



Grey Scale #13



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

WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

Ppułk. LAVALLE i ppłk. SENECHAL

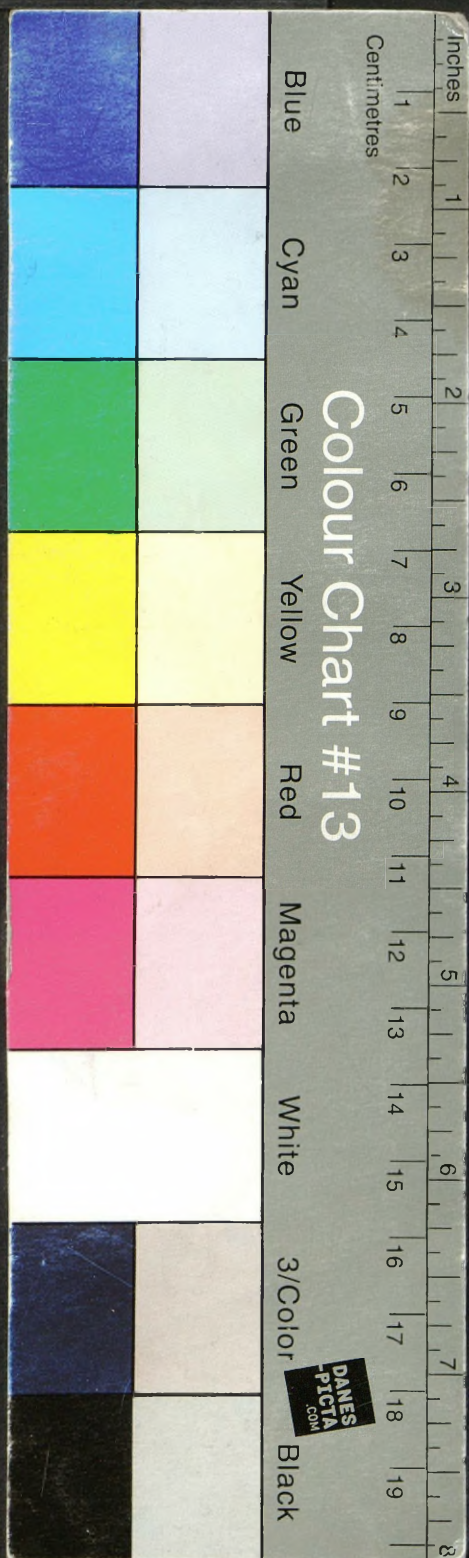
Z FRANC. MISJI WOJSK. W POLSCE

# ZAPATRYWANIE I TRANSPORTY W CZASIE WOJNY

WYKŁADY NA KURSIE INFORM. DLA WYŻSZYCH DOWÓDCÓW



WARSZAWA — 1921  
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA



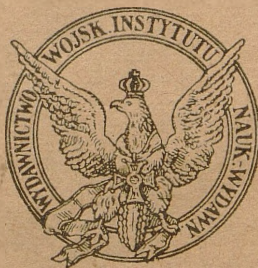
WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

Ppułk. LAVALLE i ppłk. SÉNÉCHAL

Z FRANC. MISJI WOJSK. W POLSCE

# ZAOPATRYWANIE I TRANSPORTY W CZASIE WOJNY

WYKŁADY NA KURSIE INFORM. DLA WYŻSZYCH DOWÓDCÓW



WARSZAWA — 1921  
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA

*M. M. M.*  
WOJSKOWY INSTYTUT NAUKOWO-WYDAWNICZY

**Ppułk. LAVALLE i ppłk. SÉNÉCHAL**

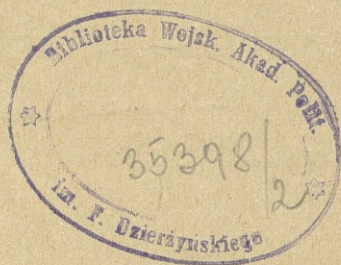
Z FRANC. MISJI WOJSK. W POLSCE

# **ZAPATRYWANIE I TRANSPORTY W CZASIE WOJNY**

**WYKŁADY NA KURSIE INFORM. DLA WYŻSZYCH DOWÓDCÓW**



WARSZAWA — 1921  
GŁÓWNA KSIĘGARNIA WOJSKOWA



WYDANO Z DZIEŁYCH  
Biblioteki Narodowej

---

Zakłady Graficzno-Wydawnicze „Książka”.  
Warszawa, Tamka 46. Telefon № 33-20.

---

## Zaopatrywanie w czasie wojny.

Celem *zaopatrywania* jest dostarczenie wojskom wszystkiego, co jest potrzebne, aby mogły *istnieć i walczyć*<sup>1)</sup>.

Celem *ewakuacji* jest cofanie na tyły personelu i materiału, których utrzymanie byłoby uciążliwym.

Całokształt służb, mających za zadanie *zaopatrywanie i ewakuację* nazywa się we Francji *Służbą Głównego Kwatermistrzostwa* (Service de l'Arrière).

Zaopatrzenie i ewakuacja mają pierwszorzędne znaczenie w bitwie, podczas której walczący nie mogą spodziewać się żywności, amunicji i materiału; również poza bitwą, gdyż silnie działają na podniesienie ducha w wojsku.

Nie zawsze ma się dokładne pojęcie o tem, ile dowodów znajomości rzeczy, inicjatywy i przytomności umysłu musi dać oficer IV-go oddziału, kierujący zaopatrywaniem i ewakuacją<sup>2)</sup>, lecz wszystkie te zalety na nicby się nie przydały, gdyby

---

1) Posiłki w ludziach i koniach, żywność i umundurowanie, działa, amunicja samochody, benzyna, samoloty, sprzęt teczniczny i sprzęt sanitarny wszelkiego rodzaju i t. d.

2) Najlepiej to objaśnia następujące słowa marszałka PETAIN, wyrzeczony podczas zwycięskiego pochodu wojsk we wrześniu i październiku 1918 t. „Chcę, aby codziennie były wojska gotowe do natarcia, a taka sama liczba ludzi w pierwszej linii“.

To samo co do *sprzętu*.

„Działa się niszczą, pękają, kasuje się baterję w pewnym dyonie, łączy się dyony między sobą i idzie się naprzód“.

„Naprzykład Oddział Zaopatrywania zawiadamia mnie dzisiaj, że mogą liczyć tylko na zmniejszoną porcję siana dla koni zaprzęgowych. Pozostawimy więc konie na tyłach i posuniemy się tylko z taką ilością, jaką można będzie dobrze wyżywić“.

„Nie należy obarczać się niepotrzebnymi rzeczami. W chwili obecnej stosować się muszę do okoliczności; co było dawniej zarządzane, nie ma już znaczenia. Należy się spieszyć, wszystko jest pomieszane, poplątane, ludzie, zwierzęta, sprzęt; wojsko moje jest rozprężone, a jednak posuwa się i posiada komplet ludzi zdrowych, amunicję, działa i żywność“.

nie były oparte na stałych zasadach, które postaram się rozwinąć w ciągu niniejszego odczytu.

## 1. Plan zaopatrywania powinien w każdej chwili odpowiadać planowi działań.

To, co powinno przede wszystkim cechować *zaopatrywanie*, jest to doskonale zastosowanie się do zamiarów naczelnego wodza.

Skoro on uzna możliwość zaopatrzenia i wciągnie je do swego planu działania, trzeba, aby był całkowicie wolny od troski zaopatrywania w chwili wykonania tego planu.

Potrzeby wojska zmieniają się nieustannie, *co do rodzaju*, zależnie od pór roku i od wprowadzonych udoskonaleń;

*co do siły*, zależnie od sprawności odcinka bojowego nacierającego lub bronionego;

*co do miejsca*, zależnie od punktu ciężkości bitwy.

Naczelne dowództwo, pragnące zachować *swobodę* swoich działań, może dopiąć tego jedynie przy pomocy doskonale zorganizowanych służb. Gł. Kwatermistrzostwa, zdolnych do *zgromadzenia* a następnie do *podziału* posiadanych zapasów; służby te powinny być tak sprężyste i odpowiednio przygotowane, aby nigdy nie wchodziły w drogę, nie tamowały ani też nie zmieniały działań.

## 2. Plan zaopatrywania jest nieodłączny od planu transportów.

Jedynie koleje żelazne są w stanie zaopatrzyć tak wielką ilość ludzi, dostarczyć im wszystkiego, co im potrzebne, aby żyć i walczyć, pomimo ogromu tych potrzeb i nieraz raptownych ich zmian.

Skutkiem tego, *zaopatrywanie* powinno być nieodłączne od *transportów*.

Tak się rzecz ma we Francji, gdzie obie służby są połączone w jeden organ (IV-te biuro) bądź to na obszarze kraju, bądź też na obszarze wojsk i—gdzie, jak to mówią,—*zaopatrujący jest transportującym*.

W takich warunkach zaopatrujący będzie mógł zrobić odpowiedni użytek z kolei żelaznych i wcisnąć w danej chwili swoje dostawy między inne transporty; w takich też warunkach będzie mógł w krytycznym okresie transportów, wstrzymać chwilowo swoje, nie odpowiadające gwałtownym potrzebom.

---

„Trzeba będzie 6 miesięcy, aby zaprowadzić na nowo porządek. Zrobi się to po zwycięstwie“.

„W chwili obecnej jestem kierownikiem, przemysłu, pracującym przy pomocy *środków przygodnych przy pełnej wydajności*.“

Pracować za pomocą środków dorywczyczych przy pełnej ich wydajności będzie nieraz zadaniem oficerów IV-go Biura wszystkich stopni.

Może więc, stosownie do okoliczności, wpływać na transporty, aby ułatwić zaopatrywanie lub też wpływać na zaopatrywanie, żeby ułatwić transporty.

### 3. Plan zaopatrywania oparty jest na przewidywaniu.

Do zaopatrywania jeszcze bardziej niż dla transportów zasada „daj sobie sam radę“ nie może być zastosowaną.

W istocie, urzeczywistnienie programu zaopatrywania wymaga zwykle dłuższego czasu i narażone jest na rozmaite niepewności. Zależy czasem od żniwa, od zakupów za granicą, od rozwoju wytwórni krajowych, wykończenia nowych fabryk i t. p.

Dlatego też, ileż z tych zasobów zupełnie zabraknie, a ile okaże się spóźnionemi?

Jest zatem rzeczą pierwszorzędną wagi, aby plan zaopatrzenia należycie uwzględniał wszystkie te trudności i niepewności i—aby był zawsze w stanie zaradzić nieprzewidzianym okolicznościom w sprawach najważniejszych.

I tak jak hurtownik, który nie zawsze dokładnie wie, kiedy jego dostawcy będą mogli uiścić się ze zobowiązań, a tem mniej, kiedy jego odbiorcy będą u niego kupowali, musi mieć *zapasy*.

Należy tu zaznaczyć, że przewidywania długoterminowe, 6-0 miesięczne, roczne, a nieraz i dłuższe, a zwłaszcza programy fabrykacji; podpadają pod władzę nie tylko wojskową lecz i rządu.

### 4. Zaopatrywanie opiera się na kierownictwie służb przez dowództwo.

Tu, gdzie większość służb działa obecnie niezależnie od dowództwa, zadanie to jest trudnem do rozstrzygnięcia.

*Wpływ kierowniczy dowództwa na służby* jest podstawową zasadą. Bez tego kierunku, szefowie służb, źle powiadomieni o potrzebach, mogą niekiedy gromadzić zapasy tam, gdzie są zbyt liczne a przeciwnie nie mieć ich do rozporządzenia w chwili, gdy są nieodzowne. Bez niego również każda służba będzie działała odrębną metodą, siejąc nieporządek i szkodząc całości.

Jedna służba nagromadzi na wschodzie to, co byłoby potrzebne na zachodzie, inna zaś otrzyma 5 następujących po sobie eszelonów zaopatrywania, podczas gdy sąsiednia tylko jeden.

Dowództwo traci możność manewrowania, a nawet możność dokładnego poznania stanu całego zaopatrywania.

Potrzebowaliśmy ciężkiej nauki otrzymanej w 1870 roku, aby nas o tem przekonać.

W tym czasie sprawa zaopatrywania odsunięta była na drugi plan i powierzona przez dowództwo *kierownikom parków art. i t. p.* Dlatego w czasie przewozu armji Bourbaki'ego na wschodzie Francji w styczniu 1871 r. widzimy, że intendentura i artylerja zatarasowały jednotorową linię w Dole a Clerval, wysyłając 2,000 wagonów przed wojskiem, i przyprowadzając na

domiar złego 1,200 z Moulins, Lyon i Grenoble. Pociągi, stojące jedno za drugim w nieskończonym szeregu na głównym torze, zatrzymywały wszelki ruch, zasypane były śniegiem, woda marzła w maszynach i cała wyprawa skończyła się w sposób opłakany.

Jednostki bojowe umierały z głodu w pobliżu nagromadzonych zapasów żywności.

Tak ciężkie doświadczenie uczyniło nas mądrzejszymi w chwili naszej reorganizacji wojskowej.

Prawo z r. 1882 o administracji armji w ten sposób się wyraża o stosunku *dowództwa do służb*:

„Dowódca korpusu armji jest odpowiedzialnym szefem administracji swego korpusu i ma pod swojemi *bezpośredniemi rozkazami kierowników* tych służb“.

Z drugiej strony instrukcja o służbie sztabów zaznacza, że: „*Szef sztabu uzgadnia działalność służb*“.

Wreszcie „Służba wojskowa w polu“ (Część XI Ravitaillements et Evacuations) dodaje:

Obowiązkiem dowództwa jest pouczać służby o swoich projektach, aby one mogły w ten sposób przewidzieć w porę środki wykonawcze i aby nie były zaskoczone przez wypadki.

Lecz jedynie dowództwo może być odpowiedzialne za *rozkazy wykonawcze*, dane tak *wojsku*, jak i *służbom*, jako też i za rozkazy, dotyczące *operacji*.

Dowództwo jest na wszystkich stopniach *organem kierowniczym*, służby zaś *organami wykonawczemi (technicznemi)*, i tak być powinno.

Zasady tej organizacji były ściśle przestrzegane w wojsku podczas tej ostatniej wojny.

W pracy, która ukazała się w grudniu 1916 r. p. t. *Główne kwatermistrzostwo* (Direction de l'Arrière), IV-e biuro sztabu generalnego w ten sposób określa przy końcu swój pogląd na działalność służby głównego kwatermistrzostwa:

„Działalność służb jest całkowicie oparta na zasadzie *podporządkowania służb dowództwu*“.

Dowództwo wpływa na wszystkie służby za pośrednictwem sztabu, który je przedstawia i przy współdziałaniu urzędników tychże służb, którzy są *doradcami technicznymi*.

Po otrzymaniu *wskazówek dowództwa* służba powraca do *swej niezależności* pod względem działalności *technicznej*.

Ta zasada była stosowana aż do roku 1916 w ministerstwie wojny, gdzie przy sztabie armji (IV-te biuro), istniało codzienne *sprawozdanie o zaopatrywaniu*, jednoczące przedstawicieli wszystkich służb.

Lecz powoli, podsekretarjaty państwowe (vice-ministerstwa), utworzone stopniowo, zdołały wyłamać się z pod tego, co uważały za tyranję biura.

Natychmiast powstały trudności dla zaopatrywania, które gen. Petain wykazał ministerstwu wojny w liście z 16 sierpnia w którym mówi:

„Doświadczenie jednego roku dowiodło mi, że ciągłe błędy i trudności w porozumiewaniu się głównodowodzącego armjami francuskimi z różnymi władzami intendantury nie mogą powtarzać się bez wywołania poważnych następstw“.

W obecnej chwili muszę pozostawać w styczności nietylko z min. wojny, będącym moim *bezpośrednim i jedynym prawnym zwierzchnikiem* ale z... (następuje wyliczenie służb zależnych od podsekretarjatów.

Ministerstwo wojny, jak każde zorganizowane dowództwo, posiada sztab, który jest organem, wskazanym do ześrodkowania korespondencji, pochodzącej lub przeznaczonej dla innych ministerstw, podsekretarjatów stanu, dyrekcji, dlatego też jest *istotnym organem uzgadniającym* (coordinateur)“.

W jakiś czas potem, pan Clemenceau, przewodniczący rady i minister wojny, rozesał okólnik następujący:

„Wzrastająca rozległość potrzeb armji i konieczność pogodzenia tychże z ekonomicznymi interesami kraju doprowadziły w czasie wojny, do *odłączenia* od ministerstwa wojny (jedno po drugim) *części organów* (biur) *zajmujących się zaopatrywaniem wojska*“.

„Z tego wynika, że *łączność*, konieczna do dobrego wykonania zaopatrywania, jest już dostatecznie zapewnioną“.

Jednakże ta *łączność jest niezbędna*, zwłaszcza w sprawach, tyczących się transportów.

Aby była rzeczywistą, *powinna wpływać na wszystkie części organizacji i działalności zaopatrywania* jak tworzenie składów, ustanowienie programów zaopatrywania, przewóz materiału i żywności.

Sztab armji (IV. biuro) został do tego powołany i na nowo wrócił do atrybucyj, które mu były częściowo i czasowo odjęte.

W ten sposób doświadczenie, potwierdzając ustawy, wykazało, że jedynie wpływ dowództwa (sztab generalny) na służby, pozwala rozwiązać zadanie *organizacji zaopatrywania i ewakuacji*, obejmując całość i bez błędów zasadniczych.

Do Dowództwa należy *ogólna organizacja i całokształt działania zaopatrywań*, do służb zaś należy *organizacja i wykonanie techniczne*.

Gorąco wzywam Panów do rozpatrzenia tej podstawowej zasady i do skierowania wszystkich wysiłków ku jej zastowaniu.

## 5. Zaopatrywanie powinno być automatyczne.

Wojska operujące, poczynając od naczelnego wodza aż do szeregowca, powinny być wolne od wszelkiej troski o zaopatrywanie.

Im trudniejsze ich położenie, t. j. im bliżej nieprzyjaciela się znajdują, tem bardziej powinny być wolne od tej troski.

Dlatego też prócz środków miejscowych, powinny one być zaopatrywane *automatycznie ku frontowi*.

Zobaczmy poniżej, w jaki sposób przeprowadza się to działanie automatyczne za pomocą *składów naczelnego dowództwa zaopatrzonych przez ministerstwo, pociągów żywnościowych, stacji kierowniczej, stacji zaopatrywania i taborów jednostek.*

W tej chwili zapamiętajmy tylko, że ile razy chodzi o potrzeby *stałe* — jak to ma miejsce dla żywności — wykonywa się *regularną i codzienną* wysyłkę, zwaną *codziennem zaopatrywaniem* i że łatwiej jest znieść zaopatrywanie, które się stało zbytecznym, niż *zaimprovizować* nowe, które okazało się niezbędnym.

#### 6. Naczelne dowództwo powinno rozporządzać własnymi składami.

Jak powiedziano wyżej, naczelne dowództwo powinno być wolne od wszelkiej troski o zaopatrywanie. Nie do niego więc należy w zasadzie gromadzenie potrzebnych zapasów.

Zresztą poza zasobami miejscowymi, do których wykorzystania dowództwo może być zmuszone, przeważna część sprzętu artyleryjskiego, technicznego, sanitarnego i t. p. powinna być *nagromadzona w czasie pokoju* przez ministerstwo.

Wobec tego naczelne dowództwo powinno liczyć w każdej chwili na odbiór zaopatrywania dostarczonego przez ministra; i aby być w możności przeciwdziałania nieprzewidzianym zmianom, minister powinien rozporządzać zaliczką, znajdującą się w *składach ogólnych*, dla których zapasy zostały mu wydane na własność.

Naczelne dowództwo, mając na widoku trudności, z jakimi może spotkać się zaopatrywanie w czasie walki, utworzy mniejsze *składy zaopatrywania* do bezpośredniego rozporządzenia wojsk (zapasy żywności, żywność taborowa, małe składy amunicji, materiałów wybuchowych i t. p.)

Ze swej strony ministerstwo, jako wielki dostawca armji, przeprowadzi koncentrację *początkową* zasobów we własnych magazynach, a to z powodu potrzebnego czasu do nagromadzenia takowych i niepewności co do miejsca i dnia ich zapotrzebowania.

Z tego wypływa, że ministerstwo i naczelne dowództwo, mieć będą każde swoje *składy* i swoje *zapasy oddzielne*.

Zauważmy zresztą, że dla uniknięcia zbytecznego przywiązania do form i w celu nadania organizacji całej potrzebnej giętkości:

1) zapasy ministerstwa i naczelnego dowództwa mogą być trzymane w dwóch *oddzielnych partjach* w tym samym magazynie.

2) magazyny ministerstwa i naczelnego dowództwa mogą bez różnicy znajdować się na *obszarze armji* lub na *obszarze kraju*.

*Wystarczy określić dokładnie, do kogo należą składy i zapasy w nich zawarte.*

Zostaną zatem *kolejno przesunięte z obszaru kraju ku frontowi*:

## Ogólne składy ministerstwa

Ogólne składy naczelnego dowództwa, następnie w armjach, w dywizjach lub w mniejszych jednostkach, *zapasy* coraz mniejsze i ruchome, do bezpośredniego rozporządzenia wojska.

Dzięki swej prostocie i korzyściom działalność *ogólnych składów* naczelnego dowództwa zasługuje na pełną naszą uwagę.

W tych magazynach, zapasy są zebrane przez ministerstwo, i oddane przez nie do rozporządzenia naczelnego dowództwa. Używa ich naczelne dowództwo a odnawia ministerstwo.

Inaczej mówiąc, te magazyny są *napelniane przez ministra, a wypróżniane przez naczelne dowództwo*, naturalnie w rytmie *umówionym*, między innymi w celu uniknięcia nadmiaru lub braku zapasów.

W ten sposób *wpływy i odpływy* są od siebie niezależne, *naczelne dowództwo jako spożywca* bierze, nie pytając się *ministra producenta*.

Jak jest ustalony rytm?

Stosownie do rodzaju zapasów, zapomocą wykazu bazy lub wykazu kontyngensu.

Ustalenie wykazu bazy jest to oznaczenie *ilości ludzi, otrzymujących porcje*.

To znaczy, że jeśli mówimy, iż *magazyn żywnościowy* posiada wykaz bazy dla 100,000 ludzi i 40,000 koni, to naczelne dowództwo może z niego czerpać codziennie *aż do ilości* (o ile potrzeba) 100,000 porcji dla ludzi i 40,000 porcyj dla koni.

Ustalić *kontyngent*, jest to oznaczyć *ilość sprzętu* (liczba i waga) przyznanego naczelnemu dowódczemu na oznaczony okres czasu, zwykle 1 do 2 tygodni.

A zatem, gdy mówimy, że magazyn *artylerji* lub *inżynierji* posiada *kontyngent tygodniowy* 10,000 strzałów 75 mm. lub 5 ton drutu kolczastego, to znaczy, że co tydzień naczelne dowództwo może tam czerpać *aż do ilości* 10,000 strzałów 75 mm. lub pięciu ton drutu kolczastego.

Zarządzający składem podlega ministrowi w sprawach, tyczących się *wpływów*, a naczelnemu dowództwu w sprawach, dotyczących *ekspedycji* czyli *odpływów*.

Bilans magazynu robiony perjodycznie, pozwala ministerstwu *dopełniać go*, a naczelnemu dowództwu *poznać jego zasoby*.

System ten przedstawia niepospolite korzyści:

1) *Bezpieczeństwo*: naczelne dowództwo pewne jest swego zaopatrzenia, ponieważ posiada zapasy i wie, jaką ilością rozporządza.

2) *Prostota*: naczelne dowództwo zostaje zaopatrzone bez zapotrzebowania, bez pisania.

3) *Tajemnica*: naczelne dowództwo wysyła dowolnie żywność do oddziałów, nikomu z tego nie zdając sprawy.

4) *Sprawność*: stosownie do zmian, zaszytych w przegrupo-

waniu sił, naczelne dowództwo może z dnia na dzień za pomocą jednego i tego samego magazynu zaopatrywać rozmaite oddziały.

Przypuśćmy np., że mamy magazyn, zawierający żywność na 15 dni, dla 100,000 ludzi, t. j. 1,500,000 porcji; jeśli chcemy, aby natychmiast wyżywił 150,000 ludzi, wystarczy, aby naczelne dowództwo postanowiło wraz z ministerstwem, że te 1,500,000 porcji przedstawiają żywność na 10 dni dla 150,000 ludzi, skutkiem czego ten magazyn będzie uzupełniany przynajmniej co 10 dni, zamiast co 15 dni.

Nic prostszego.

## 7. Stacje regulujące.

Z chwilą, gdy naczelne dowództwo otrzymało już swoją żywność, należy dostarczyć jej wojsku.

Tutaj stajemy wobec ważnego organu, o którego znaczeniu już mówiliśmy w transportach operacyjnych t. j. *komisji kierowniczej*.

Czynność *zaopatrywania i transportów* pomiędzy składami naczelnego dowództwa, a stacjami frontowymi (zwanymi stacjami zaopatrywania), gdzie zaopatrują się wielkie jednostki, powierzona jest jedynej władzy *komisji kierowniczej*, działającej z upoważnienia naczelnego dowództwa i rozporządzającej jego zapasami.

Hurtownym dostawcą armji, zapewniającym samemu swoje transporty, nie przechodząc przez inne przedsiębiorstwo, jest komisja kierownicza, wspomagana przez personel techniczny rozmaitych służb, i mająca dwojakie zadanie:

1) *nagromadzenie zaopatrywań*, przeznaczonych dla rozmaitych oddziałów armji.

2) *dostarczenie tych zaopatrywań* aż do stacji, na których oddziały je odbiorą.

Skutkiem tego podlega ona Gł. Kwatermistrzostwu (Direction de l'Arriere, IV-te biuro sztabu generalnego):

1) *bezpośrednio* we wszystkim, co się tyczy zaopatrywania,

2) *za pośrednictwem dyrektora kolei żelaznych*, we wszystkim, co się tyczy służby kolei żelaznych.

Wszystkie zaopatrywania przechodzą przez stację regulującą, która jest rodzajem stacji pierwszego przeznaczenia.

Z ogólnych składów naczelnego dowództwa zaopatrywania—o ile to jest możliwe—skierowywane są do tych stacji całemi pociągami dla całej armji<sup>1)</sup>, stosownie do *zarezerwowanych torów*, oddanych do rozporządzenia kierownika.

---

<sup>1)</sup> Dla oszczędzenia transportów, jeśli codzienne zaopatrywanie nie odpowiada całemu pociągowi, można wysłać podwójną lub potrójną ilość, co drugi lub co trzeci dzień, z warunkiem, że się będzie miało przy stacji regulującej lub na stacjach zaopatrywania potrzebne zapasy przezorności (nadmierzające).

*Te zapasy nie powinny być pod żadnym warunkiem przechowywane w wagonach, aby tych ostatnich nie uruchomić i—aby nie zapchać stacji.*

Na stacji regulującej, dokąd przybywają zapasy *rozgatunkowane*, przeladowuje się je znowu i dzieli na *porcje dla dywizyj*, odpowiednio do potrzeb każdej z tych jednostek.

Ze stacji regulującej wysyła się je dowolnie, przez oficera kierowniczego, drogą żelazną jemu podległą, zwaną *strefą działania* stacji *regulującej*.

I tak wagony, tworzące pociąg zaopatrywania, ładuje się przy ogólnym magazynie, w godzinie oznaczonej przez oficera kierowniczego, manewruje się je przy stacji regulującej, w oznaczonej przez niego godzinie, i kieruje ku stacjom zaopatrywania także w godzinach przez niego oznaczonych.

W ten sposób, całe wykonanie zaopatrywania drogą żelazną (t. j. ładowanie, przewóz, odbiór) zostaje pod rozkazami jedynej władzy, która przez to samo jest całkowicie zainteresowaną i *odpowiada* za dobre wykonanie.

Takim sposobem oficer kierowniczy powoduje przybycie zapasów w miarę możności pochłaniania ich przez składy i przez organy przewozowe armji, co prawie uniemożliwia zatarasowanie, które może powstać wskutek przeladowania stacji zaopatrywania.

Wreszcie, w razie ważnych zmian w przegrupowaniu sił, można zaopatrzyć kilka armji za pomocą *jednej i tej samej stacji regulującej*, nie wyposażając każdej własnymi organami zaopatrywania, oraz odpowiednimi urządzeniami.

Wystarczy *powiększyć zapasy, oddane do rozporządzenia oficera kierowniczego*.

Tak postąpiliśmy w roku 1914-ym, w czasie wyścigu do morza, dla zabezpieczenia zaopatrzenia II-ej, X-ej i VIII-ej armji, w miarę rozpoczynającego się ich działania, za pomocą *jedynej stacji regulującej* du Bourget, początkowo naznaczonej dla zaopatrywania VI-ej armji.

\* \* \*

Wojskowym członkiem komisji kierowniczej jest *delegat dowództwa*, wspomagany jest przez *delegatów służb*, którzy są doradcami technicznymi.

Ważność jego zadania dla *transportów i zaopatrywań* wymaga, aby był specjalnie starannie wybrany. To też wybiera się dla tych czynności wypróbowanego oficera sztabowego z IV-go biura, doskonale obznajmionego z działalnością kolei żelaznych i rozmaitych służb.

Zakończę, Panowie, ten pobieżny przegląd zasad, które powinny przodować przy zaopatrywaniach, streszczeniem organizacji całości zaopatrywania we Francji.

Zaopatrywanie obejmuje dwie główne działalności:

- a) *zebranie zapasów,*
- b) *wydawanie wojsku.*

1. Zbieranie zapasów.

Zapasy mają dwa odrębne źródła:

- a) *zasoby miejscowe,*
- b) *zasoby obszaru kraju.*

Pierwsze dostarczają głównie żywności. Należy je jaknajlepiej wykorzystać, nim się odwoła do drugich.

Drugie odnoszą się do *żywności* i do *materiałów* wszelkiego rodzaju.

Różne zapasy potrzebne dla armji są *przewidziane* już w czasie pokoju i składane *zawczasu* w składach, należących do ministerstwa wojny.

W czasie wojny, część tych zapasów oddana jest do rozporządzenia naczelnego dowództwa, które może z nich czerpać do *oznaczonego stopnia*, ustalonego za obopólnem porozumieniem się jego i ministerstwa wojny.

W miarę wypotrzebowania są *odnawiane* przez ministerstwo.

Dla zapobieżenia *niespodziankom* zapasy armji rozdziela się między:

*Składy naczelnego dowództwa, stacje regulujące, składy armji i tabory oddziałów.*

## II. Wydawanie zapasów:

Zaopatrywanie skutecznia się *z obszaru kraju ku frontowi*.

1. Ze składów naczelnego dowództwa do stacji zaopatrywania *koleją żelazną* i o ile możności *całymi pociągami*.

2) ze stacji zaopatrywania do oddziałów *drogą kołową* lub kolejami wąskotorowymi.

Zaopatrywanie jest *automatyczne*, to znaczy, że obejmuje:

a) *zaopatrywanie codzienne*, wysyłane bez zapotrzebowania, dla artykułów codziennej potrzeby (żywność);

b) *zaopatrywanie ewentualne*, wysyłane na zapotrzebowanie, dla artykułów niecodziennej potrzeby (dodatkowa żywność i amunicja, materiał dla inżynierji i lotnictwa i t. p.).

Zaopatrywanie jest całkowicie zapewnione:

1) przez *komisję kierowniczą* z magazynów naczelnego dowództwa do stacji zaopatrywania;

2) przez *armję* ze stacji zaopatrywania do *dywizji*.

## 8. Transporty zaopatrywania między magazynami naczelnego dowództwa a stacjami zaopatrywania.

*Oficer kierowniczy*, jako przedstawiciel dowództwa przy pomocy urzędników, swoich doradców technicznych, jako przedstawicieli *szłub*, jest *odpowiedzialny* za wszystkie czynności między temi dwoma punktami, czy to chodzi o *transporty* czy o *zaopatrywanie* (wysyłanie zamówień, ładowanie przy odjeździe, przebieg, zmiany w czasie przebiegu, odbiór przy przybyciu).

Wszystkie *transporty* rozchodzą się przez *stację regulującą*.

Dywizja wysyła zapotrzebowania do armji tylko wtedy, o ile zachodzi potrzeba zmniejszenia *codziennego zaopatrywania* albo wysłania *ewentualnego zaopatrywania*.

Armja podaje zapotrzebowania dywizji lub swoje własne oficerowi kierowniczemu, który *naznacza stacje zaopatrywania* i godziny przybycia pociągów zaopatrywania do tych stacyj.

Oficer kierowniczy wysyła zapotrzebowania, czyli zarządza wysłanie z głównych magazynów do stacji regulującej.

Wysłania dokonywa się *całymi pociągami i składami wagonów żywnościowych*.

Na stacji regulującej pociągi dzieli się na części (lots), od powiadające każdej dywizji lub mniejszej jednostce, któraby miała specjalną stację zaopatrywania, czyli że tworzy się z nich *składy wagonów w wielkich jednostkach*.

Niedostatek albo zbytek artykułów żywności, pochodzący z tych podziałów, dostarcza lub wywozi się przez *magazyny stacji regulującej*.

Wysyłanie pociągów żywnościowych do stacji zaopatrywania przeprowadza *oficer kierowniczy* podług rozkładu przez niego ustalonego i ogłoszonego w rozkazie d-twa armji.

Wyładowania na tych stacjach dokonywa *personel etapowy stacji regulującej*, towarzyszący tym pociągom.

## 9. Transporty zaopatrywania między stacjami etapowymi i dywizjami.

Armja jest *odpowiedzialną* za zaopatrywanie aż do punktu, gdzie dywizje mogą je zabrać za pomocą swoich taborów konnych.

Zależnie od odległości dywizji od kolei odbiór ten ma miejsce:

bądź to na *stacji zaopatrywania*, dokąd żywność przewozi się pociągiem zaopatrywania;

bądź to w *punkcie zaopatrywania*, dokąd żywności dostarcza się za pomocą taborów konnych, samochodów lub kolei wążkotorowych.

W celu zapobiegania opóźnieniu i uniezależnienia *zaopatrywania dywizji od ich przybycia albo od przybycia taborów armji*, będzie z korzyścią dla wojska ustanowić na stacjach zaopatrywania *skład przezorności* (stock de precaution) na 2 lub 3 dni.

Jeśli droga etapu się przedłuży, armja będzie mogła urządzić *składy pośrednie* podług tego samego wzoru.

## 10. Transporty zaopatrywania w obrębie dywizji.

Chcąc zachować łatwość poruszania się, dywizje, a tem bardziej mniejsze jednostki, nie powinny tworzyć *magazynów*, lecz muszą mieć do *bezpośredniego rozporządzenia odwody ruchome*, które mogłyby wszędzie za nimi postępować, dla zaradzenia wszelkim nieprzewidzianym wypadkom.

W tym celu mogą posiadać,

*żywność zapasową* na 2 dni,

*żywność pociągów wojskowych* na 2 dni,

*żywność taborów* na 2 dni (kolumny zaopatrywania).

*Żywność zapasowa* jest ostatnim zasobem w braku wszelkiego innego sposobu aprowizacji.

*Pociągi wojskowe* zapewniają *normalne zaopatrywanie*, pociągów idzie zabierać żywność ze stacji albo z punktu

zaopatrywania, podczas gdy druga połowa rozwozi żywność po jednostkach.

*Kolumny zaopatrywania* stanowią w czasie normalnym *rezerwę ruchomą*, lecz mogą też zabierać żywność z punktu zaopatrywania, jeśli ten ostatni znajduje się dalej niż o pół etapu od wojsk.

Intendent dywizji przedstawia swemu generałowi wszystkie propozycje, potrzebne dla wewnętrznego zaopatrywania dywizji (podział żywności, wykorzystanie kolumn i pociągów zaopatrywania, zaopatrywania ewentualnego i t. d.). Generał za pośrednictwem swego sztabu wydaje wojsku rozkazy.

---

## Zadanie transportów w czasie wojny.

Koleje żelazne, organizowane przedewszystkiem dla krajowych potrzeb handlowych w czasie pokoju, zmuszone są do olbrzymiego wysiłku, gdy muszą zadośćuczynić wymaganiom czasu wojennego.

W celu dopomożenia Panom do uprzytomnienia sobie całej rozciągłości tego zadania, pozwolę sobie przytoczyć kilka liczb, wyjętych z najrozmaitszej statystyki naszych kolei w czasie wojny

Od 1-go do 20-go sierpnia 1914 r., puszczono w ruch 5.946 pociągów wojskowych, od 1-go do 9-go września Paryż otrzymuje jako zaopatrywanie w razie oblężenia 200.000 tonn żywności, 107.000 wołów, 211.000 owiec lub wieprzy.

W marcu 1918 r. sama tylko sieć północna (Nord), wydaje 5.170 pociągów wojskowych, w maju przechodzi 2 miliony „pociągów-kilometrów“ wojskowych (Kilomètres-Trains).

W czasie wojny to olbrzymie natężenie wojskowe kolei żelaznych wzmaga się przez wysiłek, który muszą one zrobić dla wyżywienia ludności, zaopatrywania wytwórni wojskowych i zasilania handlu.

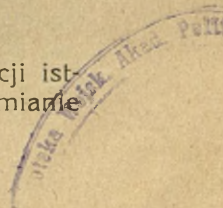
W chwili zawieszenia broni wysiłek podwaja się jeszcze, gdy skutkiem systematycznego zniszczenia przez nieprzyjaciela, należy odbudować 5.000 kilometrów toru, 1000 mostów lub mostków, 12 tuneli, ratować od głodu zniszczone dzielnice, odbudować zburzone miasta i wskrzesić przemysł.

To też jasnym jest, że nie sposób osiągnąć zadawalniających skutków bez doskonałej *organizacji i przygotowania*, posuniętego do ostatecznych granic, mogącego dać kolejom żelaznym cywilnym i wojskowym *siłę i sprawność*, które powinny je cechować.

Celem niniejszego odczytu jest przejrzenie *zasad* tej organizacji i tego przygotowania, w nadziei, że Panów przekonam o ich konieczności.

### I. Organizacja wojskowej służby kolejowej.

Organizacja służby wojskowej kolei żelaznych we Francji istnieje od 1880 roku. Zasady, które nią kierują, nie uległy zmianie



od tego czasu, a podczas ostatniej wojny zostały świetnie potwierdzone.

**1. W czasie wojny służba kolei żelaznych powinna być ześrodkowana w rękach jednej władzy.**

Oczywiście podczas długotrwałej wojny, gdy transporty handlowe nabierają nieraz jednakowego znaczenia z transportami wojskowymi i winny być uporządkowane z tą samą dokładnością; gdy zasoby taboru winny być racjonalnie rozdzielone, stosownie do rodzaju i do nagłości potrzeb chwili, niezbędnem jest, aby kierownictwo kolei żelaznych spoczywało w rękach *jednej władzy*.

Władzą tą może być tylko *władza wojskowa*, gdyż w krytycznych chwilach, poprzedzających lub towarzyszących bitwie, od której zależy los narodu, władza wojskowa nie może być prostym klientem kolei cywilnych.

Dla pogodzenia potrzeb cywilnych z wojskowymi i dla jednoczesnego pozyskania jedynej i kompetentnej władzy wystarcza powierzyć kierownictwo kolei żelaznych *głównemu kierownictwu kolei żelaznych* zostającemu pod *bezpośrednią władzą ministra wojny*, zaopatrzonemu w jego upoważnienie dla transportów wojskowych, jakoteż w upoważnienie ministra kolei żelaznych dla transportów cywilnych.

**2. We wszystkich organach kierowniczych czynnik wojskowy powinien być połączony z technicznym.**

Organy kierownicze stanowią komisje mieszane, składające się z *dwóch* członków.

Czynnik *wojskowy* przedstawia najczęściej oficer sztabowy ze służby kolei żelaznych. Czynnik techniczny przedstawia urzędnik cywilny kolejowy na normalnej służbie.

Uchwały przyjmuje się w imieniu komisji, działającej *zbiorowo*

Każdy z komisarzy zachowuje swoją *odpowiedzialność własną*. Komisarz wojskowy jest odpowiedzialny za zarządzenia, przyjęte z punktu widzenia wojskowego. Komisarz techniczny jest odpowiedzialny za zarządzenia przyjęte dla wykorzystania zasobów kolejowych; lecz *zbiorowa uchwała* pozostaje podstawą dobrej wydajności, gdyż wojskowy ma za zadanie dać poznać potrzeby wojsk, a technik przedstawia możliwości zaspokojenia tych potrzeb.

W razie różnicy zdań, komisarz wojskowy ma prawo decyzji na własną odpowiedzialność, z obowiązkiem składania sprawozdania komisji służbowo wyższej.

We Francji taki wypadek nigdy nie miał miejsca; nie zdarzy się też i w Polsce.

Ogólne zarządzenia przedsięwzięte się w porozumieniu między wojskowym i technikiem, rozkazy podpisane przez obydwoh przesyła się podwładnym komisjom.

Zarządzenia natury czysto technicznej stawia jedynie technik i on też podaje je urzędowo do wiadomości odnośnych władz.

Jako zasadniczy *organ kierowniczy* sieci kolei żelaznych, organizacja francuska zawiera mieszane komisje następujące:

*Ogólne kierownictwo transportów, w którego skład wchodzi:*

- 1 generał służby kolei żelaznych—kierownik wojskowy.
- 1 naczelny inżynier kolejowy—kierownik techniczny.

*Komisja dyrekcyjna, w skład której wchodzi:*

- 1 oficer sztabowy służby kolei żelaznych i kierownik sieci.

*Komisje kierownicze, w skład których wchodzi:*

- 1 oficer służbowy służby kolei żelaznych.
- 1 inżynier ruchu dane sieci.

*Komisje dworcowe, w których skład wchodzi:*

- 1 oficer służby kolei żelaznych i zawiadowca stacji.

Do każdej komisji jest przydzielony potrzebny personel techniczny i wojskowy.

Komisja dyrekcyjna istnieje już w czasie pokoju, jako organ opracowujący i przygotowawczy. Jej obowiązkiem jest przygotować transporty strategiczne i odnoszące się do nich dokumenty, wybrać i zbudować cały materiał wojskowy, utrzymywać rampy, połączenia i drogi wojskowe, łączność, stacje wodne, składy węgla, materiał ładowniczy i oświetlenia i t. p.

W czasie mobilizacji komisja dyrekcyjna przyjmuje kierownictwo całej służby sieci.

Komisja kierownicza ma podwójne zadanie, transportu i zaopatrywania. Jest to bardzo ważny organ, o którym pomówimy później szczegółowo.

Komisja dworcowa jest miejscowym organem, nieruchomym lub ruchomym, stałym lub czasowym, który szczególnie ma za zadanie dozór nad transportami, wewnętrzne urządzenie i utrzymanie porządku na dworcu i w jego pobliżu.

Należy kłaść wielki nacisk na doskonałe skutki, osiągnięte we Francji za pomocą *komisji mieszanych*, łączących wszystkie stopnie *wojskowe i techniczne*; zabezpieczających jednocześnie interesy cywilne i wojskowe, oszczędzających miłość własną i dostarczających komisyj, posiadających rzeczywistą kompetencję.

### 3. Terytorjum powinno być podzielone na sieć krajową i na sieć armji.

Póki armje nie są skoncentrowane, działaniami kieruje minister wojny, w czym mu dopomaga co do transportów sztab ministerstwa (IV-e biuro), który przygotował plany transportu.

Po skończonej koncentracji wojsk, położenie ulega zmianie. Kierownictwo operacjami przechodzi na *naczelne dowództwo*; ono przewiduje transporty, których wartość zależy często od szybkości i urządza je przy pomocy *szefa kolejnictwa polowego*.

Terytorjum powinno więc być podzielone na 2 sieci: *sieć krajową*, zależną bezpośrednio od ministra i *sieć armji*, zależną bezpośrednio od *naczelnego dowództwa*, upoważnionego przez ministra.

W tym przedmiocie należy zauważyć, że zadanie naczelnego dowództwa, tyżące się transportów, jest decydującym argumentem dla centralizacji kolei żelaznych w czasie wojny w rękach *władzy wojskowej*.

*Sieć armji* niekoniecznie odpowiada *obszarowi armji*, jest ona często obszerniejszą, gdyż powinna objąć *wszystkie linje przewozowe i poprzeczne* odwodów, to jest *sieć komunikacyjną* potrzebną naczelnemu dowództwu dla ruchu, bez potrzeby *używania sieci kraju*.

Taki porządek zapewnia większą szybkość i sprawność transportów, usuwając potrzebę poprzedniego porozumienia się dwóch sieci między sobą i zapewniając niezależność ruchu na sieci armji.

W Polsce wydaje się pożądanem i możliwem ustanowić *linję demarkacyjną* między dwiema sieciami, w taki sposób, żeby naczelne dowództwo rozporządzało przynajmniej dwiema linjami poprzecznymi, coby umożliwiło przewóz jednej dywizji dziennie.

#### 4. Linje komunikacyjne powinny być zakończone stacją kierowniczą.

Koleje żelazne muszą być w rękach dowództwa narzędziem dość sprężystem, aby mogły natychmiast odpowiadać zmieniającym się często bardzo raptownie potrzebom. Plan przewozu powinien móc w każdej chwili odpowiadać *planowi działań*.

W szczególności, jeżeli *przebieg przewozu* przechodzi przez *linje przewozu*, trzeba żeby można było *przedłużyć, skrócić* lub *zmienić* ten przebieg, stosownie do rozkazów dowództwa, lub do okoliczności eksploatacji; nazywamy to *urozmaicaniem transportów* (*varianter les transports*).

Zasada *stacji kierowniczej* jest teraz następująca: rozdzielić linję przewozową na dwie części; jedną stałą a drugą zmienną, połączone ze sobą za pomocą łącznika, którym jest *stacja kierownicza*.

Stacja ta jest siedzibą *komisji*, tak zwanej *kierowniczej*, mającej całkowitą władzę na linjach, znajdujących się poza nią od strony końcowej stacji transportu, które stanowią *okręg działania stacji kierowniczej*.

Przy odejściu, transporty są naznaczone tylko do *stacji kierowniczej*; od tego miejsca koniec przebiegu jest ustalony przez komisję kierowniczą, która może także zmienić aż do ostatniej chwili *stację wyładowania* zależnie od okoliczności, lub od otrzymanych rozkazów.

Komisja kierownicza ma jeszcze ważniejszą rolę do spełnienia przy *zaopatrywaniu armji* niż przy *przewozach*; rozpatrzmy tę rolę w następnym odczycie.

Dlatego też jej członek wojskowy powinien być bardzo starannie wybrany; na ten urząd powinien być назначony oficer sztabowy doskonale obznajmiony z działalnością rozmaitych służb (intendantury, artylerji, inżynierji, zdrowia i t. p.) i z działalnością kolei żelaznych w czasie wojny.

## 5. Militaryzacja personelu kolejowego.

Na obszarze własnego kraju cały cywilny personel sieci zostaje *zmilitaryzowany*, to znaczy, że podlega prawom i przepisom wojskowym i jest sądzony przez sądy wojskowe.

Na terytorjum nieprzyjacielskiem, lub na sieci armji, gdzie wypadki wojenne w pobliżu nieprzyjaciela z trudnością pozwalają na eksploatację za pomocą sieci, służba kolei żelaznych jest zapewniona przez personel wzięty z sieci, lecz personel ten jest *zmobilizowany* i stanowi to, co nazywamy *sekcjami polowych kolei żelaznych*.

Sekcje te tworzą poniekąd małą sieć, mającą tą samą organizację co sieci, z których pochodzą; personel ten nosi mundur wojskowy i podlega przepisom wojskowym.

Organem kierownictwa jest *komisja polowych kolei żelaznych*, która, jak komisje sieci, składa się z dwóch członków:

1 wojskowy, oficer sztabowy ze służby kolei żelaznych.

1 technik, inżynier kolejowy.

Technik ten nosi mundur wojskowy tej szarzy, do której jest zaliczony, podczas gdy w komisjach sieci inżynier zachowuje ubranie cywilne.

W bezpośrednim pobliżu nieprzyjaciela, w *strefie ognia* eksploatacja kolei żelaznych jest zwykle zapewniona przez *wojska kolejowe* (kompanje saperów kolejowych).

Jednakże we Francji, większa część tych wojsk jest używana do robót (budowy i naprawy linii kolejowych i t. d.)

Opierając się na tych zasadach, francuska organizacja służby wojskowej kolei żelaznych jest następująca:

*W czasie pokoju* przygotowanie transportów jest powierzone IV-mu oddziałowi sztabu generalnego i podlega ministrowi wojny.

Dla każdej wielkiej sieci praca ta przypada w udziale *komisji sieci*, składającej się ze starszego oficera sztabowego, który jest komisarzem wojskowym i z dyrektora kolei prywatnej, który jest komisarzem technicznym.

Zespół tego przygotowania stanowi *Plan transportu*.

W 1914-tym roku został zastosowany plan XVII.

*W chwili mobilizacji* wszystkie sieci przechodzą pod władzę wojskową i komisje sieci biorą na siebie całkowitą służbę sieci.

Specjalnie przydzieleni urzędnicy zostają zmilitaryzowani i podlegają całkowicie władzy wojskowej.

Całość sieci kolei żelaznych podzielona jest na 2 części:

1-o *sieć krajowa*, która bezpośrednio podlega władzy *ministra wojny* (sztab generalny IV-ty oddział).

2-o *sieć obszaru armji*, która podlega władzy *naczelnego dowództwa* (szefa kolejnictwa polowego) zaopatrzonego w upoważnienie ministra wojny.

Organy kierownictwa są następujące:

Na obszarze kraju } komisje sieci,  
                          i } podkomisje sieci,  
                          w armjach } komisje dworcowe

Nadto w armjach } komisje stacji kierowniczych

Wszystkie te organy mają skład mieszany: wojskowy i techniczny.

Nakoniec dla wyrokowania o kwestjach, tyjących się potrzeb cywilnych i wojskowych, sieci armji i sieci krajowej w szczególności, żeby zapewnić podział taboru kolejowego, stoi na czele *wyższe kierownictwo kolei żelaznych* (D. G. T. M.) znajdujące się w ministerstwie kolei żelaznych pod władzą ministra wojny (z punktu widzenia wojskowego) i ministra kolei żelaznych (z punktu widzenia technicznego);

Jako organy i środki wykonawcze kierownik transportów wojskowych w obszarze armji (szef kolejnictwa polowego) ma do rozporządzenia:

wojska kolejowe,  
sekcje telegrafu wojskowego,  
sekcje kolejnictwa polowego,  
specjalny materiał do naprawy dróg, mostów i tuneli, do ładowania i do oświetlenia.

## II. Przygotowanie planu przewozowego.

W 1870 roku niedostateczna *organizacja*, a szczególnie brak *przygotowania* wielkich transportów postawiły nas w położeniu rozpaczliwym.

Wspomnienie tej chwili wpoilo prędko we Francji przeświadczenie, że każdy duży transport powinien być *opracowany zawczasu*, o ile możliwości najdokładniej.

Starania naszego sztabu generalnego, postępy eksploatacji kolei żelaznych, narady między wojskowymi i technikami, dopomogły do szybkiego i pomyślnego rozwoju tej pracy i doprowadziły do przygotowania *planu przewozowego*.

Został on ustalony dla wszystkich *transportów strategicznych*, t. j. dla ruchu wojsk i materiału, których wielkie znaczenie zmusza do ograniczenia transportów handlowych a czasem nawet je uniemożliwia,

Temi strategicznymi transportami są:

transporty mobilizacyjne,  
„ osłaniające (de couverture),  
„ koncentracyjne,  
„ zaopatrywania i ewakuacji w trakcie działań wojennych.

Wobec braku w chwili obecnej specjalnej organizacji w Polsce, streścimy pokrótce cechy charakterystyczne tych transportów w świetle organizacji francuskiej.

### A. Transporty mobilizacyjne.

*Mobilizacja* ma na celu przewiezienie ludzi powołanych do wojska, do *miejsca* mobilizacji oddziału wojska, do którego są przydzieleni, w celu powiększenia etatów pokojowych i utworzenia nowych jednostek.

Transporty mobilizacyjne są zatem przedewszystkiem transportami *odosobnionemi* i skutkiem tego są bardzo trudne do urządzenia.

Żeby to uskutecznić, powołuje się najpierw *drogą kołową* wszystkich ludzi, mieszkających w pobliżu punktu zbornego ich oddziału wojska, a koleją żelazną tylko tych, którzy są oddaleni

Ci ostatni, w liczbie kilku setek tysięcy ludzi, muszą być zebrani na wszystkich dworcach kolejowych i skierowani do wszystkich punktów zbornych.

Żeby można było ich przewieźć, należy utworzyć *specjalne pociągi pasażerskie*, tak zwane *pociągi mobilizacyjne*, które w przeciągu kilku dni przebiegają kraj we wszystkich kierunkach.

Lecz te pociągi muszą być tak obliczone, żeby z jednej strony mogły zabierać wszystkich zmobilizowanych ludzi bez wywołania opóźnienia lub natłoku; z drugiej strony muszą być ściśle obliczone, żeby uniknąć nadmiernego rozchodu materiału.

Należy więc określić, o ile możności najdokładniej *liczbę* i *rozkład* (échelonnement) pociągów, jakie mają każdego dnia kursować na każdej linii, licząc od dnia mobilizacji.

Jest to zadaniem *przygotowania*.

Zwołanie ludzi do dworców kolejowych jest rozłożone *stopniowo* podług dni i godzin zapisanych na karcie *mobilizacyjnej* i zależnie od broni i od klasy, do których ci ludzie należą, jak również od odległości ich miejsca zamieszkania od dworca.

Nadto, wykaz tych powołań jest zrobiony *odcinkami linii*, w kształcie *tablic*, t. zw. tablic G., które przedstawiają ogólną liczbę ludzi skierowanych każdego dnia przez dany odcinek do właściwego celu przeznaczenia.

Wówczas jest stosunkowo łatwo ustanowić liczbę pociągów, które mają być utworzone na każdej linii i ich rozkład, zaczynając od 1-go dnia mobilizacji.

Należy zaznaczyć, że ruch tych pociągów zaczyna się najwcześniej w 54 godziny po ogłoszeniu *rozkazu mobilizacji*.

W istocie, czas ten jest potrzebny powołanym ludziom, żeby mogli opuścić pola, handel, fabryki, rodzinę i załatwić interesy; kolejom żelaznym zaś, żeby mogły przystąpić do skomplikowanych czynności przejścia do służby wojskowej: ograniczenie obsługi handlowej, urządzenie i nowe przegrupowanie wagonów, maszyn, personelu i t. p.

## B. Transporty osłaniające (de couverture).

Oslona ma na celu pokrycie mobilizacji i koncentracji.

Transporty osłaniające są więc transportami *jednostek*, przewiezionych w kilka godzin po otrzymaniu rozkazu, w jakim się znajdują w danej chwili i które następnie są doprowadzone do stanu wojennego przez przysłanie uzupełnienia, zwanego *drugim eszelonem*.

Większa część wojsk osłaniających zajmuje garnizony pograniczne.

Wojska osłaniające posuwają się *drogą ziemną* lub *drogą żelazną*, zależnie od odległości między ich garnizonem a miejscem osłony.

W celu zapewnienia większej siły jednostkom osłaniającym, mają one już w czasie pokoju *etat wzmocniony*.

Żeby były niezwłocznie gotowe, muszą mieć pod ręką całe *potrzebne zaopatrywanie*.

Jednostki, które postępują drogą żelazną, są zwykle zebrane w miastach, posiadających wielkie dworce, normalnie dobrze zaopatrywane w tabor kolejowy, tak żeby mogły zawsze tworzyć pociągi potrzebne do przewiezienia wojsk.

Odjazd tych jednostek może poprzedzić ogólną mobilizację, dlatego ich przewiezienie jest przygotowane podług *tajnej początkowej godziny*, oznajmionej kolejom żelaznym specjalną depeszą, i od której liczy się odstępy puszczenia w ruch następnych pociągów.

Godzina ta jest ta sama dla całej osłony; w ten sposób unika się natłoku na linjach wspólnych kilku jednostkom i zapewnia się dobre wykonanie transportów.

Lecz przygotowanie sięga jeszcze dalej. Pierwsze wojska osłaniające, które się znajdują w styczności z nieprzyjacielem, mogą być odparte lub posunąć się naprzód.

Jeżeli miejsce ich pobytu się zmieni, należy odsunąć lub posunąć okręg wyładowania następnych wojsk, które mają podtrzymywać pierwsze.

Dlatego należy kierować wszystkie jednostki jednego odcinka osłaniającego na *jedną linję podstawową dowozu*, nawet kosztem zboczenia, zamiast sprowadzać je po kilku linjach, zmierzających do tego samego punktu i które byłyby krótsze.

*Delegacja komisji sieci*, znajdująca się w górze okręgu wyładowania, ma za zadanie zarządzić zmianę punktów wyładowania jednostek, *zmienić je rozmaicie* (varianter), jak zobaczymy dalej, gdy będzie mowa o transportach koncentracyjnych.

## C. Transporty Zborne (Koncentracyjne).

*Koncentracja* ma na celu zebranie na polu walki jednostek zmobilizowanych i ich ugrupowanie w wielkie jednostki, gotowe do działań wojennych.

Koncentracja następuje po mobilizacji.

Od sprawności jej wykonania zależy inicjatywa działań, t. j. swoboda manewrów strategicznych.

Transporty uskutecznią się za pomocą wielkich linii podstawowych dowozu, urządzonych stosownie do dobrze określonych dróg wytkniętych, zwanych *linjami przewozowymi*, którymi ciągną ku granicy wszystkie zmobilizowane siły krajowe.

Po tych wytkniętych drogach idą dzień po dniu, jeden za drugim, regularnie, wolno, lecz pewnie, długie szeregi ciężkich pociągów wojskowych.

Jestto operacja, wykorzystująca prawie wszystkie zasoby sieci żelaznej, dławiąca życie ekonomiczne kraju, olbrzymie przedsięwzięcie, które raz puszczone w ruch, trwa aż do końca i które z tego względu uważane jest za kryterjum wojskowego wykorzystania kolei żelaznych.

Tylko drobiazgowe *przygotowanie* zapewnić może jej urzeczywistnienie; stąd wyłania się potrzeba planu koncentracyjnego. Przypatrzmy się pobieżnie jego powstaniu.

Z początku naznacza się *linje przewozowe*, t. j. drogi żelazne, które poprowadzą jednostki zmobilizowane z garnizonu do okręgu koncentracyjnego.

W celu uniknięcia rozmijania i zatarasowania i aby móc umiejscowić wypadki i ułatwić zmiany, linje te powinny być niezależne; aby zaś upewnić dostateczną wydajność i nie przedłużać koncentrowania powinny być o *podwójnym torze*; wreszcie powinny być zaopatrzone w *potrzebne narzędzia*<sup>1)</sup>.

Dla każdej z tych linii ustanawia się rozkłady jazdy, czyli *przebiegi*, odpowiadające przejściu 48, 72 lub nawet 96 pociągów dziennie, t. j. po jednym pociągu co 30, 20 lub 15 minut.

Te rozkłady mogą nie wszystkie być używane, lecz ilość ich pozwoli z większą łatwością wybierać te, których się użyje, i ułatwi lepsze połączenie pociągów na rozmaitych odcinkach przebiegu<sup>2)</sup>.

W celu przeciwdziałania wypadkom i opóźnieniom oraz przywrócenia porządku w ruchu, należy codziennie mieć w zapasie 3 lub 4 przebiegi następujące po sobie, zwane *wolną trasą*. Zachowuje się również jedną wolną trasę 12-to lub 18-to godzin-

---

1) Środki ładownicze, stacje pojenia, łączenia, garaże, składy opałowe, stacje wodne, parowozownie, środki wyładownicze i t. d.

O ile te narzędzia nie istnieją, należy je stworzyć *naprzód*, gdyż *sieć żelazna nie może być odrazu zaimprovizowaną*.

Wspomnę tutaj, że dla Polski należałoby przyłączyć do programu budowy ekonomicznych kolei żelaznych, kilka niezbędnych linii wojskowych.

2) Rozkłady ustala się początkowo graficznie, potem przerabia się je na godziny w specjalnej *książeczce wojskowej*.

Z tych przebiegów te, których używa się dla transportów zbornych, stanowią *grafikę przebiegów*, którą z kolei zamienia się na *tablice przebiegu*, przedstawiające dla każdego z nich godziny przejścia pociągów przez różne punkty, jako to: stacje ładowania, rozstaje, stacje pojenia, stacje tranzytowe, parowozownie, stacje wyładowania.

ną w środku koncentracji, między przewozem jednostek walczących a transportem taborów i parków.

Unika się o ile można, nieprzewidzianych wypadków, naczynając *tę samą szybkość* dla wszystkich pociągów tego samego odcinka w ten sposób, aby następowały po sobie bez rozmijania i bez przepędzenia, zmniejszając w ten sposób *tę szybkość* do 30 lub 35 klm. na godzinę w pełnym biegu, co, wliczając przystanki, daje *szybkość* 20 do 25 klm.

Przebiegów używa się dla kolejnego przewozu jednostek mobilizowanych, stosownie do *nagłego*, naprzód ustanowionego *rozkazu*.

Tak, jak należy dobrze wykorzystać *przebiegi*, należy również dobrze wykorzystać i *pociągi*.

W tym celu dzieli się dywizję (lub we Francji korpus) na *oddziały przewozowe*, z których każdy odpowiada etatowi ludzi, koni, wozów, jaki pociąg, składający się z 50 wagonów, może przewieść bez rozdzielania ustanowionych jednostek. Ten podział podaje *tablica D*.

Stosownie do rodzaju jednostek przewożonych, używa się 5 *typów różnych pociągów*, składających się z platform, z wagonów krytych i z wagonów osobowych.

Dla dokończenia planu przewozowego, pozostaje zastosować prawidłowo każdy przebieg do jednostek, oznaczonych na tablicy D. Ta czynność nazywa się *przewiezieniem oddziału*.

Wreszcie przygotowuje się *list przewozowy*, którego część nie tajną wręcza się kolejom jako zamówienie pociągów, tajną zaś w zapieczętowanej kopercie wręcza się odnośnej osobie, która jedynie ma prawo ją odpieczętować dopiero w chwili mobilizacji.

W celu zabezpieczenia tajemnicy koncentracji i w celu umożliwienia zmian, o ile wojska nie są wyładowane, przewóz jednostek ustala się w czasie pokoju tylko do stacji kierowniczej. Koniec przebiegu oznacza się w chwili koncentracji przy przejściu jednostki przez stację, stosownie do rozkazów, otrzymanych od dowództwa.

#### D. Transporty zaopatrywania i ewakuacji.

Rozpatrujemy te transporty w wykładzie o zaopatrywaniu.

#### E. Transporty operacyjne.

Celem tych transportów jest szybka koncentracja sił, potrzebnych dla operacji w czasie walki.

Są one prawdziwym narzędziem operacyj strategicznych i tworzą rodzaj małej koncentracji.

W czasie ostatniej wojny znaczenie ich przeszło wszelkie oczekiwania.

Szczegółowo zajmuje się niemi wykład następny. Podkreślimy jedynie ważność *przygotowania* tych transportów tak, jak

tych wszystkich, o których mówiliśmy. Przygotowanie takie stanowią:

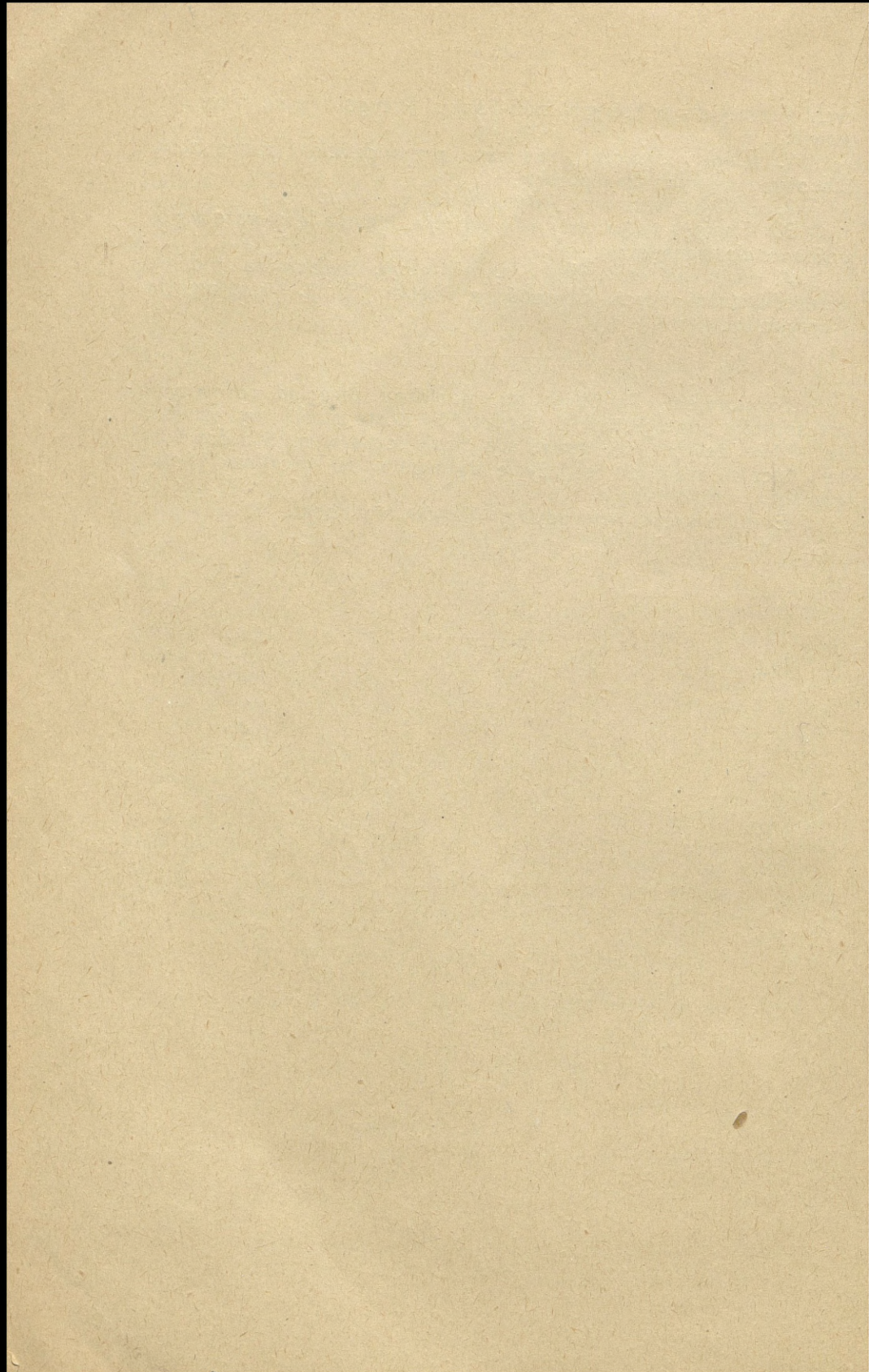
1. *Linje poprzeczne*, zawczasu przewidziane i zaopatrzone stosownie do tych transportów.
2. *Tablica przewozu jednostek rezerwowych*.
3. *Pociągi pogotowia jednego typu*, trzymane zawsze w pogotowiu dla transportu.
4. *Komisja ładowania i wyladowania*, mającą za zadanie przeprowadzenie tych czynności z sztabem Armji, która wysyła i przyjmuje.

---

Skończyłem, Panowie, ten pobieżny przegląd rozmaitych transportów strategicznych. Sądzę, iż dostatecznie wykazałem, że koleje żelazne są ważną siłą strategiczną w rękach dowództwa, lecz zarazem, że ich użycie wymaga *silnej organizacji i starannego przygotowania*.

Byłbym szczęśliwy, gdybym Panów przekonał.

---



## Transporty wojsk operacyjnych.

W wojnie nowoczesnej transporty zajmują pierwszorzędne miejsce. Koleje żelazne i samochody ciężarowe są używane nie tylko do wszelkiego rodzaju zaopatrywania, lecz również do przewozu wojsk.

Początkowo mam zamiar przedstawić w głównych zarysach, przepisy stosowane we Francji, a dotyczące się przewożenia wojsk koleją żelazną, ich potrzebę i dogodności, jakie przedstawiają rozpatrzmy następnie, w jakich warunkach i rozmiarach możnaby je zastosować do obecnej organizacji służby wojskowej kolei żelaznych w Polsce.

Bieżące transporty mogą być podzielone na dwie odrębne kategorie.

1. Transporty natury strategicznej; transporty na daleką odległość, wielkich jednostek bojowych.
2. Transporty natury bojowej; transporty na małą odległość, małych jednostek bojowych.

Zajmiemy się jedną tylko kategorią i rozpatrzmy specjalnie transport jednej tylko dywizji, t. j. transport, jaki spotyka się w praktyce codziennej.

Pierwszem pytaniem, na które należy odpowiedzieć, jest określenie, czy transport koleją żelazną jest korzystniejszy od przewozu drogą ziemną. W tym celu zauważyć należy, że czas, potrzebny dla transportu, zawiera:

- 1) szczegóły przygotowawcze,
- 2) czas trwania transportu jednostki przewożonej,
- 3) czas potrzebny dla przejścia dywizji z miejsca postoju do stacji załadowania,
- 4) czas potrzebny dla sformowania jednostki bojowej po jej wyładowaniu.

O ile istnieje jedna tylko linja transportowa, jeżeli minimalna odległość, którą dywizja ma przebyć, nie przenosi od 3 do 5 etapów (80 do 100 klm.), nie należy posługiwać się koleją żelazną.

Transporty strategiczne wymagają:

- 1) przedwstępnego przygotowania planu transportu,
- 2) przygotowania i wykonania pod względem wojskowym i pod względem technicznym.

### Prace przygotowawcze.

Kierownik transportów w armji przygotowuje prace przedwstępne stosownie do wskazówek naczelnego dowództwa. Te prace tyczą się w rozmaitych przewidzianych wypadkach, wszystkich dywizji, będących w rezerwie.

Kierownik transportów wojskowych w armji oznacza zawsze linię transportową i ilość przebiegających pociągów na dobę; określa sposób zebrania potrzebnego taboru kolejowego, (każda dywizja potrzebuje 40 pociągów, t. j. około 3.000 wagonów); wreszcie, daje podległym sobie organom wszelkie potrzebne wskazówki przedwstępne, a mianowicie naznacza komisję kierowniczą dla regulowania transportów.

W celu wzmoczenia ruchu transportowego, należy oddać do rozporządzenia kierownika transportów wojskowych w armji pewien zapas taboru kolejowego; we Francji w czasie wojny owa rezerwa wynosiła około 200 pociągów.

Początkowo istniały dwa różne typy pociągów: pociągi typu „bojowego“ (types combattants T. C.) przeznaczone dla przewozu jednostek walczących; drugie typu „parkowego“ (T. P. types parc), dla przewozu parków i taborów; te ostatnie składały się z większej ilości platform.

Wzmoczenie się transportów strategicznych spowodowało potrzebę ich uproszczenia; i tak ustanowiono świeżo pociąg jednego typu (type unique T. U.) wymagający większej ilości wagonów, lecz ułatwiający dowolny przewóz jednostek walczących, parków i taborów, oraz zapewniający prędzsze i sprężystsze wykonanie transportów.

Przedwstępne plany opracowane przez kierownika transportów wojskowych w armji, dopełnia ustanowienie *planu przewozu* dywizji; są to dokumenty pierwszej wagi. Te plany ustanawiają za obopólną zgodą sztabu odnośnej dywizji i organu przewozowego komisje dyrekcyjne lub komisja kierownicza.

Załączniki zawierają wzór planu przewozowego. Ułożone są bardzo prosto; plan przedstawia się jako tablica z kilkoma rubrykami; jednostki dywizji są podzielone na jednostki transportowe, każda jednostka odpowiada pojemności jednego pociągu, ułożone są w oznaczonym porządku przewozu, ustalonego przez generała, dowodzącego dywizją; wykazy (ludzi, koni, wozy) i miejsce postoju zapisuje obok każdej jednostki oficer sztabu dywizji i oficer kolejowy, wyznaczając za obopólną zgodą stacje załadowania jakoteż i godziny ładowania, określając dzień za pomocą *D* i godziny za pomocą *G*.

Ładowania następują po sobie ze stałymi przerwami, które są określone zależnie od częstości przebiegu transportów i od

liczby stacyj ładowania. Jeżeli n. p. rozporządzamy dwiema stacjami i częstość wynosi  $\frac{8}{24}$ , ładunki będą przechodziły przez każdą stację w przerwach sześć godzinnych.

Stacje wyładowania nie są oznaczone na planach przewozowych, gdyż należy trzymać w tajemnicy przebieg operacji, a z drugiej strony z powodu okoliczności przywiązanych do czasu wojennego, dowództwo jest zmuszone nieraz zmieniać stacje pierwotnie oznaczone.

Każda odnośna władza wojskowa (dowódca armji i naczelne dowództwo — w razie potrzeby komisje dyrekcyjne i kierownik transportów wojskowych w armjach) otrzymuje po jednym egzemplarzu planu przewozowego.

### **Przygotowanie i wykonanie wojskowe i techniczne.**

Zastanowimy się teraz nad samym wykonaniem transportów strategicznych.

Gdy naczelne dowództwo postanowi jakiś transport, zostają natychmiast zawiadomieni o tem kierownik transportów wojskowych w armjach i dowódcy odnośnych dywizji.

Kierownik transportów wojskowych w armjach ustala ogólne warunki transportu, a mianowicie wyznacza dzień i godzinę, o której transport może rozpocząć. Posyła swoje rozkazy komisjom dyrekcyjnym okręgu przybycia i odejścia i zdaje sprawę naczelnemu dowództwu z powziętych zarządzeń.

Jakiś czas upływa między rozkazem wykonawczym naczelnego dowództwa i początkiem ładowań; ta zwłoka, zwana zwłoką dla przygotowania, a trwająca od 3 do 4 dni, niezbędną jest dla zebrania potrzebnego taboru kolejowego i wysłania go do ramp ładowania.

Jeżeli przedwstępne prace były starannie wykonane, jeżeli przedsięwzięto rozsądne zarządzenia w celu zebrania taboru kolejowego, czas przygotowania może być znacznie skrócony. W ten to sposób we Francji, gdy okazała się potrzeba (po bitwie pod Caporetto) wysłania armji francusko-angielskiej do Włoch, dostateczną była zwłoka kilku godzin; otrzymano rozkaz naczelnego dowództwa o 14 g. 15 minut, a już nazajutrz o 6-tej pierwsze pociągi wojskowe były wysłane do Włoch.

Komisje dyrekcyjne okręgów przybycia i odejścia stanowią za pomocą personelu, jakim rozporządzają, komisję kierowniczą, której obowiązkiem jest rozporządzać czynnościami ładowania i wyładowania. Komisja kierownicza ładowania i komisja kierownicza wyładowania składają się każda z 2 członków: 1 członek wojskowy, oficer służby kolei żelaznych i 1 członek techniczny, inżynier. W czasie trwania transportu oficer sztabu dywizji przewozowej, jest przydzielony do każdej komisji, dla zapewnienia stałej łączności między dowództwem i służbą kolei żelaznych.

**Komisja kierownicza ładowania** urzęduje na jednej ze stacyj okręgu ładowania, wybranej w ten sposób, aby wszystkie wysłane pociągi przez nią przechodziły.

Obowiązkiem jej jest uregulowanie odprawy do ramp ładowania pociągów, składających się z pustego taboru, oddanego jej do rozporządzenia przez komisję dyrekcyjną, i wysłanie ładownych pociągów w oznaczonych godzinach.

W razie wypadków lub opóźnień w ładowaniu, przedsięwzię wszystkie potrzebne środki dla zapewnienia *ciągłości* transportów.

Oficer łącznikowy dywizji jest zaopatrzony w tablicę przewozową swej dywizji, która przedstawia podział jednostek pomiędzy stacjami ładowania oraz kolejność jednostek przewozowych (pociągi ładowne).

**Komisja kierownicza wyładowania** urzęduje na jednej ze stacji, wybranej na linii przewozowej, z tej strony okręgu wyładowania, w ten sposób, aby wszystkie wysyłane pociągi tam przechodziły.

Obowiązana jest uregulować wyładowanie lub w razie potrzeby je zmienić za porozumieniem się z odnośną armią oraz zapewnić powrotną ekspedycję pustego taboru; czuwa z szczególną troskliwością nad oswobodzeniem ramp z pustego taboru po wyładowaniu, w celu uniknięcia przerwy w przebiegu transportu.

Wyładowania odbywają się w tym samym porządku co i ładowania: stacje ładowania i stacje wyładowania powinny być jednakowo urządzone, aby uniknąć rozdziału jednostek wojskowych.

Oficer sztabu dywizji, który wyjechał tym pociągiem, zatrzymuje się przy komisji kierowniczej wyładowania i zostaje tam aż do końca transportu. Ma bardzo ważną czynność do spełnienia: powinien naznaczyć miejsce postoju swej dywizji po wyładowaniu, bądź stosownie do wskazówek otrzymanych przed wyjazdem od swego dowódcy dywizji, bądź też częściej, stosownie do rozkazów dowódcy armji, do której ma być przydzielona dywizja po wyładowaniu; otrzymuje zwykle te rozkazy przez oficera sztabu armji, który też wyjaśnia mu sytuację.

Przy przejściu każdego pociągu oficer sztabu dywizji wchodzi w kontakt z dowódcą jednostki przewożonej i wręcza mu *list objaśniający*, wskazujący stację wyładowania, miejsce postoju naznaczone dla jednostki oraz, w razie potrzeby, postoje pośrednie, centralną stację zaopatrywania i dzień, od którego począwszy zapewnione będzie zaopatrywanie na danej stacji, wreszcie wszystkie potrzebne wiadomości.

Oficer sztabu dywizji, wraca do dywizji ostatnim pociągiem.

Dla dopełnienia tego szybkiego rzutu oka na przewóz dywizji drogą żelazną pozostaje nam skreślić rolę dowództwa przy ładowaniu, w czasie drogi i przy wyładowaniu.

Natychmiast po otrzymaniu zawiadomienia o dniu i godzinie zaczęcia ładowania, dowódca dywizji wydaje stosowny rozkaz dla wysłania jednostek ku stacjom ładowania w odpowiednich odstępach, przedsięwzię wszystkie potrzebne kroki dla zapewnienia zaopatrywania (żywność na czas ładowania i transportu), naznacza oficerów sztabowych, którzy mają być przydzieleni do komisji kierowniczych ładowania i wyładowania.

Władze podległe powinny być możliwie najprędzej powiadomione o tych rozkazach w ten sposób, aby w żadnym razie, nie spowodowało to opóźnień w ładowaniu. Dowództwo wszystkich stopni jest oprócz tego obowiązane pilnować, aby ładowania zostały ukończone w oznaczonych godzinach, za co jest odpowiedzialne.

W drodze, dowódcy przewożonych jednostek winni pilnować zachowania porządku i dyscypliny, mianowicie przedsięwziąć środki potrzebne dla utrzymania porządku w czasie dłuższych postojów.

W żadnym razie nie powinni wtrącać się do ruchu pociągów, gdyż kwestja ta dotyczy wyłącznie władz technicznych kolei żelaznych.

Po przybyciu na miejsce przeznaczania dowódcy jednostek przewożonych winni wykonać wyładowanie w czasie oznaczonym; rampy powinny być jaknajprędzej oswobodzone dla ułatwienia odesłania pustego taboru i przybycia następnych pociągów ładownych.

### **Zastosowanie zasad, przyjętych we Francji, do obecnej organizacji polskiej.**

Jak widzimy, we Francji dobre wykonanie transportu wojsk czynnych zależy głównie od przedwstępnych prac i od czynności komisji kierowniczych ładowania i wyładowania.

Przedwstępne prace mają znaczenie pierwszorzędne; pozwalają przewidzieć potrzebne środki natury technicznej i dawać odnośnym władzom kolejowym wskazówki przygotowawcze; dopełniają się za pomocą planów przewozowych, do których przystępują wspólnie i w wolnych chwilach służba kolei żelaznych i dowództwa dywizyj, których przewóz jest przewidziany. W tych warunkach, gdy naczelne dowództwo postanawia stanowczo wykonanie jednego z przewidzianych transportów, korzysta się z dokonanego przygotowania i wykonanie staje się prostszem i prędzszem.

W Polsce przygotowanie tych prac przedwstępnych należy do szefa kolejnictwa polowego, stosownie do wskazówek naczelnego dowództwa. Dużo ruchów transportowych korzysta jednocześnie z obszaru krajowego i z obszaru armji<sup>1)</sup>; zatem szef kolejnictwa polowego winien, gdy chodzi o obszar kraju, porozumieć się z odnośnymi organami ministerstwa spraw wojskowych.

Plany przewozowe układa delegat szefa kolejnictwa polowego, oficer z jego służby lub z O. K. T. W. (Oddział Kierownictwa Transportów Wojskowych) z okręgu odejścia, lub oficer sztabu odnośnej dywizji; ta operacja może być wykonana bądź w sztabie dywizji, bądź w O. K. T. W.

---

<sup>1)</sup> We Francji linię demarkacyjną oznaczono w ten sposób, że prawie wszystkie transporty bieżące były wykonane tylko na obszarze armji.

Zasada przedwstępnych prac, z ustaleniem planu przewozowego, została ostatnio zastosowana przy przewozie pewnej liczby dywizyj z wschodniego frontu do kraju. Byłoby bardzo pożądane, aby była ogólnie przyjęta i stosowana w przyszłości.

Co się tyczy komisyj kierowniczych ładowania i wyładowania, nic podobnego nie istnieje jeszcze w Polsce. Utworzenie podobnych organów oddałoby z pewnością prawdziwe usługi; ułatwiłoby prędkie rozwiązanie licznych i nieuniknionych wydarzeń, zaprowadzenie większego porządku i przestrzeganie przepisów przy transportach większych jednostek. Wyobraźmy je sobie jako komisje, składające się z 2 członków: 1 oficera służby kolejowej, delegata szefa kolejnictwa polowego, wziętego ze służby lub z O. K. T. W. okręgu ładowania lub wyładowania, i 1 oficera sztabu dywizji, dobrze obznajmionego ze stanem swej dywizji.

---

DYWIZJA PIECHOTY

SZTAB

Nr. EM.

Przewóz 1-ej dywizji

Przelotność linii transportowych: 8/24.

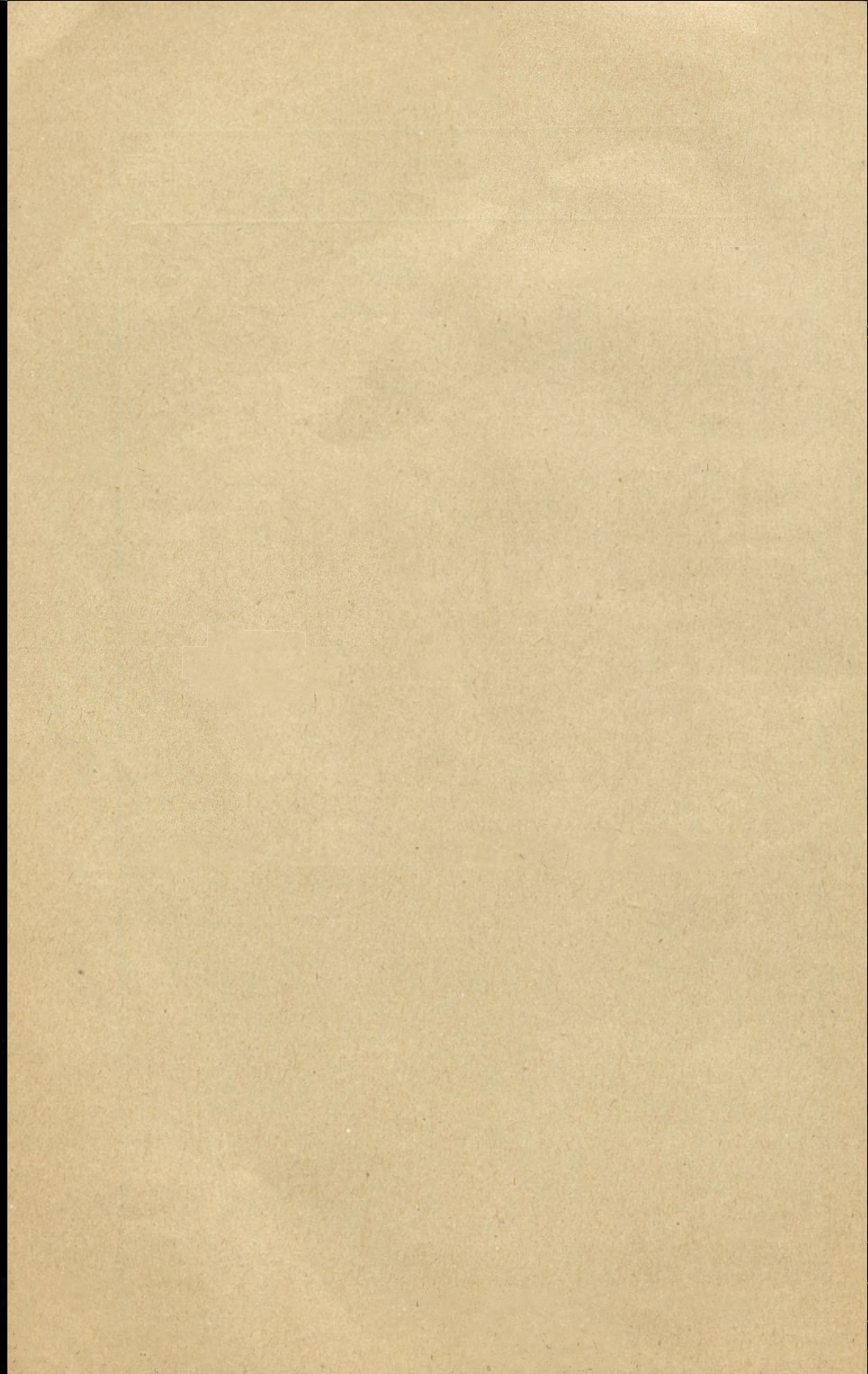
Komisja regulująca załadowania: INOWROCLAW.

Stacje załadowcze	}	TORUŃ	{ Rampa wojskowa Nr. 1: 450 m. Rampa wojskowa Nr. 2: 450 m.
		BYDGOSZCZ	{ Rampa wojskowa Nr. 1: 325 m. Rampa wojskowa Nr. 2: 285 m.

Numer pociągu	Wyszczególnienie jednostek ładowanych	Miejsce postoju tych jednostek	Stacje załadowania	Data rozpoczęcia ładowania
1	I. Baon 1. pułku piechoty . . .	Kompanie, Grabowitz, Wrotynia Obory, Gryflowo	Toruń (r. 1)	D G
2	Sztab II. brygady . . . . . Sztab 3. pułku, piech., k. k. m.	Bydgoszcz (płe) Bydgoszcz (płd) Bydgoszcz (płd)	Bydgoszcz (r. 1)	D G
3	Sztab I. brygady . . . . . Sztab 1. pułku piech. k. k. m. i miotacze bomb i komp. techn.	Toruń. Kaszerek i Złotorja	Toruń (r. 2)	D G+6
4	1 bat. 3. pułku piech. . . . .	Bydgoszcz (płd)	Bydgoszcz (r. 2).	D G+6
5	Sztab dywizji, komp. sztabowa, Eskorta, żandarmerja pol. p. pol.	Toruń	Toruń (r. 1)	D G+12
6	2. bat. 3. pułku piech. . . . .	Murowaniec, Dece, Łochowo, Prondy Toruń	Bydgoszcz (r. 1)	D G+12
7	Sąd wojskowy, komp. taborowa, Intendantura dyw. piech. . . . .	Podgórze	Toruń (r. 2)	D G+18
8	3. bat. 3. pułku piechoty . . . . .	Zielonka Ciele Netzort Netzheim	Bydgoszcz r. 2)	D G+18
9	Komp. teleg. Sekcja radjo tel. Szpital pol. Nr. 1 . . . . .	Toruń Schönwald	Toruń (r. 1)	D+1 G
10	Sztab 4. pułku, komp. rz. k. k. m. miotacze bomb, komp. techn.	Bydgoszcz (płe)	Bydgoszcz (r. 1)	D+1 G
11	Dow. 1. bat. techn. komp. sap min. Nr. 1/1 Park techn. dyw. . . . .	Schulitz Weichseltal Weichselhof	Toruń (r. 2)	D+1 G+6
12	I. baon 4. pułku piech. . . . .	Bydgoszcz (płe) Schröttersdorf	Bydgoszcz (r. 2).	D+1 G+6
13	II. baon 1. pułku piech. . . . .	Neudorf, Antoniewo, Gumowo, Lubicz	Toruń (r. 1)	D+6 G+12
14	II. baon 4. pułku piech. . . . .	Oplawiec, Jägerhof, Hohe- neiche, Ludwigshof	Bydgoszcz (r. 1).	D+1 G+12

Numer pociągu	Wyszczególnienie jednostek ładowanych	Miejsce postoju tych jednostek	Stacje załadowania	Data rozpoczęcia ładowania
15	III. baon 1. pułku piech. . . . .	Krobia, Niezysnak, Puszcz, Brzozówka, Dobrzejowice	Toruń (r. 2).	D+1 G+18
16	III. baon 4. pułku piech. . . . .	Bleichfelde, Osielsk, Niwie, Nimtsch, Czarnówka.	Bydgoszcz (r. 2).	D+1 G+18
17	Dow. taboru i koni i 2 kolumny transportowe . . . . .	Steinfarr, Gruntal, Wodek, Grunkirch, Grunweiler	Toruń (r. 1).	D+2 G
18	Dow. sztabu bryg. art. 1. bat. pułku art. pol. . . . .	Fordon, Ottowitz	Bydgoszcz (r. 1.)	D+2 G
19	Warsztat taboru i koni i 2 kolumny transportowe . . . . .	Seebrüch, Kambott, Grosswalde, Krossen, Mitenwalde	Toruń (r. 2.)	D+2 G+6
20	Sztab pułku art. pol. . . . .	Ostrometzka	Bydgoszcz (r. 2.)	D+2 G+6
21	2. bat. pułku art. pol. . . . .	Siemon.	Toruń (r. 1.)	D+2
22	Sztab dywizjonu art. cięż. . . . .	Alt-Thorn.	Toruń (r. 1.)	D+2
23	1. bat. art. cięż. . . . .	Schwarzbruch.	Bydgoszcz (r. 1.)	D+2 G+12
24	Sztab I dyonu pułku art. . . . .	Damerau, Waldau	Bydgoszcz (r. 1.)	D+2 G+12
25	3. bat. pułku art. pol. . . . .	Schmollin.	Toruń (r. 2.)	D+2 G+18
26	2. bat. dyonu art. cięż. . . . .	Scharnau, Elbermühl.	Bydgoszcz (r. 2.)	D+2 G+18
27	Sztab II. dyonu art. pol. . . . .	Ziegelwiese	Toruń (r. 1.)	D+3 G
28	4. bat. pułku art. pol. . . . .	Amthal.	Bydgoszcz (r. 1.)	D+3 G
29	3. bat. dyonu art. pol. . . . .	Kulmsee, Hermannsdorf, Dreilinden.	Toruń (r. 2.)	D+3 G+6
30	5. bat. pułku art. pol. i tabor art. . . . .	Bosendorf, Guttau.	Bydgoszcz (r. 2.)	D+3 G+12
31	Dow. dyonu jazdy . . . . .	Bildschen, Dietrichsdorf, Shirpitz, Nessau	Toruń (r. 1.)	D+3 G+12
32	1. szw. dyonu jazdy . . . . .	Bentschau, Duben.	Bydgoszcz (r. 1.)	D+3 G+12
33	6. bat. pułku art. pol. . . . .	Gramtschen, Wiesenthal.	Toruń (r. 2.)	D+3 G+18
34	II. szw. dyonu jazdy. . . . .	Birglau, Lonzin.	Bydgoszcz (r. 2.)	D+3 G+18
35	Szpital weter. Nr. . . . .	Deutsch, Młyniec, Regau, Smarny.	Toruń (r. 1.)	D+4 G
36	Sztab III. dyonu art. pol. . . . .	Neubrich.	Bydgoszcz (r. 1.)	D+4 G
37	7. bat. pułku art. pol. . . . .	Kleefelde, Turzne, Lidenhof, Gostgau, Papau.	Toruń (r. 2.)	D+4 G+18
38	Sztab 2. pułku piech. . . . .			
39	k. k. m., miot. bomb. komp. techn. . . . .			
40	8. bat. pułku art. pol. . . . .			
41	1. bat. 2. pułku piech. . . . .			
42	9. bat. pułku art. pol. i art. . . . .			
43	II. bat. 2. pułku piech. . . . .			

Numer pociągu	Wyszczególnienie jednostek ładowanych	Miejsce postoju tych jednostek	Stacje załadowania	Data rozporządzenia ładowania
36	P. U. D. . . . . . Komp. sanitarna dyw. . . . .	Pensau, Neuflößenau.	Bydgoszcz (r. 2).	D+4 G+12
37	III. bat. 2. pułku piech. . . . .	Schönwalde, Lulkau, Lissanitz.	Toruń (r. 1).	D+4 G+12
38	Urząd gospodarczy . . . . . Szpital pol. Nr. 2 . . . . .	Bartelsee, Mühlthal.	Bydgoszcz	D+4 G+12
39	Reszta urzędu gospodarczego . Piekarnia pol. Nr. 1 . . . . .	Podgórze, Stewken.	Toruń (r. 2).	D+4 G+18
40	Komp. sap. min. . . . . Reszta dywizji . . . . .	Otteraue.	Bydgoszcz (r. 2).	D+4 G+18



## Służba samochodowa.

Wielka wojna była przede wszystkim wojną transportów. Służba kolejowa, jak i służba samochodowa, odegrały w niej wielką rolę i przyczyniły się w wielkiej mierze do ostatecznego zwycięstwa.

W niniejszej pogadance zamierzam dać panom krótki pogląd na podstawowe zasady organizacji, użycia i zadań służby samochodowej.

### I. Zadanie służby samochodowej.

Służba samochodowa powinna brać udział we wszystkich transportach, wymaganych przez działania wojenne.

#### Typy używanych samochodów.

Różnorodność transportów wymagała zastosowania wozów różnego typu: samochodów osobowych, ciężarowych, sanitarnych, oraz wozów z urządzeniem specjalnem.

Samochody osobowe używane są dla głównej kwatery.

Samochody ciężarowe używane są do przewozu wojsk i materjału bojowego—nośność ich waha się między 3 a 5 tonnami.

Samochody sanitarne wysokie i lekkie mogą jeździć po wszystkich drogach. Są one w stanie przewieźć po 5 chorych leżących, lub 8 siedzących.

Samochody ze specjalnem urządzeniem są rozmaitych typów, jako to: do przewozu koni, telegrafu bez drutu, gołębi pocztowych, wozy chirurgiczne i t. p.

Dla pamięci tylko wspomnę tu o traktorach artyleryjskich, samochodach opancerzonych, czołgach i t. d., które, jako sprzęt czysto bojowy, nie zależą od służby samochodowej lecz są przydzielane do poszczególnych broni (artylerji, jazdy, piechoty) i przez nie są używane na polu walki.

#### Tworzenie jednostek samochodowych.

Podstawową jednostką samochodową jest *kolumna*, składająca się mniej więcej z 20-tu wozów i 50-ciu ludzi, t. j. podoficerów, kierowców, robotników, pozostających pod rozkazami ofi-

cera. Samochody jednej kolumny są zawsze jednego i tego samego typu i tej samej marki.

Jedna kolumna zasadniczo przewieźć może od 40—50 ton materiału i 200—300 ludzi.

Kolumna sanitarna przewozi 100 rannych leżących lub 150 siedzących.

Obecnie w wojsku polskim jednostkę sanitarną stanowi jedynie kolumna. Większe zaś jednostki, które z czasem będą mogły być utworzone, gdy ilość posiadanych wozów na to pozwoli, są *dywizjon i grupa* (groupe et groupement).

Zwykle dywizjon składa się z 4-ch kolumn, a grupę tworzy 6 dywizjonów złączonych.

## II. Organizacja służby samochodowej.

Organizacja służby samochodowej oparta jest na dwóch podstawowych zasadach, a mianowicie:

- a) zasada nieprzydzielania wozów.
- b) „ niespecjalizacji

W pierwszym okresie wojny, dowództwo zmuszone było opierać się wszystkimi siłami żądaniu poszczególnych broni i służb: artyleryjskiej, technicznej, intendantury, zdrowia i t. d., domagających się stałego przydziału samochodów; podział taki wymagałby ogromnej ilości sprzętu samochodowego oraz potrzeby utworzenia dla każdej poszczególniej służby lub broni oddzielnych organów zaopatrywania, utrzymania, naprawy i t. d.

Konieczną jest zatem autonomia służby samochodowej, która jedynie pozwala na gromadzenie środków samochodowych, na uzyskanie jaknajwiększej wydajności posiadanego sprzętu przez odpowiednie jego wykorzystanie, oraz na znaczne zmniejszenie personelu.

Zasada niespecjalizowania wozów ma niemniejsze znaczenie. Oczywiście jest rzeczą bardzo wygodną dla każdej służby lub broni mieć do swego rozporządzenia stałą ilość samochodów; przytem przytaczane argumenty są zwykle słuszne, lecz zazwyczaj sprzęt samochodowy zapotrzebowany bywa tylko dla *chwilowego* lub *ewentualnego* użytku, prawie zaś nigdy dla potrzeb stałych—a zapominać nie należy, że sprzęt samochodowy traci stale na wartości, zwłaszcza na froncie, nawet nie będąc w użyciu.

Wóz ciężarowy, stojący w garażu, obliczając kapitał amortyzacyjny i koszt utrzymania, kosztuje codziennie 50 franków. Z tego przykładu widzimy, jak kosztowne są transporty, wykonywane za pomocą sprzętu samochodowego, używanego tylko od czasu do czasu. Z drugiej zaś strony Polska posiada bardzo nieznaczną ilość wozów, dlatego też, chcąc otrzymać największą wydajność, należy je grupować w kolumny, oddane do dyspozycji służbie samochodowej.

Służba samochodowa jest jakby wielką agenturą transportową, używającą swoich wozów ciężarowych do przewozu bez różnicy: wojska, amunicji, żywności, sprzętu bojowego i t. d.

Zasada niespecjalizowania wozów nie stosuje się jednak do formacji, wymagających samochodów specjalnie urządzonych, które skutkiem tego nie mogą służyć do innego użytku.

W takim wypadku oczywiście specjalizacja jest konieczna, jak to się rzecz ma np. w oddziałach sanitarnych.

### Organizacja dowództwa.

W *naczelnem dowództwie* organem kierowniczym jest IV-ty oddział, do którego przydzielona jest sekcja samochodowa a jej podlegają pod względem technicznym wszystkie formacje samochodowe w wojsku.

W *armjach* organem kierowniczym jest również IV-ty oddział, do którego jest przydzielony szef służby samochodowej poszczególnej armji; jemu podlegają wszystkie formacje samochodowe tejże armji.

Przy *dywizji* niema szefa służby samochodowej. Formacje samochodowe, przydzielone jej chwilowo przez armję, podlegają w dalszym ciągu pod względem technicznym szefowi służby samochodowej odnośnej armji.

Pod względem *użycia i wykorzystania wojsk samochodowych* szefowie służby samochodowej podlegają w naczelnem dowództwie jak i w armjach IV-m oddziałom — w dywizjach zaś szefowi sztabu.

### Wyposażenie wielkich jednostek.

*Dywizja* ma do swojej wyłącznej dyspozycji tylko samochody osobowe głównej kwatery.

*Armja* zaś rozporządza:

- 1) kolumną samochodów osobowych armji,
- 2) jedną lub dwiema kolumnami sanitarnymi;
- 3) liczbą nieokreśloną kolumn transportowych, które są w miarę potrzeby chwilowo przydzielone do poszczególnych dywizji;

- 4) warsztatami i magazynami.

*Naczelne dowództwo* rozporządza:

- 1) kolumną osobową naczelnego dowództwa,
- 2) oddziałem samochodowym,
- 3) parkiem reparacyjnym.

### Naprawa sprzętu.

Sprzęt samochodowy ma bardzo wielką wydajność, lecz jest to materiał nader delikatny i skomplikowany, wymagający starannego utrzymania i umiejętnej naprawy.

Odpowiednie urządzenie i organizacja warsztatów jest czynnikiem pierwszorzędnej wagi; przerwa w robotach choćby miesięczna obniżyć może o 50% wydajność używanego sprzętu samochodowego.

Organy reparacyjne dzielą się na:

- 1) warsztaty jednostek,
- 2) parki samochodowe armji,
- 3) parki reparacyjne naczelnego dowództwa.

Warsztaty jednostek. Każda kolumna jest zasadniczo wyposażona w samochód warsztatowy, zaopatrzony w narzędzia i drobne części zapasowe, odpowiadające typowi wozów, z których się składa jednostka. Warsztaty potrzebne są głównie do doraźnych napraw.

Parki samochodowe armji. Mają one trojaki zadanie: naprawę wozów, zaopatrywanie jednostek w części zapasowe i zamianę samochodów nieczynnych na świeże stosownie do stanu liczebnego kolumny.

Park armji powinien składać się z:

- 1) kolumn reparacyjnych (2-ch lub 3-ch),
- 2) składu,
- 3) rezerwy wozów.

We Francji kolumna reparacyjna składała się ze stu rzemieślników fachowców i doboru narzędzi i obrabiarek. Mogła ona naprawiać miesięcznie od 125-iu do 150-u wozów.

W Polsce park samochodowy armji posiada:

- 1 pociąg warsztatowy (35 wagonów),
- 1 warsztat pół-stały,
- 1 skład (gumy, materiały pędne, części zapasowe).

Park reparacyjny. Parki armji nie posiadają ani odpowiednich narzędzi, ani urządzenia dla dokonywania większych napraw, które mogą być dopiero uskutecznione w kraju.

Przy końcu wojny było we Francji na 92,000 samochodów czynnych 9 parków reparacyjnych z ogólną liczbą robotników, dochodzącą do 7,000.

### Uzupełnianie personelu, sprzętu i części zapasowych.

Wobec ogromnego rozwoju służby samochodowej we Francji kwestja uzupełniania trudna była do rozwiązania. W istocie wojska nasze liczyły w roku 1914-ym 6,000 wozów i 15,000 ludzi, podczas gdy w 1918 r. liczba ta wzrosła do 92,000 wozów samochodów i 115 ludzi, w czem 2,500 oficerów. Wytwórczość krajowa, choć wzmózona do maximum, nie mogła wydołać wszystkim potrzebom, to też  $\frac{1}{3}$  naszych samochodów ciężarowych pochodziła z zagranicy. Szkoły utworzone dla personelu samochodowego działały przez cały czas wojny, jedna dla oficerów i pięć dla szeregowych.

Środki, któremi w ten sposób zdołano rozporządzać, zostały zgromadzone w dwóch parkach organizacyjnych samochodowych w Wersalu i Lyonie, które przyjmowały tak personel, jak sprzęt i tworzyły z nich jednostki, przydzielane następnie do poszczególnych armij.

Dostarczanie części zapasowych jest rzeczą pierwszorzędnej wagi dla służby samochodowej, a jednak trudną do rozstrzygnię-

cia. Istnieje bowiem przeszło 1,000 części typów przeróżnych, z których żadna nie może innej zastąpić.

We Francji *centralny skład samochodowy* miał sobie poruczone dostarczanie armjom wszystkich potrzebnych części zapasowych.

W Polsce opracowuje się projekt utworzenia parku organizacyjnego i centralnego składu samochodowego; urzeczywistnienie tego projektu przyczyni się niewątpliwie w wielkiej mierze do poprawy krytycznego stanu służby samochodowej.

### III. Użycie służby samochodowej.

Służba samochodowa transportuje materiał i transportuje wojska.

#### Przewóz materiału.

Wszystkie zapotrzebowania skierowane są do IV-go oddziału armji, który je centralizuje i ustala ich kolejność.

Znając środki, jakimi może w danym razie rozporządzać, armja (IV-ty oddział) codziennie sporządza na dzień następny *plan codziennego transportu* i podaje go do wiadomości szefa służby samochodowej.

Ten ostatni rozdziela czynności między jednostki, któremi rozporządza.

Transportów dokonywują zawsze całe jednostki, liczące co najmniej pół kolumny. Użycie pojedynczych wozów jest surowo wzbronione.

Dowódca transportu jest odpowiedzialny za wykonanie transportu a nie za przewożony materiał, dlatego jest koniecznym, aby temu ostatniemu towarzyszył konwojant, któryby doręczał materiał służbom lub jednostkom odbiorczym.

Szczegóły ładowania i wyładowania powinny być ściśle określone, aby uniknąć niepotrzebnego unieruchomienia wozów i co za tem idzie, zmniejszenia ich wydajności. Należy zatem:

1) tak zorganizować centra (punkty ładowania i wyładowania), aby uniknąć niepotrzebnego unieruchomienia wozów i tarasowania drogi;

2) przydzielić do tych centrów dostateczną ilość rąk roboczych, aby kolumna samochodowa, podjeżdżając, mogła być natychmiast załadowana lub wyładowana.

Dla ewakuacji (zdobytego sprzętu, lekko rannych) korzystać należy z powracających wozów.

W Polsce, gdzie ilość jednostek samochodowych jest tak nieznaczna, wskazanem byłoby używać ich przeważnie do dalekich transportów.

#### Przewóz amunicji.

Samochody ciężarowe przewożą amunicję między parkami dywizji lub armji, które w Polsce są zazwyczaj utworzone z pociągów amunicyjnych—a baterjami.

Punkty załadowania powinny być odpowiednio urządzone a siła robocza dostateczna, aby załadowanie mogło się śpiesznie odbywać.

Amunicja powinna być bardzo starannie ładowana, a pociski ustawiane (w pozycji stojącej), aby się obręcze nie nadwyrężyły. Zasada, której bezwzględnie przestrzegać należy, jest ładowanie na oddzielne wozy pocisków, ładunków z prochem i zapalników w celu uniknięcia wypadku w ciągu drogi.

### Zaopatrzenie w żywność.

Wielkie jednostki zaopatrywane są za pomocą kolei żelaznej, jak można najdłużej, i dopiero z chwilą, gdy wozy taborowe oddziałów lub kolumny transportowe dywizyjne nie mogą już docierać do stacji zaopatrywania, wówczas używa się samochodów.

Jedna kolumna przewieźć może żywność dzienną dla jednej dywizji.

Dla utrzymania ciągłego i normalnego ruchu przy największej wydajności odległość między punktami załadowania i wyładowania nie powinna przenosić 50 klm. Ponad tę normę ilość kolumn potrzebnych wzrasta w stosunku do oddalenia i wynosi dwie kolumny na 50 do 100 klm., trzy kolumny na 100 do 150 klm., cztery kolumny na 150 do 200 klm. i t. d.

W roku 1918, w czasie posuwania się za ustępującym nieprzyjacielem, żywność dla niektórych dywizyj, oddalonych o przeszło 200 klm. od kolei, dostarczana była w pierwszy sposób, i przez cały ten czas oddziały były we wszystko zaopatrzone.

Przy odległościach, przewyższających 200 klm., zalecone jest utworzenie magazynów lub składów pośrednich, zawierających kilkodniowy zapas żywności.

Ruchy transportów samochodowych między stacjami zaopatrzenia a składami pośrednimi z jednej strony, z drugiej zaś między temiż składami i centrami wyżywienia odbywają się podług tych samych zasad.

### Przewóz wojsk.

Omówimy tu jedynie przewóz wielkich jednostek, gdyż transport małych jednostek, odbywający się na obszarze armii (robotnicy, zmiana oddziałów), wchodzi w zakres *codziennego planu transportów* sporządzanego przez IV-te oddziały i podlega przepisom, stosowanym do przewozu materiału.

Wielkie jednostki przewożone są zazwyczaj, jeśli odległość wynosi od 25-ciu do 150-ciu klm. Biorąc w rachubę czas potrzebny oddziałom do dojścia z miejsca postoju do placu załadowania, samo ładowanie i wyładowanie, wreszcie czas potrzebny do przebycia drogi, dzielącej je od nowego miejsca postoju, łatwo pojąć, iż przewóz samochodami nie przedstawia żadnej korzyści, jeśli przestrzeń nie przewyższa 25 kilometrów. Ponad 150 klm. korzystniejszym jest użycie kolei żelaznej, gdyż transporty

samochodowe nie wyłączają ruchu wozów taborowych, ponieważ jednostki nie mogą pozostawać 5 dni bez swych taborów.

We Francji dla szybkiego przewozu odwodów zastosowano system, zużytkowujący jednocześnie koleje i samochody. Ciekawym jest zestawienie ich wydajności. Biorąc dla przykładu okres między 27-ym maja a 16-ym czerwca 1918 r., czyli 20 dni, widzimy, że koleją przewieziono ogółem 41 dywizyj, podczas gdy transporty samochodowe obejmują piechotę 63-ch dywizyj, czyli 189 pułków. Zaznaczyć należy, że te dwa sposoby kombinują się i uzupełniają z biegiem czasu, t. j. wydajność samochodów jest największa w 4-ch pierwszych dniach, podczas, gdy koleje zaczynają pracować najintensywniej począwszy od 4-go dnia.

Przypatrmy się pobieżnie czynnościom, odbywającym się przy przewozie wojsk, a dla ułatwienia weźmy jako przykład dywizję piechoty.

Z chwilą, gdy dywizja piechoty zostanie cofnięta dla odpoczynku lub stoi w odwodzie, służba samochodowa odnośnej armii nawiązuje łączność ze sztabem tej dywizji, aby być w ten sposób dokładnie poinformowaną o nowych miejscach postoju, oraz o stanach liczebnych jej jednostek i wyznacza przytem z góry miejsca dogodne dla załadowania poszczególnych formacyj.

Zasadniczo wyznacza się plac oddzielny dla każdego baonu.

Na zasadzie powyższych danych służba samochodowa opracowuje łącznie z IV-ym oddziałem armji *projekt załadowania i przewozu* tej dywizji. Projekt ten opiera się na podziale dywizji w następującym porządku:

pierwsza część transportu — personel kwaterunkowy i jeden baon osłony,

druga część transportu—piechota z amunicją (zapasową),

trzecia część transportu—bagaż z konwojantami.

Personel kwaterunkowy, z powodu małej swej liczebności nie wymaga specjalnego placu ładowania; może być zabierany ze swych kwater, poczem samochody zbierają się w „punkcie wyruszenia“, wyznaczonym dla oddziałów kwaterunkowych wszystkich jednostek dywizji.

Co zaś się tyczy bagażów, w każdym miejscu postoju wybrany jest plac, na którym są one zgromadzone pod strażą konwojantów, którzy je następnie ładują na wozy.

Powyższy plan powinien być zawsze ściśle przestrzegany.

Pozostaje czekać tylko na rozkaz wyruszenia, dany przez dowództwo.

Po otrzymaniu rozkazu służba samochodowa wyznacza oficera na „kierownika transportu“, którego zadaniem jest:

- 1) opracowanie ostatecznego planu załadowania przewozu,
- 2) wykonanie przewozu,
- 3) opracowanie planu wyładowania,
- 4) dopilnowanie wyładowania.

Kierownik transportu wyznacza najprzód ilość potrzebnych oddziałów samochodowych i wysyła je puste na punkt pierwszego

przeznaczenia, gdzie im będą wydane szczegółowe wskazówki, tyżące się załadowania i porządku transportu.

Poczem udaje się on do sztabu dywizji i omawia ostateczny *plan przewozu*, w którym wyszczególniona jest ilość formacyj, oraz oznaczony dzień i godzina załadowania dla każdego poszczególnego placu. Godziny są oznaczone w ten sposób, aby transporty postępowały po sobie w odstępach od 1000 do 1500 metrów. Jako normę trwania ładowania można przyjąć 1 godzinę dla oddziałów bez materiału bojowego, a 1½ godziny dla oddziałów z tymże sprzętem (k. m., amunicja). Szybkość jazdy z ładunkiem wynosi 15 klm. na godzinę.

Plan przewozu powinien również ustalać ruchy taborów (marszruty i rozkład jazdy), aby uniknąć posuwania się temi samemi drogami i w tym samym czasie, transportów samochodowych i konnych.

### Załadowanie.

Place załadowania pozostają pod rozkazami oficera służby samochodowej, któremu przydzielony jest do pomocy oficer baonu przewożonego.

Dowódca reguluje przybycie kolumn pustych i odjazd kolumn załadowanych, oraz daje przydzielonemu sobie oficerowi oddziału wszystkie potrzebne wskazówki, dotyczące ruchów baonu.

Zdarza się nieraz, że karabiny maszynowe i amunicja załadowane są przed szeregowcami (o godzinę wcześniej), wówczas wszystkie wozy ciężarowe skierowują się na miejsce, wyznaczone dla czoła kolumny podczas załadowania.

We Francji pod koniec wojny kuchnie polowe były wraz z końmi przewożone na specjalnie do tego urządzonych wozach ciężarowych, a załadowanie ich odbywało się zawsze przed ładowaniem oddziału.

### W drodze.

Po załadowaniu wojska transport wyrusza o oznaczonej godzinie z każdego placu, skierowując się do „punktu wyjścia” (point initial), aby zająć miejsce wyznaczone w ogólnym transporcie. Dowódcom ich wydane są rozporządzenia odnośnie do drugiego miejsca przeznaczenia. Oficer służby samochodowej pełni funkcje komisarza drogowego, przebywa sam całą przestrzeń w celu usunięcia wszystkich przeszkód, wytyka kierunek jazdy na krzyżowaniach dróg, po wsiach i t. p.

### Wyładowanie.

W trakcie jazdy kierownik transportu przygotowuje *plan wyładowania* w porozumieniu z oficerem sztabu dywizji, któremu poruczony jest wybór miejsc postoju po jej przybyciu.

Kierownik transportu ustala plan wyładowania, biorąc w ra-

chubę nowo obrane postoje i wytyka marszrutę każdego oddziału od placu wyładowania do miejsca przeznaczenia.

Rozkazy zatrzymania i wyładowania transportu dane są dowództwu każdego baonu po przybyciu na drugie miejsce przeznaczenia. Wyładowanie odbywa się w tym samym porządku co załadowywanie.

Powinno ono być wykonane *jaknajszybciej* w celu natychmiastowego oczyszczenia drogi.

Powrót wozów pustych odbywa się inną drogą, aby nie tamowały ruchu transportów.

Przewóz wielkich jednostek wywołuje na drogach wzmożony ruch, który powinien być ściśle uregulowany. Dla przewozu dywizji trzeba 9 dywizjonów, dla brygady 6 dywizjonów, czyli około 500 samochodów ciężarowych, tworzących kolumnę, zajmująca blisko 33 klm.

We Francji doszło się stopniowo do wyodrębnienia pewnych dróg i przeznaczenia ich wyłącznie dla transportów samochodowych. Drogi te zwano „drogami strzeżonemi“.

Droga strzeżona, po której ruch jest określony przepisami, kontrolowana i uregulowana przez komisje regulujące, może być przyrównana do kolei żelaznej. Utrzymywana jest przez wojskową służbę drogową, złączoną ściśle ze służbą samochodową. Sprawność, sumienna i wytężona praca oddziałów drogowych przyczyniły się niemało do świetnych rezultatów, otrzymanych przez służbę samochodową we Francji. Chcąc choć w krótkości dać pojęcie o tem, co uczyniła, utworzona na prędcie w pierwszym roku wojny wojskowa służba drogową, wystarczy powiedzieć, iż zbudowała 900 klm. dróg i przerobiła przeszło 2,000 kilometrów drogi zwykłej na szeroką, zużywszy do tej pracy 27 milionów tonn kamieni.

Utworzenie dróg strzeżonych dozwoliło w krytycznych chwilach zwiększyć ich wydajność; w roku 1916-ym, droga z Bar-le-Duc do Verdun, jedyna linja dopływu wojsk i zaopatrzenia przepelniona była dniem i nocą wozami taborowymi, jadącemi w obie strony. Ruch ten wynosił przeszło 6,000 wozów na dobę, czyli przeciętnie 1 wóz na 14 sekund. Były nawet godziny w ciągu dnia, kiedy ta wydajność była zwiększona i dochodziła do 1 wozu na 4 sekundy.

Przykład powyższy świadczyć może o sile przewozowej i o sprawności taborów samochodowych, osiągniętej przy dobrej organizacji ruchu transportowego po drogach i posiadaniu dostatecznej ilości sił technicznych i roboczych dla naprawy. Przy dobrych warunkach taboro samochodowe stanowiąc będą dla dowództwa aparat transportowy pewny i sprawny, o wydajności, dającej się obliczyć ze ścisłością matematyczną.

Obecnie nie może być mowy o zrealizowaniu w Polsce tak szeroko idących projektów. Służba samochodowa nie jest tu jeszcze zupełnie zorganizowaną.

Stan taki wymaga jaknajszybszych zmian i poprawy. Projekty ulepszeń są już w opracowaniu, jak: zwiększenie wydaj-

ności warsztatów i parków reparacyjnych, utworzenie centralnego składu samochodowego, parku organizacyjnego i t. p.

Należy również przejąć się koniecznością przestrzegania przepisów, przyjętych w wojsku polskim, a uświęconych długoletniem doświadczeniem w czasie wojny na Zachodzie, t. j. nie przydzielania i niespecjalizowania wozów, używania ich całemi jednostkami i podług planu przewozowego, z góry starannie opracowanego bądź codziennie, bądź perjodycznie przez IV-odziały sztabów armij lub przez sztaby dywizyj, ścisłego przestrzegania dyscypliny przy ładowaniu i wyładowaniu i t. d.

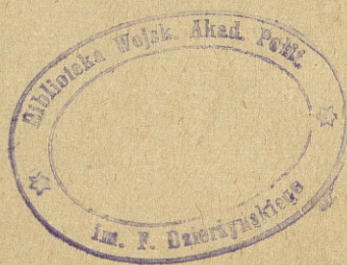
Tylko przy takich warunkach można będzie osiągnąć największą wydajność posiadanych środków samochodowych.

## SPIS RZECZY.

---

<b>Zaopatrywanie w czasie wojny</b> . . . . .	3
<b>Zadanie transportów w czasie wojny</b> . . . . .	15
I. Organizacja wojskowej służby kolejowej . . . . .	15
II. Przygotowanie planu przewozowego . . . . .	20
<b>Transporty wojsk operacyjnych</b> . . . . .	27
<b>Służba samochodowa</b> . . . . .	37
I. Zadanie służby samochodowej . . . . .	37
II. Organizacja służby samochodowej . . . . .	38
III. Użycie służby samochodowej . . . . .	41

---





35398/

2.