dowodzenia;
- po drugie - ten wydzielony doraźnie zespół oficerów z całą pewnością nie będzie stanowił pełnowartościowego, zgranego organu dowodzenia, przygotowanego do zaplanowania tak skomplikowanej operacji i pokierowania jej przebiegiem.

Sztab Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego powinien być zorganizowany i szkolony w tej mierze w okresie pokoju, podobnie zresztą, jak i związki taktyczne i oddziały powietrzno-desantowe, desantowe, zmechanizowane i innych rodzajów wojsk.

Przy omawianiu organizacji Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego wspomnieliśmy, że wydaje się nieodzowna podporządkowanie dowódcy Grupy określonych sił Marynarki Wojennej /siły lądowania, osłony operacyjnej, zabezpieczenia i wsparcia/ oraz lotnictwa wsparcia i transportowego. Stąd też na szkicu nr 5 wykazujemy sztaby tych sił podporządkowane dowódcy Grupy. W praktyce oficerowie tych sztabów a w szczególności sztabu sił morskich będą poszczególnymi specjalnościami tworzyć komórki we właściwych oddziałach dowództwa i sztabu Grupy Operacyjnej.

4. Niektóre problemy planowania kombinowanej operacji powietrzno-morskiej.

W rozdziale tym rozważymy:

- problem czasu rozpoczęcia kombinowanej operacji powietrzno-morskiej;
- problem wyboru najdogodniejszych rejonów wyjściowych do operacji;
- specyficzne cechy dowodzenia operacją przez dowódcę Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego.

Powyższe problemy omówimy na tle zadania Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego opanowania przez nią wysp: Men, Falster, Loland, Langeland i Fionia.

a/ Problem czasu rozpoczęcia kombinowanej operacji powietrzno-morskiej

Sprawą ogromnej wagi w działaniach desantowych jest uzyskanie zaskoczenia przeciwnika. Niemal całkowite zaskoczenie możnaby osiągnąć w warunkach rozpoczynania działań wojennych na Europejskim Teatrze Wojny przez stronę

"Wschodnich"^{x/} oczywiście przy zachowaniu pełnej tajemnicy przygotowani do operacji. Jeśli umownie założyć, że "G" to godzina wysadzenia na wyspy /lub jedną z wysp/ pierwszych żołnierzy desantu a średni czas przejścia wojsk własnych do rejonów desantowania wynosi: powietrzem - 1 godzinę; morzem - 10 godzin, to rozliczenie czasu na realizację przedsięwzięć związanych u wykonaniem desantu mogłoby w tych warunkach wyglądać następująco:

Czas dla		Czynności	
desantu powietrzn.	desantu morskiego	desantu powietrznego	desantu morskiego
G-1,5 g	G-1,5 g	zakończenie ładowania na samoloty /śmigłowce/	Zakończenie ładowania na okręty i statki
G-1 g	-	start pierwszej fali samolotów transportowych	
	G-0,5 g		wyjscie w morze pierwszych rzutów oddziałów desantowych
G		zrzut pierwszych pododdziałów powietrzno-desantowych	
	G+9,5 g		początek desantowania z morza pierwszych rzutów oddziałów desantowych

Jak z powyższej ogólnej tabeli widać przy takim układzie czasu możliwe byłoby uzyskanie całkowitego zaskoczenia operacyjnego; momentem rozpoczęcia działań wojennych na Europejskim TDW byłyby tu zrzut pierwszych pododdziałów powietrzno-desantowych na wyspy duńskie a ściślej biorąc - moment wtargnięcia lotnictwa transportowego z pododdziałami DPD na pokładach w obszar powietrzny przeciwnika. Jeśli desantowanie DPD miałyby być poprzedzone uderzeniami ogniowymi lotnictwa bombowego i myśliwsko-bombowego, to musiałyby one nastąpić tu^z przed desantowaniem DPD i one właśnie określałyby początek działań wojennych w Europie.

x/ Sytuacja taka wydaje się możliwa w warunkach rozpoczęcia działań wojennych przez "Zachodnich" z naszymi sojusznikami w innym regionie świata, w wyniku czego nasza strona, wywiązując się z przyjętych na siebie zobowiązań, rozpoczyna pierwsza działania wojenne w Europie.

Pełne zaskoczenie operacyjne w tym wariantcie rozliczenia czasu uzyskujemy tu przede wszystkim przez fakt rozpoczęcia przez nas działań wojennych w ogóle oraz przez zrównanie czasu startu wojsk na powietrznych i morskich środkach transportowych; wojska desantowe idące morzem, wychodzą w morze dopiero wówczas, gdy DFD na samolotach jest już w połowie drogi do rejonów desantowania i za kilka-kilkanaście minut przelot jej zostanie przez przeciwnika wykryty a za następnych kilka-kilkanaście minut nastąpi zrzut dywizji na wyspach. Wcześniejsze wychodzenie w morze oddziałów desantowych oznaczałoby zawsze przedczesne zdemaskowanie zamiarów operacyjnych, bowiem całe nasze wybrzeże jest w zasięgu wykrywania urządzeń systemu rozpoznania radiolokacyjnego a nawet wzrokowego z okrętów i samolotów rozpoznawczych.

Ujemną stroną takiego rozliczenia czasu rozpoczęcia działań jest to, że odstęp czasu między desantowaniem z powietrza i morza jest zbyt duży. W przyjętym tu założeniu wynosi on 10 godzin /wyjście w morze z punktów załadowniczych na polskim Pomorzu Zachodnim/; w innym układzie rejonów wyjściowych i punktów załadowniczych może wynieść mniej albo i więcej. Taka duża różnica czasu pozwoli przeciwnikowi na skupienie uwagi i sił najpierw na likwidację desantu powietrznego potem morskiego. Należałoby zatem dążyć do zmniejszenia tej różnicy do 4-6 godzin nie rezygnując jednak z czynnika zaskoczenia; można to osiągnąć jedynie przez odpowiedni wybór rejonów wyjściowych i punktów załadowniczych dla desantu morskiego, o czym pomówimy jeszcze w innym miejscu opracowania.

Rozważmy jednak inne, prawdopodobniejsze warunki rozpoczęcia działań wojennych w Europie, mianowicie: sytuacja napięta, wojska stron w pełnej gotowości bojowej, ale my nie decydujemy się na uderzenia i działania uprzedzające: działania wojenne rozpoczyna przeciwnik. Kiedy wówczas możliwe jest rozpoczęcie kombinowanej operacji desantowej na wyspy duńskie?

Okres bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa kraju a więc i ostrego pogotowia w wojskach może równie dobrze trwać 2-3 dni jak i 2-3 tygodnie. Jeśli by nawet założyć, że całe planowanie i organizacja operacji jest zakończona, to nie wolno nam przecież trzymać ludzi i sprzętu w ciągu trudnego do przewidzenia okresu czasu, na środkach transportu powietrznego i morskiego, nie wolno również trzymać ich dłużej niż jedną dobę w rejonach

wyjściowych do załadowania. A zatem wojska będą: bądź to przebywać i uzupełniać się w rejonach alarmowych, bądź też, po przeprowadzeniu uzupełnień mogą odbywać ćwiczenia, będąc w ciągłym ruchu i gotowości do zajęcia w krótkim czasie rejonów wyjściowych do załadowania na powietrzne i morskie środki transportowe.

Podobnie jak z wojskami przeznaczonymi do działań w kombinowanej operacji powietrzno-morskiej, rzecz ma się i ze środkami transportu powietrznego i morskiego, nie mogą one tkwić wiele dni a może i tygodni w punktach załadowniczych desantu morskiego i na lotniskach startowych desantu powietrznego w oczekiwaniu na załadowanie ich sprzętem i ludźmi. Dłuższy niż jedna doba, okres pobytu środków transportowych na rzeczywistych lotniskach startowych i punktach załadowniczych jest ze wszech miar nie wskazany.

Dochodzimy więc do wniosku, że w warunkach trudnego do ustalenia czasu rozpoczęcia działań przez przeciwnika, po rozpoczęciu tych działań przez niego, trzeba będzie w celu przeprowadzenia kombinowanej operacji powietrzno-morskiej:

- przegrupować wojska do rejonów wyjściowych do załadowania, a środki transportu powietrznego i morskiego - na lotniska startowe i do punktów załadowniczych;
- przeprowadzić załadowanie uzbrojenia wyposażenia i ludzi na środki transportu powietrznego i morskiego.

Na wykonanie tych czynności trzeba poświęcić co najmniej jedną dobę czasu, a więc rozpoczęcie kombinowanej operacji desantowej, gdy jej organizacja w sztabie Grupy Operac. i związkach taktycznych zakończona została wcześniej, możliwe będzie najwcześniej po dobie od momentu rozpoczęcia działań wojennych przez przeciwnika.

Jeśli sztab Grupy Operacyjnej otrzyma zadanie dopiero z chwilą wybuchu wojny, to na planowanie operacji przez sztab GO i organizację działań w związkach taktycznych, oddziałach i pododdziałach trzeba trzy - a co najmniej dwie doby.

W tym więc wypadku rozpoczęcie kombinowanej operacji desantowej w stosunku do "G" i "D" rozpoczęcia działań wojennych przez przeciwnika, możliwe będzie najwcześniej po tych właśnie trzech-dwóch dobach, koniecznych na organizację działań.

W omawianym przypadku o pełnym, operacyjnym zaskoczeniu przeciwnika na wyspach oczywiście trudno mówić; i w powietrzu i na morzu, tak jak na stałym lądzie, trwać będą walki, w walce też, pod ciągłą obserwacją przeciwnika odbywać się będzie przejście powietrzem i morzem związków taktycznych i oddziałów Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego do rejonu działań. Nie ma więc tu tak wielkiego znaczenia fakt jednoczesnego startu i wyjścia w morze lotnictwa transportowego i okrętów transportowych /choć do takiego układu czasu zawsze należałoby dążyć/, większego natomiast znaczenia nabiera konieczność względnie jednoczesnego desantowania na wyspach.

Pod pojęciem "względnie jednoczesne" rozumiemy istnienie rozsądnej, dyktowanej interesem operacji różnicy w terminach desantowania oddziałów powietrzno-desantowych i desantowych /morskich/. Wynosić ona powinna - wydaje się - cztery do sześciu -siedmiu godzin wyprzedzenia desantu morskiego przez desant powietrzny. Czas ten:

- z jednej strony - umożliwi desantowi powietrznemu wykonanie głównego zadania na rzecz wojsk desantowych z morza, tzn. związanie w walce możliwie znacznych sił przeciwnika w głębi wyspy i uniemożliwienie im wyjścia na wybrzeże do walki z desantem morskim;
- z drugiej strony - przeciwnika, który w tym samym czasie otrzyma dane o desantowaniu nieprzyjaciela z powietrza i podchodzeniu do wysp desantu morskiego postawi przed alternatywą wyboru kierunku głównego wysiłku działań obrońców wysp: na likwidację desantu powietrznego czy na obronę wybrzeża przed desantem morskim. Ta dezorientacja sama w sobie już działać będzie na korzyść kombinowanej operacji desantowej, a potem - niezależnie od powziętej przez przeciwnika decyzji - krótki odstęp między desantowaniem z powietrza i morza nie pozwoli mu na kolejne rozprawienie się z desantem powietrznym i morskim.

Układ /rozliczenie/ czasu na realizację przedsięwzięć związanych z wykonaniem desantu w kombinowanej operacji desantowej rozpoczynanej w toku trwania wojny, mógłby więc wyglądać

następująco: x/

Czas dla:		Czynności	
desantu powietrznego	desantu morskiego	desantu powietrznego	desantu morskiego
	G-4,5 g		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na okręty i statki
	G-4 g		Wyjście w morze pierwszych rzutów oddziałów desantowych
G-1,5 g		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na samoloty /śmigłowce/	
G-1 g		Start pierwszej fali samolotów transportowych	
G		Zrzut pierwszych pododdziałów powietrzno-desantowych	
	G+6 g		Początek desantowania z morza pierwszych oddziałów desantowych

I w tym wariantcie dążyć należy, jak już wspomnieliśmy do zmniejszenia do minimum różnicy czasu w starcie desantu powietrznego i wyjściu w morze desantu morskiego przy zachowaniu różnicy czasu w desantowaniu rzędu 4-6 godzin; osiągnąć to może jedynie przez odpowiedni wybór rejonów wyjściowych i punktów załadowczych, przez przybliżenie ich do wysp i skrócenie tym samym czasu przejścia morzem. Do tego zagadnienia jeszcze powrócimy.

Gdy mowa o problemach czasu, warto w kilku zdaniach rozważyć aspekty desantowania w różnych porach doby, w odniesieniu w szczególności do desantu powietrznego.

A więc dzień: dobra widoczność, możliwość zrzutu ludzi i sprzętu z samolotów z dość dużą dokładnością; łatwość zebrania się pododdziałów po zrzucie. Ale jednocześnie: skuteczniejsza obrona przeciwlotnicza

x/ Przy tym samym jak poprzednio założeniu, że "G" - to godzina wysadzenia na wyspy /lub jedną z wysp/ pierwszych żołnierzy desantu, a średni czas przejścia wojsk własnych do rejonów desantowania wynosi: powietrzem - 1 godzina; morzem - 10 godzin.

i przeciwdesantowa przeciwnika, zwiększone możliwości prowadzenia przez niego rozpoznania, większa gotowość wojsk regularnych i obrony terytorium kraju do natychmiastowego działania. Wydaje się więc, że dzień nie jest najlepszą porą doby na wykonanie desantowania. Jeśli jednak - z różnych względów - desantowanie trzeba będzie wykonać w dzień, to należałoby to zrobić:

- o świcie - bo na przelot wykorzystana się wtedy noc, lub
- w godzinach popołudniowych, między godziną 15.00 /15.30/ a 17.00, kiedy panuje stosunkowo największy chaos w organizacji życia, w szczególności w ośrodkach miejskich /koniec pracy, powroty zmęczonych całodzienną pracą ludzi do domów, ruch w sklepach, środki transportu w ruchu itp./. Chaos ten sprzyjać będzie powstaniu paniki, utrudni zebranie żołnierzy pododdziałów obrony regionalnej i członków organizacji paramilitarnych oraz środków transportu. W rezultacie ułatwi zebranie się pododdziałów powietrzno-desantowych po zrzucie i zorganizowane wejście ich do walki.

Przelot i desantowanie wojsk powietrzno-desantowych w nocy ma - wydaje się - zdecydowanie więcej cech dodatnich niż przelot i desantowanie dzienne. Nocne desantowanie z powietrza należałoby tak zaplanować, aby po 4-6 godzinach po nim, po świcie wykonano desant morski, który bez mała całe przejście morzem wykonałby również pod osłoną nocy /oczywiście w warunkach, gdy czas przejścia morzem nie będzie większy niż 8-10 godzin/.

Przykładowo, przy założeniu na przykład, że:

- czas przejścia desantu powietrznego powietrzem wynosi 1 godz.;
- czas przejścia desantu morskiego morzem wynosi 10 godz.;
- wschód słońca - godz. 5.00;
- zachód słońca godz. 20.00;
- "D" = dzień desantowania ;

rozliczenie czasu na przejście powietrzem i morzem oraz początek desantowania mogłyby wyglądać następująco:

Wariant 1:

Czas dla:		Czynności	
desantu powietrznego	desantu morskiego	desantu powietrznego	desantu morskiego
	noc D-2/D-1		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na okręty i statki.
	20.00 D-1		Wyjście w morze pierwszych rzutów oddziałów desantowych
23.30 D-1		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na samoloty /śmigłowce/	
0,01 D		Start pierwszej fali samolotów transportowych	
1.00 D		Zrzut pierwszych pododdziałów powietrzno-desantowych	
	6.00 D		Początek desantowania z morza pierwszych oddziałów desantowych

Wariant 2

Czas dla:		Czynności	
desantu powietrznego	desantu morskiego	desantu powietrznego	desantu morskiego
	22.30 D-1		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na okręty i statki
	23.00 D		Wyjście w morze pierwszych rzutów oddziałów desantowych
2.30 D		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na samoloty /śmigłowce/	
3.00 D		Start pierwszej fali samolotów transportowych	
4.00 D		Zrzut pierwszych pododdziałów powietrzno-desantowych	
	9.00 D		Początek desantowania z morza pierwszych oddziałów desantowych

Wariant 3:

Czas dla:		Czynności	
desantu powietrznego	desantu morskiego	desantu powietrznego	desantu morskiego
	do świtu D		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na okręty i statki
	10.00 D		Wyjście w morze pierwszych rzutów oddziałów desantowych
14.00 D		Zakończenie ładowania wojsk i sprzętu na samoloty/śmigłowce/	
14.30 D	samoloty	Start pierwszej fali samolotów transportowych	
15.30 D		Zrzut pierwszych oddziałów powietrzno-desantowych	
	20.00 D		Początek desantowania z morza pierwszych oddziałów desantowych

b/ Problem wyboru najdogodniejszych rejonów wyjściowych do kombinowanej operacji desantowej

Omawiając zagadnienia czasu, w kilku miejscach stwierdziliśmy, że jednoczesny start z lotnisk startowych wojsk powietrzno-desantowych i wyjście w morze okrętów z desantem morskim /co dla realizacji zaskoczenia ma kapitalne znaczenie/ zależy od długości trasy, jaką musi pokonać desant morski idący morzem do wybrzeży desantowania. O rejonach wyjściowych dla wojsk desantu powietrznego powiemy tu tylko tyle, że oddalenie ich od rejonów desantowania nie powinno przekraczać 35-40% zasięgu lotu transp. śr. lotniczych jakimi dysponuje się w danej operacji desantowej. Jeśli np. aktualnie dysponujemy samolotami AN-12 i śmigłowcami Mi-6, to dla oddziałów przewożonych samolotami rejon wyjściowy powinny być oddalone od rejonów desantowania nie dalej jak 1000 km, a dla oddziałów przewożonych na śmigłowcach - nie dalej jak 600 km.^{x/} Tak więc rejon wyjściowy i lotniska startowe dla wojsk desantu

^{x/} Zasięg samolotu AN-12 przy średnim ładunku 8 ton i wysokości lotu 7000 m wynosi 2600 km; zasięg śmigłowca Mi-6 - do 1500 km.

powietrznego do działań na wyspach duńskich mogą być położone: przy wykorzystywaniu tylko samolotów AN-12 - w dowolnym rejonie NRD i Polski: przy wykorzystywaniu śmigłowców Mi-6 - w dowolnym rejonie NRD, a w Polsce od linii: Jelenia Góra, Ostrów Wielkopolski, dolna Wisła na północ, północny zachód i zachód. Czas przelotu do rejonów desantowania na wyspach, w zależności od położenia rejonów wyjściowych bliżej lub dalej, wahać się będzie w granicach 1-3 godzin, co oczywiście nie ma decydującego znaczenia dla planowania i przebiegu kombinowanej operacji desantowej.

Zgoła inaczej przedstawia się sprawa znaczenia położenia rejonów wyjściowych i punktów załadowniczych dla wojsk desantu morskiego. Przy praktycznych prędkościach morskich środków transportu rzędu 12-14-16 węzłów, każde 20-30 km przesunięcia tych rejonów i punktów wzdłuż wybrzeża na wschód oznacza przedłużenie o jedną godzinę czasu przejścia morzem, a więc i ogniowego oddziaływania przeciwnika z samolotów, okrętów nawodnych i podwodnych na idący morzem desant. Nie bez znaczenia jest tu także stałe obniżenie się zdolności bojowej przewożonych morzem wojsk, wzrastające proporcjonalnie do wzrostu ilości czasu przebywania na morzu ludzi, bądź co bądź nie otrząskanych z tym morzem tak, jak to ma miejsce u marynarzy. Tym więcej, że ci "pasażerowie" morskich środków transportowych spędzają te długie godziny w zupełnej niemal beczynności, świadomi ciągłego niebezpieczeństwa jakie im grozi, wobec którego ich umiejętności bojowe i broń, jaką dysponują, są zupełnie bezużyteczne.

Dla orientacji podamy tu kilka średnich czasów przejścia morzem z kilku rejonów punktów załadowniczych do rejonów desantowania na przykład na wyspie Falster, przy prędkości środków transportowych 15 węzłów /15 mil morskich na godzinę, to jest ok. 28 km/godz.:

- z rejonu Zatoki Gdańskiej - ok. 18 godzin
- z rejonu Kołobrzeg-Ustka - ok. 12 godzin
- z rejonu Swinoujście-Kołobrzeg - ok. 8 godzin
- z rejonu Rostok-Grejsfald - ok. 3 godzin.

Czasy te mówią same za siebie. Z zestawienia ich z wnioskami, do jakich doszliśmy mówiąc o problemach czasu, o dążności do zgrania czasu startu desantu powietrznego i wyjścia w morze desantu morskiego wynika, że najkorzystaniej byłoby punkty załadownicze umiejscowić w rejonie Zalewu Szczecińskiego i na zachód od niego, a zatem i rejony wyjściowe dla wojsk desantu morskiego musiałyby być położone w północnej części Meklemburgii i północnej części Pomorza Zachodniego.

Na wybór rejonów wyjściowych i punktów załadowczych będą jednak miały wpływ i inne momenty związane z przygotowaniem do działań wojennych w ogóle.

Będą to:

- aktualna przewaga panowania określonej strony w powietrzu i na morzu;
- rozwinięcie wojsk operacyjnych do działań na Jutlandzkim i Północno-Nadmorskim Kierunku Operacyjnym;
- rozwinięcie sił i środków OTK w przewidywaniu różnorodnych dla nich zadań, z obroną wybrzeża włącznie;
- możliwości bazowania i rozwinięcia Zjednoczonej Floty Bałtyckiej;
- tranzyt sojusznicznych sił przez pzn część PRL i NRD i inne, które warunkować będą możliwości takiego właśnie pożądanego wyboru najdogodniejszych rejonów wyjściowych i punktów załadowczych dla desantu morskiego. Te i inne, mniejszej wagi czynniki mogą spowodować, że wbrew życzeniu dowódcy desantu morskiego i dowódcy Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego rejon wyjściowy i punkty załadowcze będą musiały być np. w rejonie Kołobrzeg - Ustka, chociaż chciałoby się je mieć w rejonie wyspy Rugia.

c/ Niektóre problemy dowodzenia operacją przez dowódcę i Sztab Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego

W przyjętym do rozważań w niniejszym rozpracowaniu wariacie modelu organizacji operacji zaczepnej na Jutlandzkim Kierunku Operacyjnym, zadanie dla Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego postawione zostanie dowódcy Grupy przez dowódcę Frontu. Czas otrzymania zadania, w celu zapewnienia tajemnicy operacji, będzie z pewnością tak skalkulowany, że przy doskonałej organizacji pracy starczy go z trudem na wykonanie wszystkich przedsięwzięć organizacyjnych w sztabach i wojskach. Wydaje się prawdopodobne, że ścisłe grono dowództwa i sztabu Grupy może otrzymać nieco wcześniej niż wymagałoby tego rozliczenie czasu, kilka wariantów zadań Grupy Operacyjnej z wspólnymi w nich niektórymi danymi, takimi np. jak: rejon wyjściowy dla wojsk desantu, lotniska startowe dla desantu powietrznego i punkty załadowcze dla desantu morskiego, przydział środków transportu powietrznego i morskiego itp. Sztab Grupy wówczas spokojnie opracuje plan kombinowanej

operacji desantowej wg tych kilku wariantów zadań, doprowadzając - oczywiście za zgodą dowódcy Frontu - wynikające z nich zadania dla wykonawców do dowódców dywizji i samodzielnych oddziałów. W tych warunkach dowódca Frontu w określonym czasie nakaże tylko realizację jednego z opracowanych wariantów. Oczywiście czas na organizację działań wówczas mógłby być znacznie krótszy, niż przy normalnym trybie otrzymania zadania.

Przeanalizujmy po krótku kolejność i czas realizacji głównych przedsięwzięć organizacji kombinowanej operacji desantowej, w normalnym trybie otrzymania zadania. Obrazuje to poniższa tabela:

Czas Przedsięwzięcia	G-60	G-54	G-48	G-43	G-37	G-31	G-25	G-19	G-13	G-7	G-1
	G-63	G-57	G-51	G-45	G-40	G-34	G-28	G-22	G-16	G-10	G-4
Szczegół											
Dowództwo i sztab Grupy Operacyjnej	Kontrola niższych szczebli										
Dowództwo i sztab dywizji	desantu powietrznego	Opracowanie planu kombinowanej operacji desantowej i postawienie zadań wykonawcom.		Wypracowanie decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola niższych szczebli		Start i początek przelotu	
	desantu morskigo	jak wyżej		Wypracowanie decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola na okręty		Wyjście w morze	
Dowództwo (balionów)	desantu powietrznego	Kierują przegrupowaniem wojsk do rejonów wyjściowych		Wypracowanie decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola niższych szczebli		Start i początek przelotu	
	desantu morskigo	jak wyżej		Wypracowanie decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola decyzji i wydanie rozkazów		Kontrola na okręty		Wyjście w morze	
Dowódcy kompanii i drużyn	desantu powietrznego	jak wyżej		jak wyżej		jak wyżej		Wypracowanie decyzji i wydanie rozkazów		Start i początek przelotu	
	desantu morskigo	jak wyżej		jak wyżej		jak wyżej		Wypracowanie decyzji i wydanie rozkazów		Wyjście w morze	
Wojska desantu powietrznego	Do G-25 kończą przegrupowanie do rejonów wyjściowych.		Przygotowanie uzbrojenia i wyposażenia; odpoczynek		Przygotowanie uzbrojenia i wyposażenia; odpoczynek		Przygotowanie uzbrojenia i wyposażenia; odpoczynek		Start i początek przelotu		
	Do G-31 kończą przegrupowanie do rejonów wyjściowych		Przygotowanie uzbrojenia i wyposażenia; odpoczynek		Przygotowanie uzbrojenia i wyposażenia; odpoczynek		Przygotowanie uzbrojenia i wyposażenia; odpoczynek		Wyjście w morze		

Uwaga: symbol "G" = godzina wysadzenia na wyspy (lub jedna, z wysp) pierwszych żołnierzy desantu; liczby obok symbolu "G" to godziny.

Jak z podanej wyżej tabeli wynika, na organizację kombinowanej operacji desantowej stosunkowo niedużej Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego trzeba do 70 godzin, to jest prawie trzy doby, przy czym czas na organizację działań na poszczególnych szczeblach wynosiłby:

- dla dowództwa i sztabu Grupy Operacyjnej desantu - ok. 26 godzin;
- dla dowództw i sztabów związków taktycznych /samodzielnym oddziałów/ - ok. 18 godzin;
- dla dowództw i sztabów pułków /w DD/ i batalionów /w DPD/ - ok. 10 godzin;
- dla dowódców kompanii, plutonów i drużyn - ok. 6 godzin.

Ilości czasu są więc niewielkie i trzeba będzie naprawdę sprawnej organizacji pracy aby wszystkie czynności i przedsięwzięcia zostały w terminie i dokładnie wykonane.

Przy omawianiu organizacji Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego podaliśmy przykładową strukturę dowództwa i sztabu Grupy. W strukturze tej uwzględniliśmy istnienie - na zasadzie okresowego podporządkowania - sztabu sił morskich /reprezentującego siły lądowania, siły osłony operacyjnej i siły zabezpieczenia i wsparcia/ oraz sztabu /grupy, zespołu, sekcji - nazwa nie ma znaczenia/ sił powietrznych zabezpieczających kombinowania operacją desantową. Istnienie tych podporządkowanych dowódcy Grupy Operacyjnej komórek znajdzie odbicie w treści pracy dowódcy i sztabu Grupy. Kolejność i treść pracy dowódcy i sztabu Grupy powinna wyglądać następująco:

1. W oparciu o otrzymane zadanie oraz ogólne dane o przeciwniku i obszarze przyszłych działań, dowódca Grupy wypracowuje zamiar /myśl przewodnią/ operacji, który ogłasza ścisłemu gronu oficerów dowództwa, sztabu i rodzajów wojsk i służb Grupy.
2. W oparciu o znajomość zadania Grupy i zamiar operacji dowódcy, szefowie rodzajów wojsk i służb oraz szef sztabu Grupy opracują i przedstawia dowódcy swoje wnioski i propozycje do decyzji; szczególnie wnikliwie będą tu wysłuchani przez dowódcę:
 - przedstawiciel podporządkowanych sił morskich, a może nawet poszczególni dowódcy: sił lądowania, sił osłony operacyjnej, sił zabezpieczenia i wsparcia;

- przedstawiciel sił powietrznych zabezpieczających kombinowaną operację desantową.

3. Dowódca Grupy Operacyjnej, uwzględniając przedstawione mu wnioski i propozycje podejmuje wiążącą decyzję do działań, którą ogłasza szefom oddziałów sztabu oraz rodzajów wojsk i służb w tym i przedstawicielom sił morskich i powietrznych.

Decyzja, między innymi, powinna ustalać:

- zamiar operacji;
- ugrupowanie operacyjne;
- zadania dla związków taktycznych i samodzielnych oddziałów Grupy; kolejność desantowania;
- zadania lotnictwa;
- zadania zespołów sił morskich;
- zadania odwodów specjalnych Grupy;
- początek operacji;
- podział sił i środków, w tym i lotnictwa transportowego, i transportowych środków morskich.

4. W oparciu o decyzję dowódcy sztab Grupy opracuje plan operacji a szefostwa rodzajów wojsk i służb - w tym i sztaby /grupy, zespoły/ sił morskich i powietrznych plany zabezpieczenia operacji.

Plan operacji w formie mapy i części opisowej /legendy/ winien zawierać pełną, rozwiniętą decyzję dowódcy uzupełnioną tabelami desantowania desantu powietrznego i morskiego uwzględniającymi podział związków taktycznych i samodzielnych oddziałów na rzuty i w rzutach na fale. Szczegółowsze tabele desantowania pozbudowane niezbędnymi rozliczeniami: stanu osobowego, uzbrojenia, pojazdów mechanicznych, wozów bojowych, posiadanych środków transportu powietrznego /morskiego/, ilości lotnisk startowych /punktów załadunkowych;/itp. - opracowane zostaną w sztabach dywizji, pułków i batalionów.

5. Decyzja dowódcy, plan operacji i plany jej zabezpieczenia są podstawą do postawienia podległym dowódcom zadań bojowych. Mogą one być postawione przez dowódcę Grupy zebrany w tym celu dowódcom ZT i oddziałów ustnie, mogą być, jako rozkazy szczególne, dowieszone do podległych sztabów przez oficerów kierunkowych. Jeśli czasu jest bardzo niewiele, to dowódcy ZT i oddziałów mogą być wezwani do sztabu Grupy na ogłoszenie

decyzji przez dowódcę /patrz punkt 3/ i wysłuchana decyzja może być potraktowana jako rozkaz bojowy.

6. Organizacja współdziałania może być omówiona przez dowódcę bezpośrednio po postawieniu zadań bojowych; częściej jednak, z uwagi na wagę problemów współdziałania w tego typu operacji, wymagać ona będzie oddzielnego przygotowania i omawiania będzie w czasie późniejszym /o problemach współdziałania mówić będziemy w innym miejscu niniejszego opracowania/.

Ogólną strukturę dowodzenia w kombinowanej operacji desantowej i zmiany zachodzące w niej w poszczególnych etapach - od okresu przygotowania operacji aż do kierowania jej przebiegiem po wysadzeniu desantu powietrznego i morskiego na wyspach przedstawia szkic nr 6.

Na szkicu tym przyjęto przykładową organizację Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego o jakiej była mowa uprzednio. Podany zresztą schemat dowodzenia da się zastosować przy każdej organizacji grupy.

Z podanego schematu wynika, że na czas przejścia wojsk powietrzem i morzem do rejonów desantowania, dowodzenie związkami taktycznymi i samodzielными oddziałami Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego odbywać się będzie poprzez przedstawicieli lotnictwa i marynarki wojennej lub nawet bezpośrednio przez dowódców lotnictwa transportowego oraz sił lądowania floty. Innych lepszych rozwiązań być w tej mierze nie może, ponieważ:

- jednostki desantu powietrznego i morskiego są w tym okresie biernymi "pasażerami" środków transportu powietrznego i morskiego bez żadnych możliwości wpływu na rezultaty ewentualnych walk prowadzonych przez lotnictwo i marynarkę wojenną w czasie przelotu i przejścia morzem;
- sztaby wojsk desantu powietrznego nie mają żadnych, a sztaby wojsk desantu morskiego - prawie żadnych, możliwości rozwinięcia swoich środków łączności na samolotach i okrętach desantowych; są one zdane w tej mierze na łączność lotnictwa i marynarki wojennej /o problemach łączności mowa będzie w innym miejscu opracowania/.

Okres czasowego podporządkowania związków taktycznych i oddziałów Grupy Operacyjnej dowódcom: lotnictwa transportowego i sił lądowania MW kończyć się będzie dla poszczególnych ZT i oddziałów z chwilą znalezienia się ich dowództw i sztabów na

wyspach. Wynika stąd wniosek, że od momentu znalezienia się danego dowódcy i sztabu ZT /samodzielnego oddziału/ na wyspie, do chwili nawiązania przez niego łączności z dowódcą Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego, dany związek /oddział/działac będzie samodzielnie w myśl zamiaru operacji dowódcy Grupy i ustalonego planu współdziałania z innymi związkami i rodzajami wojsk.

Sprawą godną poświęcenia jej nieco uwagi jest miejsce dowódcy i sztabu Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego w poszczególnych fazach operacji. Uważamy, że:

- w okresie planowania operacji dowódca i sztab Grupy powinni znajdować się w pobliżu głównego zgrupowania wojsk desantowych, aby w ten sposób stworzyć dogodne warunki do osobistej styczności dowódcy Grupy z jak największą ilością podległych mu dowódców;
- w okresie przejścia wojsk desantu powietrzem i morzem - dowódca i sztab Grupy powinni - sądzimy - dowodzić z SD na lądzie. Jeśli rejony wyjściowe wojsk desantu, a więc i SD Grupy, położone były na polskim Pomorzu Zachodnim, to wydaje się celowe wykonać zaraz po wyjściu w morze desantu morską przesunięcie SD Grupy na wybrzeże Meklemburgii /rejon Stralsund, Rostock, a może wyspa Rugia/ skąd dopiero, po wykonaniu desantowania z morza i korzystnym przebiegu operacji na wyspach, przenieść SD Grupy na okrętach desantowych z lądu na jedną z opanowanych wysp. Nawet w przypadku, gdy desant morski wychodzi z punktów załadunkowych na wybrzeżu Meklemburgii celowe jest - wydaje się - pozostanie dowództwa i sztabu Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego na SD na lądzie do czasu opanowania wystarczająco dużego obszaru na jednej z wysp, na który dopiero, szybkim przerzutem moczem i częściowo powietrzem /na śmigłowcach/ należałoby przenieść SD Grupy.

Uzasadnienie dowodzenia z lądu /a nie z okrętu flagowego jednego z dowódców sił morskich/ jest następujące:

- dowodzenie przez dowódcę Grupy Operacyjnej z okrętu może odbywać się tylko w sieci marynarki wojennej a więc tylko idącymi morzem wojskami desantu morską, które w czasie tego przejścia - na dobrą sprawę - dowodzenia przez dowódcę Grupy nie wymagają. Z chwilą

wysadzenia czołowego rzutu na ląd i prowadzenia przez niego walki o opanowanie bazy lądowania, dowódzenie - jak już wspomnieliśmy będzie zdecentralizowane i dowódca Grupy z okrętu, na którym nadal będzie pozostawać, nie będzie miał możliwości wpływu na przebieg walki;

- dowódca Grupy nie będzie miał żadnych możliwości dowodzenia z okrętu wojskami desantu powietrznego, które - uzasadnialiśmy to - desantować będą o 4-6 godzin przed lądowaniem pierwszych fal desantu morskiego. Walka desantu morskiego o uchwycenie bazy lądowania i następnie obszaru na wyspie, zapewniającego rozwinięcie i bezpieczną pracę sztabu Grupy na SD może równie dobrze potrwać pięć jak i 15 i więcej godzin, a więc przy takich wielkościach czasu, desant powietrzny zdany byłby na 10-20 a może i więcej godzin samodzielnych, nie kierowanych ze szczebla Grupy, działań;

- idący morzem desant a zatem i okręt z dowódcą i sztabem Grupy Operacyjnej będzie obiektem szczególnego zainteresowania przeciwnika, a więc i jego ogniowego oddziaływania. Zatem prawdopodobieństwo całkowitego zniszczenia sztabu Grupy jest o wiele większe niż na lądzie.

W proponowanym przez nas układzie, przesunięcie SD Grupy po opanowaniu jednej z wysp, a więc może w końcu pierwszego, może w drugim a może nawet w trzecim dniu operacji, odbywałoby się prawdopodobnie w warunkach wystarczającej naszej przewagi w powietrzu i na morzu, zapewniającej sztabowi względne bezpieczeństwo w czasie przejścia morzem;

- dowódzenie z SD na lądzie byłoby ciągłe we wszystkich etapach i na pewno mniej skomplikowane; w czasie przejścia wojsk desantu morzem i powietrzem dowódca Grupy miałby z nimi łączność poprzez znajdujących się przy nim przedstawicieli lotnictwa i marynarki wojennej i podległych im dowódców lotnictwa transportowego i sił lądowania MW; po wylądowaniu desantu powietrznego a potem morskiego, dowódca Grupy miałby możliwość kierowania ich walką przy pomocy łączności radiowej w sieci lub na kierunkach /odległość z rejonu np. lasów wsch. Rostock do środka wysp Falster lub Lołand wynosi około 90 km/.

Po opanowaniu jednej z tych wysp lub znacznej ich części, wysunięte stanowisko dowodzenia Grupy przerzucone byłoby na śmigłowcach do rejonu przyszłego SD na wyspie i przyjąłoby dowodzenie wojskami desantu, po czym główna część sztabu przeszłaby bezpiecznie morzem w czasie 3-4 godzin do wyspy i dołączyłaby do WSD.

Reasumując tych kilka uwag o dowodzeniu możemy stwierdzić, że dowódca i sztab Grupy byłiby - w omówionym wyżej układzie - nie statystami, lecz pełno wartościowym organem dowodzenia od chwili rozpoczęcia planowania operacji do jej zakończenia uwiecznionego opanowaniem wysp: Men, Falster, Lolland, Langeland i Fionia.

OPERACOWAŁ
ADIUNKT KATEDRY TO i SZT.OPER.

ppłk dypl. Edmund KAMINSKI

Odbito 20 egz.

Egz.nr 1-20 bibl.tajna

Wyk.ppłk KAMINSKI

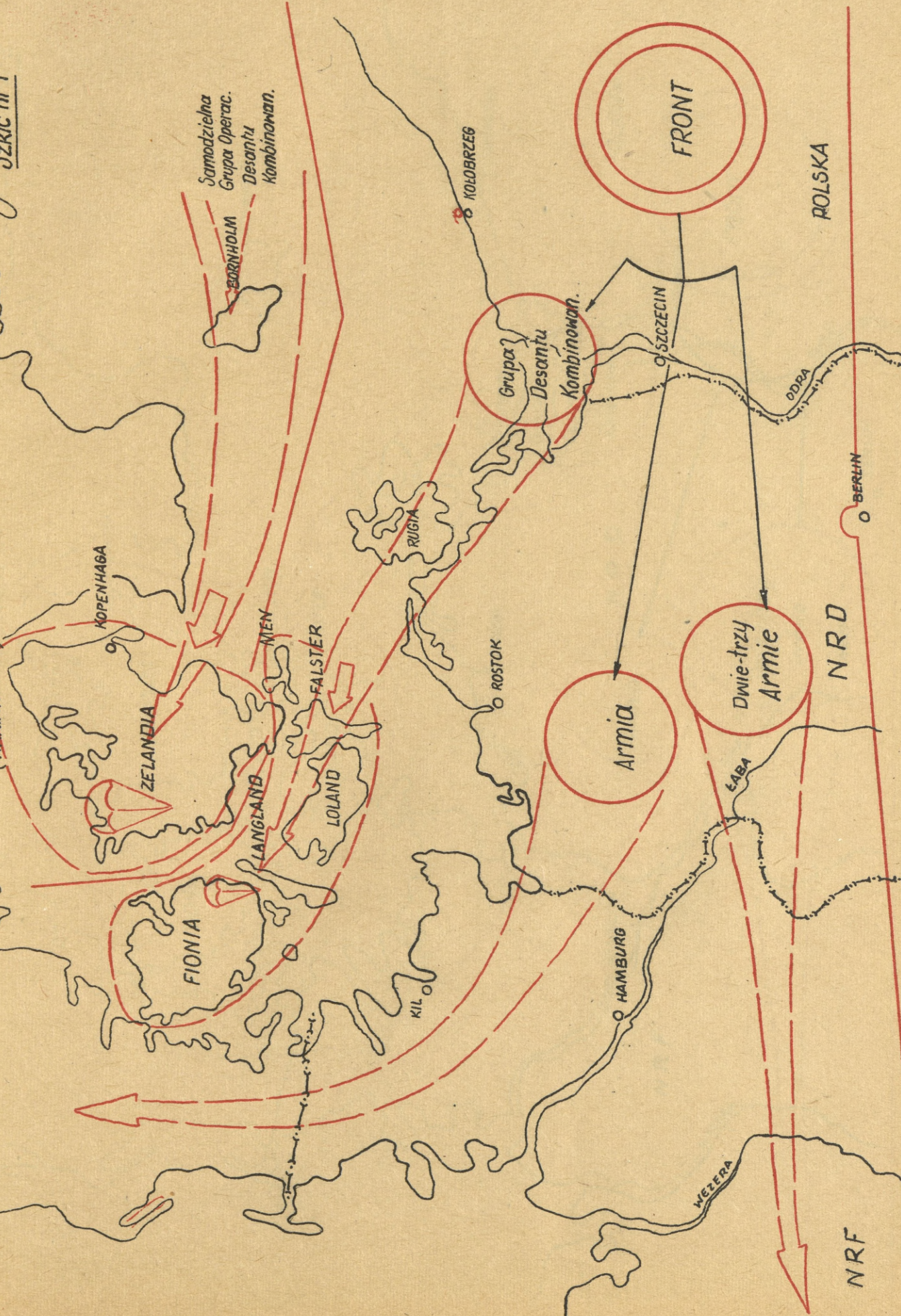
Druk.K.L.

Nr.ks.03025/VV

MODEL ORGANIZACJI OPERACJI ZACZEPNEJ NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM

Szkic nr 1

(WARIANT nr 1)



Samodzielna Grupa Operac. Desantu Kombinowan.

FRONT

Armia

Dwie-trzy Armie

ROLSKA

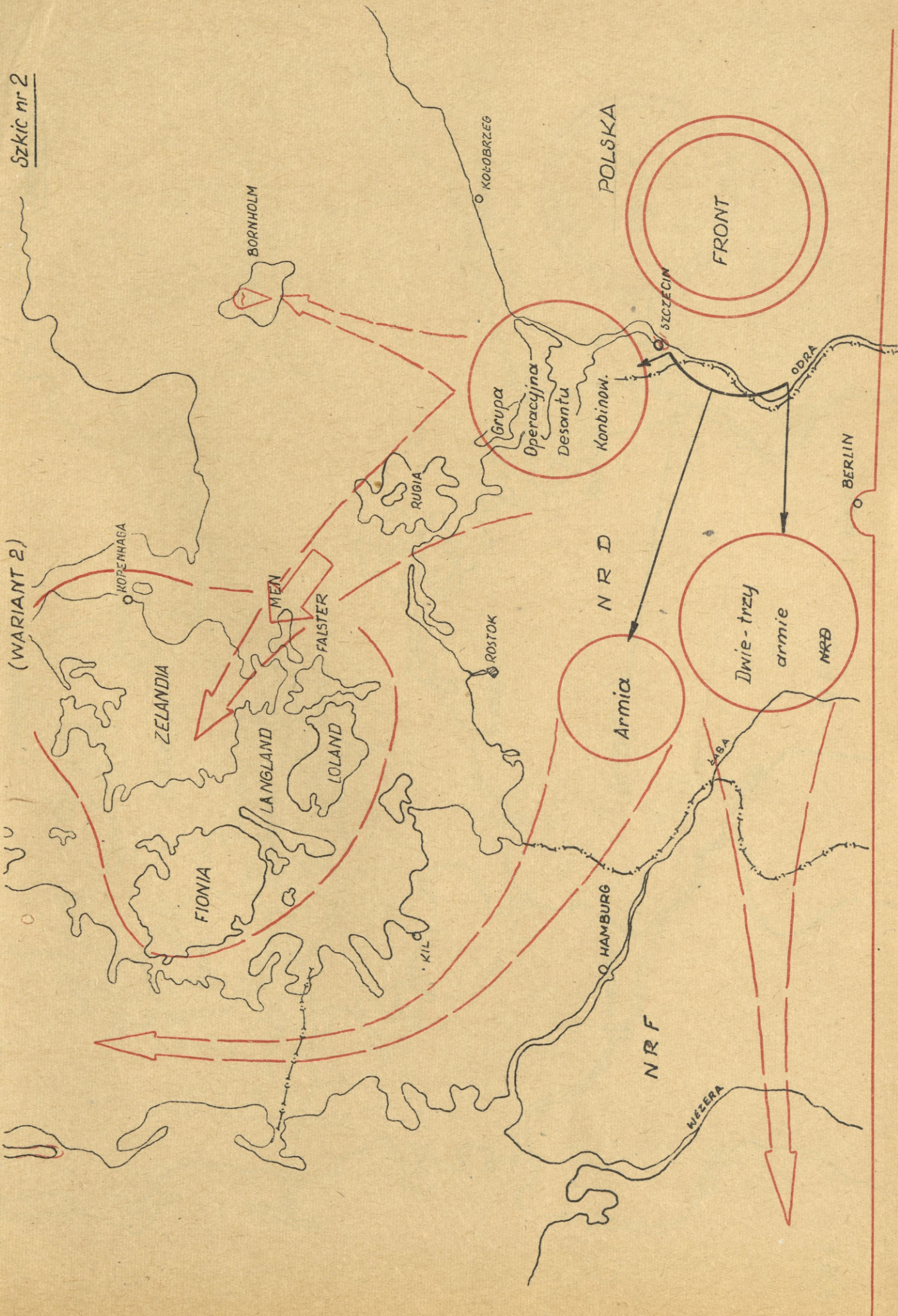
NRF

NRF

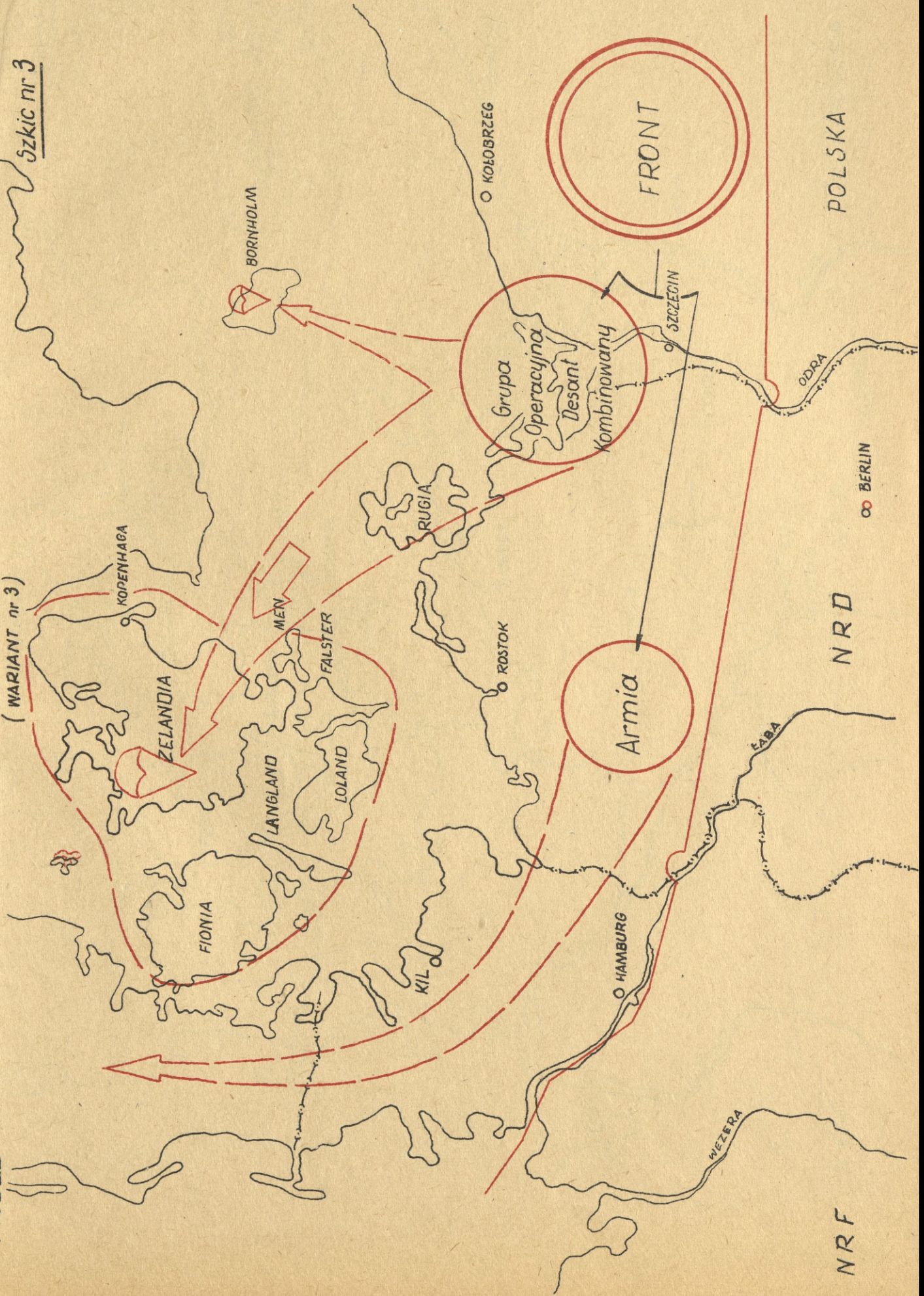
MODEL ORGANIZACJI ZACZEPNEJ NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM

Szkic nr 2

(WARIANT 2)

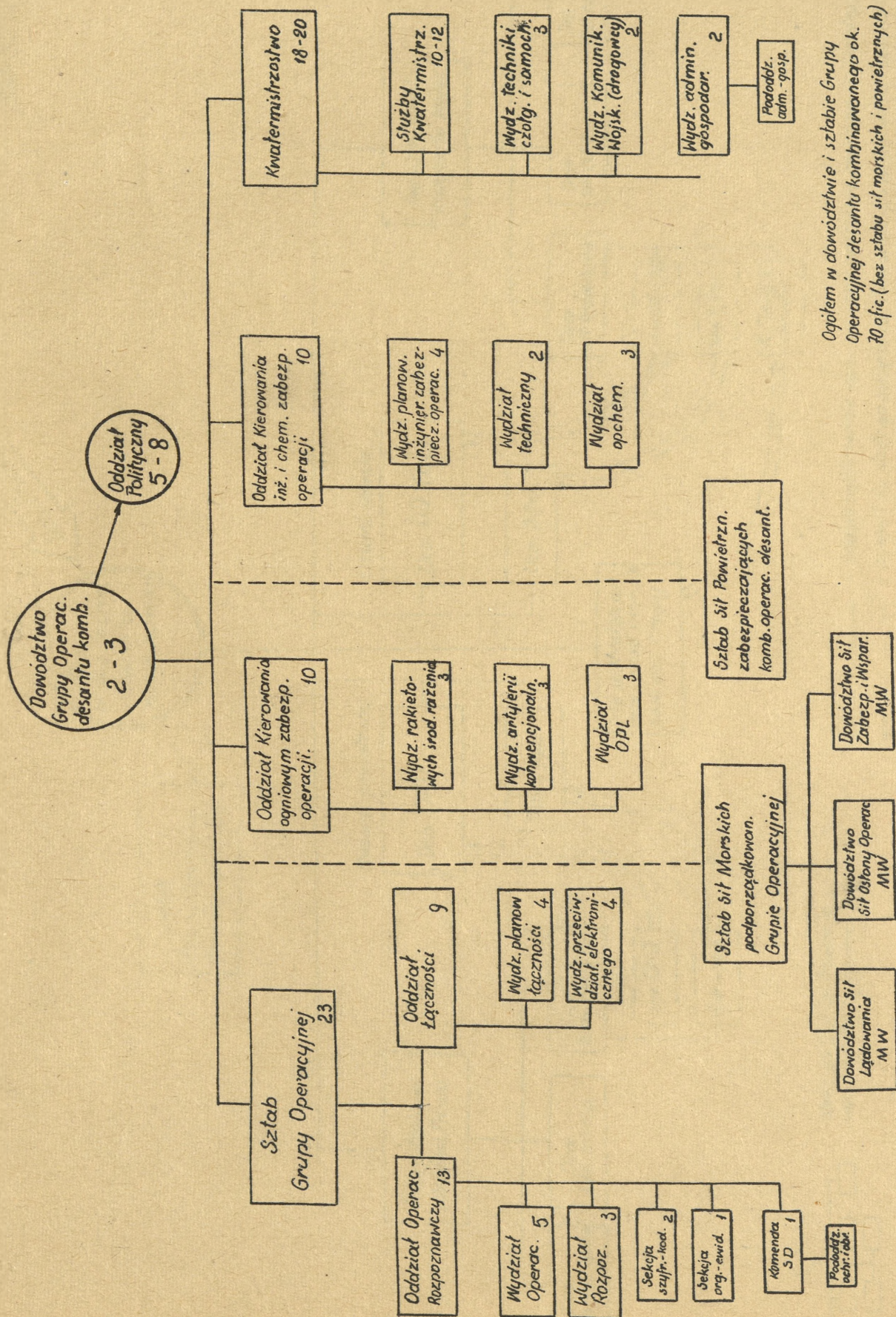


MODEL ORGANIZACJI OPERACJI ZACZEPNEJ NA JUTLANDZKIM KIERUNKU OPERACYJNYM
(WARIANT nr 3)
Szkic nr 3



ORGANIZACJA DOWÓDZTWA I SZTABU GRUPY OPERACYJNEJ DESANTU KOMBINOWANEGO (WARIANT)

Szkic nr 5



Opatem w dowództwie i sztabie Grupy Operacyjnej desantu kombinowanego ok. 70 ofic. (bez sztabu sił morskich i powietrznych)