

**Andrzej Wojcieszak**



**Organizacja zabezpieczenia tyłowego  
1. Frontu Białoruskiego  
w operacji wiślańsko-odrzańskiej  
(12 stycznia – 3 lutego 1945)**



**Organizacja zabezpieczenia tyłowego**  
**1. Frontu Białoruskiego w operacji**  
**wiślańsko-odrzańskiej**  
**(12 stycznia – 3 lutego 1945)**



**Andrzej Wojcieszak**

**Organizacja zabezpieczenia tyłowego  
1. Frontu Białoruskiego w operacji  
wiślańsko-odrzańskiej  
(12 stycznia – 3 lutego 1945)**



**Poznań 2022**

Projekt okładki:  
Wydawnictwo Rys

Recenzent:  
płk dr hab. Jacek Lasota

Copyright by:  
Andrzej Wojcieszak

Copyright by:  
Wydawnictwo Rys

Wydanie I  
Poznań 2022

**ISBN 978-83-67287-61-6**

**DOI 10.48226/978-83-67287-61-6**

Wydanie:



Wydawnictwo Rys  
ul. Kolejowa 41  
62-070 Dąbrówka  
tel. 600 44 55 80  
e-mail: [tomasz.paluszynski@wydawnictworys.com](mailto:tomasz.paluszynski@wydawnictworys.com)  
[www.wydawnictworys.com](http://www.wydawnictworys.com)

## Spis treści

|                                                                                        |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Wstęp .....                                                                            | 7  |
| Część 1.                                                                               |    |
| Planowanie i ogólny przebieg operacji wiślańsko-odrzańskiej .....                      | 11 |
| Część 2.                                                                               |    |
| Planowanie i realizacja zabezpieczenia tyłowego operacji<br>wiślańsko-odrzańskiej..... | 35 |
| Rozmieszczenie jednostek i urządzeń tyłowych w rejonie<br>wyjściowym .....             | 39 |
| Organizacja transportu kolejowego .....                                                | 45 |
| Transport samochodowy .....                                                            | 57 |
| Zakończenie .....                                                                      | 63 |
| Bibliografia .....                                                                     | 65 |
| Spis rysunków .....                                                                    | 69 |
| Spis tabel .....                                                                       | 69 |





## Wstęp

„Organizacja zabezpieczenia tyłowego 1. Frontu Białoruskiego w operacji wiślańsko-odrzańskiej” jest drugą z serii publikacji dotyczących zabezpieczenia tyłowego (logistycznego) jednostek operacyjnych Armii Czerwonej podczas prowadzenia wielkich strategicznych operacji zaczepnych w latach 1944-1945. Celem tych publikacji jest uzmysłowienie Czytelnikowi roli i znaczenia zabezpieczenia tyłowego, tak często marginalizowanego, w prowadzeniu działań bojowych. Podobnie jak w części pierwszej większość pozyskanych materiałów pochodzi z tłumaczenia rosyjskojęzycznych publikacji o charakterze naukowym lub wspomnieniowym oraz informacji zawartych w polskich materiałach dotyczących II wojny światowej.

Zdaniem Autora informacje dotyczące zabezpieczenia tyłowego na szczeblu operacyjnym są istotnym i bardzo ważnym, a być może i ciekawym, dopełnieniem ogólnego tła historycznego oraz szeregu uwarunkowań natury politycznej, strategicznej i ekonomicznej.

Na początku 1945 r. sytuacja militarna i polityczna III Rzeszy wydawała się przesądzać jej los. Wielka ofensywa sowiecka rozpoczęta w czerwcu 1944 r. doprowadziła do utraty przez Niemcy ogromnej części Europy Środkowej. Straty w sprzęcie i ludziach były niemożliwe do odtworzenia. Co równie istotne, Niemcy niemal całkowicie utracili swoje zaplecze surowcowe w postaci pól naftowych i rafinerii Rumunii. Na zachodzie potencjał przemysłowy Zagłębia Ruhry był obracany w gruzy przez zmasowane naloty lotnictwa alianckiego. Wyczerpywały się również „zasoby” niewolniczej siły roboczej.

Klęska ostatniej wielkiej ofensywy w Ardenach przekreślała niemieckie marzenia o zawarciu kompromisowego pokoju z mocarstwami zachodnimi i kontynuowaniu wojny ze Związkiem Sowieckim. Co więcej, współpraca wojskowa mocarstw układała się poprawnie. W styczniu 1945 r. Stalin zapewnił swoich zachodnich sojuszników, że wkrótce znad Wisły ruszy wielka ofensywa, która uniemożliwi Niemcom przerzucenie jakichkolwiek sił z frontu wschodniego i powtórzenie ofensywy ardeńskiej. Wciąż zgodna współpraca sojuszników sprawiała, że dla obserwatorów realistycznie oceniających sytuację Niemiec było

jasne, że wykluczone jest powtórzenie sytuacji z listopada 1918 r., gdy wojna zakończyła się zawieszeniem broni.

Od zakończenia operacji Bagration, późnym latem 1944 roku, obszar między Morzem Bałtyckim a Karpatami był stosunkowo spokojny. Na całej linii frontu trwały intensywne przygotowania do kolejnej wielkiej ofensywy i zakończenia wojny.

Na początku stycznia 1945 roku armie sowieckie zajmowały obszar wzdłuż Wisły do jej wielkiego zakrętu, a następnie na północ wzdłuż Narwi. Wojska Stalina miały po kilka przyczółków na każdym odcinku – w Serocku i Różanie nad Narwią oraz w Puławach, Magnuszewie i Baranowie nad Wisłą.

12 stycznia 1945 roku wojska radzieckie rozpoczęły operację wiślańsko-odrzańską zwana „Styczniową ofensywą”, mającą na celu wyparcie Niemców z ziem polskich i przeniesienie działań wojennych na teren Rzeszy. W ciągu trwających 23 dni działań Armia Czerwona przesunęła granicę frontu o 500 kilometrów na zachód.

W walkach brały udział jednostki 1 Frontu Białoruskiego oraz 1 Frontu Ukraińskiego, w skład tego pierwszego wchodziły polskie oddziały, 1. oraz 2. Armia Wojska Polskiego z 1. Korpusem Pancernym. Niemcy bronili się siłami Grupy Armii „A” oraz „Środek”.

Początkowo plany wielkiej ofensywy zimowej zakładały błyskawiczne uderzenie siłami czterech frontów i dotarcie do Berlina w czasie nie dłuższym niż 60 dni, jednak konieczność wcześniejszego rozpoczęcia działań wojennych (o co zabiegali alianci zachodni odpierający ataki niemieckie w Ardenach) i zacięty opór stawiany przez jednostki niemieckie zmusiły Armię Czerwoną do weryfikacji założeń.

Ofensywa styczniowa, zwana też operacją wiślańsko-odrzańską, zakończyła się 3 lutego, trwała więc tylko trzy tygodnie. **Zatrzymała się, gdy wojska dwóch frontów dotarły do Odry.** Od 12 stycznia wojska radzieckie wykonały skok na odległość 400-500 kilometrów wykazując się sprawnością, której w czasie II wojny dotąd nie widziano. Średnie tempo natarcia piechoty wynosiło 25 km na dobę, a jednostki pancerne „pędziły” do przodu zdobywając nawet do 35 km terenu dziennie. Jeśli uwzględnimy, że wojska radzieckie toczyły przy tym walki z wycofującymi się Niemcami, przełamywały ich głębokie linie obronne, zdobywały bronione dużymi siłami miasta, a nawet przebijały się przez potężne linie umocnień, to wyczyn ten można uznać za niebywały.

Kolejny skok, 200 km do Odry do Łaby, był trochę trudniejszy, ale wcale nie ze względu na tężącą obronę niemiecką, ale dlatego, że nadmiernie wydłużyły się linie zaopatrzenia i ofensywę trzeba było wyhamować z braku paliwa, amunicji, żywności, części zamiennych.



## Część 1.

### Planowanie i ogólny przebieg operacji wiślańsko-odrzańskiej

Latem 1944 r., po rozbiciu strategicznych zgrupowań przeciwnika na Białorusi i zachodniej Ukrainie, wojska marszałka Konstantego K. Rokossowskiego i marszałka Iwana. S. Koniewa dotarły do Wisły i zdobyły przyczółki na jej zachodnim brzegu. Przygotowania do nowej wielkiej operacji, która miała otworzyć bezpośrednią drogę „do legowiska faszystowskiego zwierza”, rozpoczęły się pod koniec października. Po otrzymaniu wstępnych wskazówek Stawki Najwyższego Naczelnego Dowództwa, sztaby frontów przystąpiły do planowania ostatecznego natarcia. Jednocześnie w październiku-grudniu z rezerwy Stawki, z krajów nadbałtyckich, Węgier i Karelii w skład dwóch „głównych” frontów dodatkowo przekazano osiem armii ogólnowojskowych i trzy pancerne, pięć korpusów lotniczych, dwa korpusy artylerii przełamania, dużą liczbę samodzielnych jednostek artylerii, lotnictwa, czołgów i dział samobieżnych.

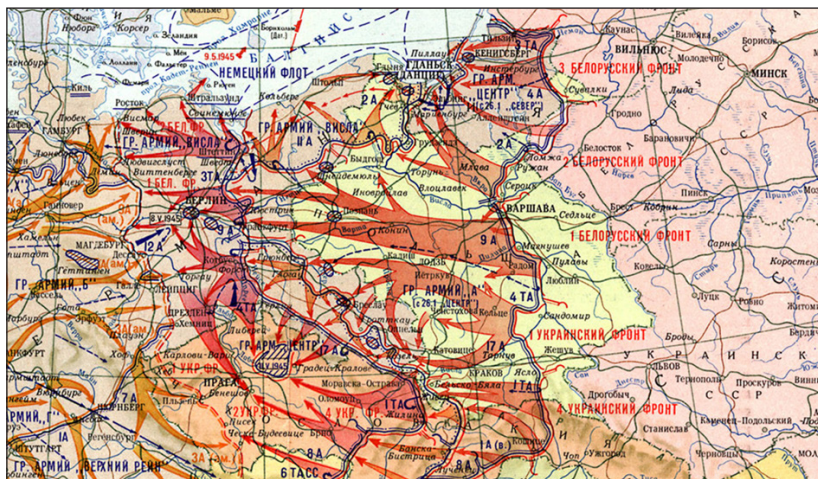
Na początku 1945 r. równowaga sił na froncie sowiecko-niemieckim nie pozostawiała wątpliwości co do rychłego upadku Niemiec. Potęga sowieckich sił zbrojnych osiągnęła najwyższy poziom i znacznie przewyższyła siły nazistowskich Niemiec. Wojska sowieckich Frontów oraz walcząca u ich boku 1. Armia Wojska Polskiego czyniły ostatnie przygotowania do wykonania operacji ofensywnej na centralnym kierunku frontu – na kierunku berlińskim<sup>1</sup>. Od wielu tygodni gromadzono siły i środki do wykonania uderzenia na głębokość kilkuset kilometrów. Jak zwykle, sowiecka przewaga liczebna była zwiększana wielką koncentracją wojsk i artylerii w kluczowych sektorach frontu. W ostatnich miesiącach 1944 r. napływały nad Wisłę nowe wielkie jednostki, które

<sup>1</sup> 28 i 25 listopada dowódcy frontów 1. Białoruskiego i 1. Ukraińskiego otrzymali z Moskwy dyrektywy, nakazujące przeprowadzenie operacji zaczepnych, 30 listopada – dowódca 2. Frontu Ukraińskiego, 3 grudnia – dowódcy frontów 3. i 2. Białoruskiego. Konkretnych terminów rozpoczęcia operacji Stawka nie określiła, jednak według słów generała Nikołaja A. Antipienki i członka Rady Wojennej 5. Armii Uderzeniowej generała Fiodora J. Bokowa, przygotowania należało zakończyć do 10 stycznia 1945 r.

zajmowały pozycje na coraz bardziej stłoczonych przyczółkach pod Magnuszewem, Puławami, Sandomierzem i na północ od Warszawy.

Dowództwo sowieckie planowało ofensywę, która pod względem celów, rozmachu, zaangażowanych sił i środków a także tempa natarcia miała przewyższyć wszystkie dotychczasowe. Na przyczółki po zachodniej stronie Wisły, zdobyte przez Armię Czerwoną latem 1944 r., dostarczano czołgi, działa i amunicję<sup>2</sup>. W stronę rzeki, rozdzielającej dwie walczące strony, podciągano linie zaopatrzenia, składy amunicji, paliwa, szpitale polowe, sztaby, węzły łączności i wojska inżynieryjno-techniczne ze specjalistycznym sprzętem. Uzupełniano też straty w „sile żywej”, budowano lotniska polowe i przerzucano na nie samoloty.

Rys. 1. Kierunki natarcia wojsk sowieckich w styczniu 1945 r.



Źródło: <https://eloblog.pl/sowieckie-mapy-frontow-ii-wojny-swiatowej/> [dostęp: 12.10.2021].

<sup>2</sup> Uderzenia przeciwko wojskom niemieckim zaplanowano na całym obszarze frontu sowiecko-niemieckiego, przy czym główne wysiłki skoncentrowano na najistotniejszym odcinku warszawsko-berlińskim. Tutaj, na początku 1945 r., związki operacyjne i taktyczne 1. Frontu Białoruskiego i 1. Frontu Ukraińskiego dotarły do linii Wisły, utrzymując trzy przyczółki na jej zachodnim brzegu: Magnuszew (45 km wzdłuż frontu i 18 km w głąb – 810 km<sup>2</sup>), Puławy (odpowiednio do 30 km i 10 km – 300 m<sup>2</sup>) i Sandomierz (odpowiednio 70 km i 50 km – 3500 km<sup>2</sup>).

Sowieci dysponowali niezwykle imponującym wachlarzem sił w starciu z Niemcami. 2. i 3. Front Białoruski na północy, liczące 12 armii, stały czoła trzem armiom Grupy Armii Centrum. W centrum przewaga sowiecka była jeszcze bardziej przygniatająca: 1. Front Białoruski i 1. Front Ukraiński, miały naprzeciw sobie niemiecką Grupę Armii A.

Żukow i Koniew mieli do dyspozycji 163 dywizje, w sumie:

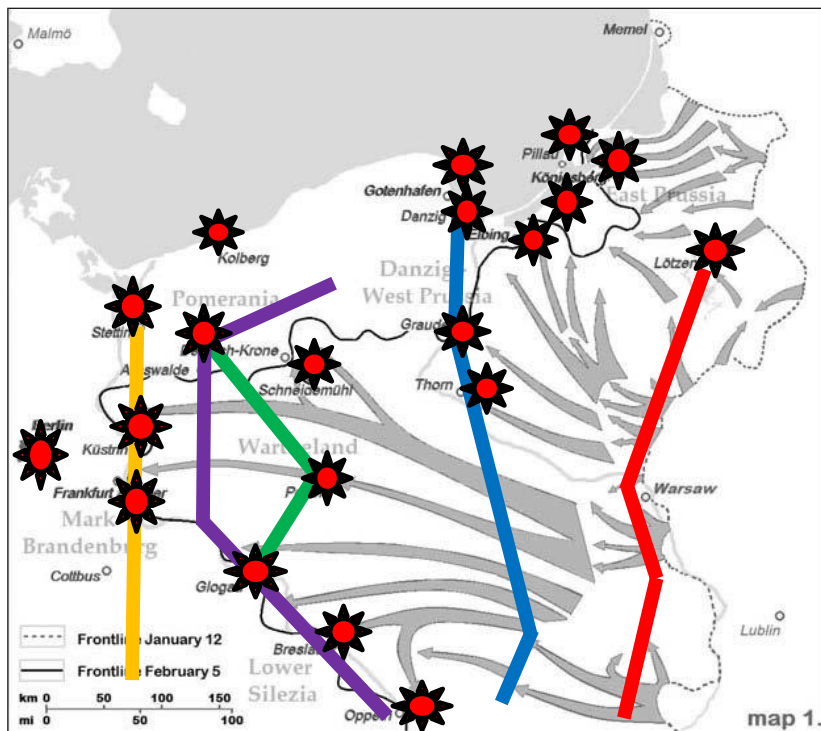
- 2 203 000 piechoty;
- 4 529 czołgów;
- 2 513 dział szturmowych;
- 13 763 sztuk artylerii polowej (76 mm lub więcej);
- 14 812 moździerzy;
- 4 936 dział przeciwpancernych;
- 2 198 wyrzutni rakiet Katiusza;
- 5 000 samolotów.

Przeciwko tym dwóm frontom armie niemieckie (17 A., 4. A Panc., 9. A) z Grupy Armii A mogły zgromadzić „tylko” 400 000 żołnierzy, 1 150 czołgów i 4 100 jednostek artylerii<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> O skali prowadzonych przygotowań i sile gromadzonych wojsk świadczy „tłok”, jaki panował na przyczółku magnuszewskim, gdzie na niewielkim obszarze skoncentrowano 3 armie, 24 dywizje i 5300 dział. Czołgi stały kilkanaście metrów od siebie, a działa „koło w koło”. Na przyczółku puławskim było trochę luźniej, bo stacjonowało tam „tylko” 16 dywizji i 3300 dział.

Rys. 2. Niemieckie linie obronne oraz miasta-twierdze, styczeń 1945 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: W. Bastiaan, Defiant Breakwaters or Desperate Blunders? A Revision of the German Late-War Fortress Strategy, *The Journal of Slavic Military Studies* 28 (2) / 2015, s. 353-378, University of Edinburgh, Edinburgh 2015. [https://www.researchgate.net/figure/German-Festungen-during-the-Soviet-Vistula-Oder-and-East-Prussian-offensives-East\\_fig1\\_279278676](https://www.researchgate.net/figure/German-Festungen-during-the-Soviet-Vistula-Oder-and-East-Prussian-offensives-East_fig1_279278676)

Wiadome było, że pauza operacyjna, potrzebna Sowietom do uzupełnienia stanów i przygotowania kolejnej wielkiej ofensywy, nie potrwa długo. Niemcy, nie byli do końca przekonani, że Stalin skieruje swoje wojska najkrótszą drogą na Berlin<sup>4</sup>. Sądzi, że najpierw wykona ofensy-

<sup>4</sup> W grudniu 1944 r. generał Reinhard Gehlen, szef „Fremde Heere Ost” przedstawił niepokojące szacunki dotyczące sowieckich zamiarów i możliwości. Stwierdzono, że główny sowiecki wysiłek 1. Frontu Białoruskiego i 1. Frontu Ukraińskiego zostanie skierowany przeciwko Grupie Armii A. OKH trafnie wyznaczyło termin



wy na południu, by wyrównać linię frontu. Dlatego powolnie i z oporami rozbudowywali swój system obronny „za Wisłą”, na zachodnich terenach okupowanej Polski oraz na Dolnym Śląsku i Pomorzu Zachodnim. Jednak, mimo trudności techniczno-materiałowych, do stycznia 1945 r. stworzyli aż pięć linii umocnień pomiędzy Wisłą a Odrą. Ciągnęły się one południkowo od Morza Bałtyckiego, a kończyły dopiero na linii Karpat. Przed planowaną ofensywą niemieckie linie obronne na linii Wisły były dziesięciokrotnie słabiej obsadzone żołnierzami niż linie sowieckie. Kolejna ofensywa była już tylko kwestią czasu. Ze względów politycznych Armia Czerwona przypuściła atak jeszcze głębszą zimą. Przez zasypane śniegiem polskie równiny miały przetoczyć się długie kolumny sowieckich czołgów.

W 1944 roku, Niemcy nie mieli już wątpliwości, że należy solidnie przygotować obronę przed nacierającą Armią Czerwoną. Jednakże nie było już ani czasu ani pieniędzy na stworzenie obrony o charakterze stałym. Oczywiście istniały takie fragmenty umocnień jak Wał Pomorski i Międzyrzecki Rejon Umocniony ale nie stanowiły one ciągłej linii obrony. Zostały jednak włączone do pośpiesznie planowanych fortyfikacji polowych tak jak i zamienione w twierdze niektóre miasta. Obrona miała się oprzeć na liniach umocnień polowych ciągnących się z północy na południe i oddległych od siebie średnio o 100 km.

Niemcy mieli nadzieję, że uda się zatrzymać „Iwanów” na rozbudowanych liniach umocnień i w miastach-twierdzach. Już na początku 1944 roku Niemcy zaczęli kreślić plany obrony na terenie między Wisłą i Odrą. Miał to być szereg ufortyfikowanych linii obronnych o głębokości od 300 do 500 km:

- linia A – ciągnąca się od Mazur poprzez linię Bzury, Pilicę i dalej na południe między Krakowem a Kielcami;
- linia B – biegnąca od Gdańska przez Grudziądz, Toruń, Włocławek, a dalej wzdłuż Warty, pomiędzy Katowicami i Krakowem do Wagu;
- linia C – opierała się o Wał Pomorski, będący częścią linii d, biegła przez Piłę i Poznań do Głogowa;

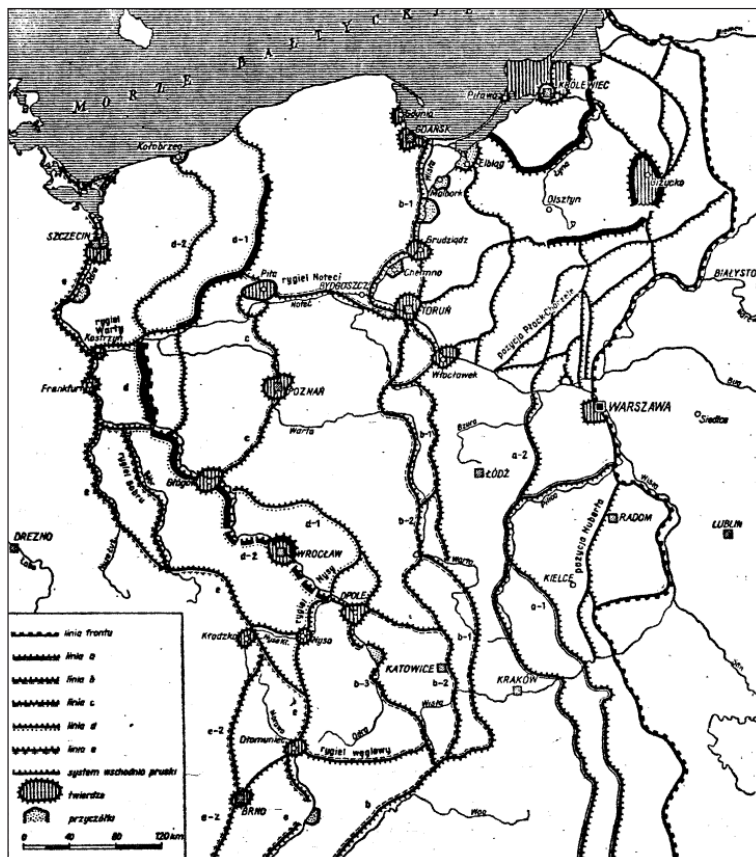
---

rozpoczęcia ofensywy na połowę stycznia. Hitler nie wierzył doniesieniom wywiadu dotyczącym sił Armii Czerwonej na linii Wisły, określając treść raportów jako „największe oszustwo od czasu Czyngis-chana”.

Uważał on że uda się powstrzymać przeciwnika na dawnej granicy polsko-niemieckiej. W związku z tym nakazał utworzyć Grupę Armii „Wisła”, która miała „przeszkodzić w przełamaniu się nieprzyjaciela w kierunku Gdańska i Poznania, i w ten sposób nie dopuścić do odcięcia Prus Wschodnich, oraz zabezpieczyć koncentrację nowych sił”.

- linia D – stanowił ją Wał Pomorski, Międzyrzecki Rejon Umocniony, a następnie górna Odra;
- linia E – od Szczecina wzdłuż linii Odra-Nysa Łużycka, następnie przez Sudety do Kłodzka a stąd przez Ołomuniec i Brno<sup>5</sup>.

Rys. 3. Rozmieszczenie niemieckich linii obronnych



Źródło: S. Hrebenda, Powstanie umocnień połowych linii b-2, [www.fortyfikacja.pl/?a=b2\\_hist](http://www.fortyfikacja.pl/?a=b2_hist) [dostęp: 11.10.2021].

<sup>5</sup> [https://pl.wikipedia.org/wiki/Operacja\\_wi%C5%9Bla%C5%84sko-odrza%C5%84ska](https://pl.wikipedia.org/wiki/Operacja_wi%C5%9Bla%C5%84sko-odrza%C5%84ska) [dostęp: 29.06.2021].

Umocnienia te ciągnęły się one południkowo od Morza Bałtyckiego, a kończyły dopiero na linii Karpat. Każda z nich została oznaczona kolejnymi literami alfabetu: a, b, c, d i e. Ponadto ze względu na ukształtowanie terenu, bądź też konieczność wzmocnienia obrony, niejednokrotnie dzieliły się dodatkowo na dwa pasy: np. d-1 i d-2. Również jako wzmocnienie powstały pozycje ryglowe biegnące ze wschodu na zachód takie jak np. „Rygiel Noteci” łączące poszczególne linie obrony (w przytoczonym przypadku „b-1” z „c” i „d-1”).

Załamanie się niemieckiego frontu wschodniego w połowie 1944 r. spowodowało, że wiele miast znajdujących się we wschodniej części III Rzeszy i na niewyzwolonych jeszcze ziemiach polskich ogłaszano twierdzami. **których zadaniem było „łamanie fal”, czyli frontalnych ataków żołnierzy Armii Czerwonej w waciakach i z karabinami na sznurkach.** Tylko, że Sowieci nie mieli już karabinów na sznurkach, nosili dobre buty i ciepłe mundury, a ich czołgi i działa dysponowały nieograniczoną ilością amunicji...

Na mapach i w dokumentach sztabowych niemieckie linie obronne wyglądały potężnie, ale w istocie były „wydmuszką”. Przede wszystkim dlatego, że brakowało żołnierzy do ich obsadzenia. Ci nieliczni, którzy mieli ich bronić, byli pozbawieni pancernego i artyleryjskiego wsparcia. Setki czołgów i dział utracono w grudniu w czasie ofensywy ostatniej szansy na zachodzie – w Ardenach. Mimo wszystko do obrony linii Wisły szykowało się 400 tysięcy żołnierzy niemieckich, wspieranych przez 4 tys. dział oraz około 1000 czołgów i dział pancernych. To jednak było dużo za mało<sup>6</sup>.

Decyzje, podejmowane przez Adolfa Hitlera, miały przede wszystkim wymiar propagandowy: miasta-twierdze miały w mniemaniu kierownictwa politycznego Rzeszy pełnić funkcję zapory przed nacierającymi Sowietami. W większości przypadków brakowało w tych ośrodkach miejskich umocnień lub solidnie uposażonych garnizonów. Na obszarze Prus Wschodnich, wschodnich Niemiec (Pomorze, Śląsk) oraz zachodniej Polski 20 miast ogłoszono i przekształcono w twierdze<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> P. Szymański, Ofensywa styczniowa, czyli jak Żukow z Koniewem „zaorali” Niemców w trzy tygodnie <https://ciekawostkihistoryczne.pl/2020/01/12/ofensywa-styczniowa-czyli-jak-zukow-z-koniewem-zaorali-niemcow-w-trzy-tygodnie/> [dostęp: 20.11.2021].

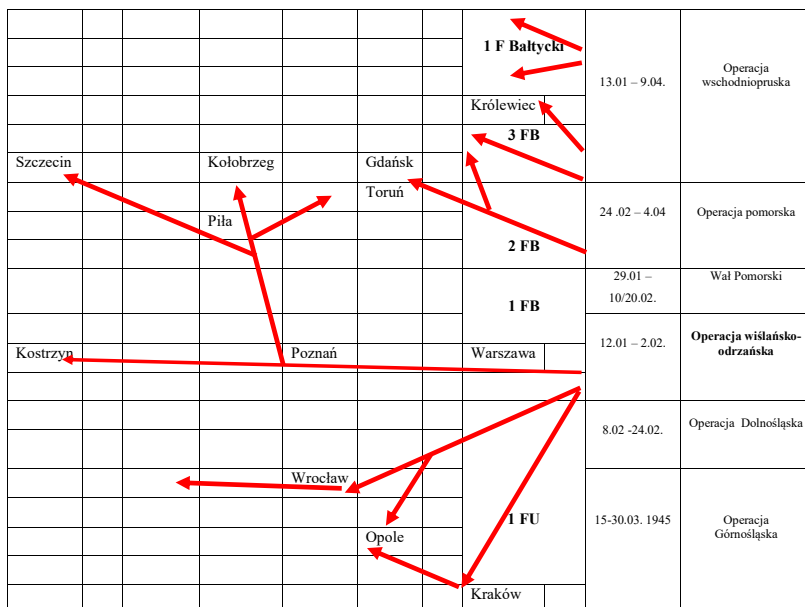
<sup>7</sup> Tamże.

**Przyjęcie takiej strategii uniemożliwiło Niemcom skuteczne wykorzystanie systemu „miast-twierdz”. Tworzyły one jedną wielką linię obrony przebiegających z północy na południe Polski. W jej skład wchodziły m.in. twierdze Gdańsk, Gdynia, Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz, Piła, Poznań, Głogów, Wrocław i Nysa. Zgodnie z założeniami, ufortyfikowane i wzmocnione artylerią i czołgami duże miasta, miały zatrzymywać natarcia radzieckie na wiele tygodni. **Hitler spodziewał się, że Rosjanie zdecydują się na otaczanie miast-twierdz i zdobywanie ich w długich, krwawych walkach ulicznych.** Wiedział, że w sprzyjających warunkach, kilku lub kilkunastotysięczna załoga twierdzy może się bronić tygodniami, wiążąc w walkach kilkakrotnie większe siły oblegające. Ten sprytny pomysł w czasie ofensywy styczniowej sprawdził się tylko częściowo. Sowieci co prawda okrążali i zdobywali duże miasta, ale nie przerywali przy tym natarcia na zachód, zostawiając niemieckie garnizony na tyłach<sup>8</sup>.**

---

<sup>8</sup> Tamże.

Rys. 4. Sekwencja operacyjna



Źródło: opracowanie własne na podstawie: J. Lopez, N. Aubin, V. Bernard, N. Guillerat, II wojna światowa. Infografiki, wyd. Rebis, Poznań 2021, s. 137.

Naczelne dowództwo sowieckie zaplanowało wykonanie z przyczółków nad Wisłą dwóch potężnych uderzeń na głębokość do 500 km, rozcięcie całego zgrupowania niemieckiego w Polsce i zniszczenie go częściami. Główne uderzenie na kierunku wiślano-odrzańskim miały wykonać wojska 1. Frontu Białoruskiego marszałka Geоргija Żukowa i 1. Frontu Ukraińskiego marszałka Iwana Koniewa. Na skrzydłach pomocnicze uderzenia na południu miały wykonać armie 2. Frontu Ukraiński (od 10 września 1944 marszałek Rodion Malinowski)<sup>9</sup> i 3. Frontu

<sup>9</sup> 2 FU w okresie 6 – 15 marca 1945 brał udział w operacji bałatońskiej, a od 16 marca – 13 kwietnia wraz z 3 Frontem Ukraińskim w operacji wiedeńskiej przeciw niemieckiej Grupie Armii „Süd”, zajmując 13 kwietnia Wiedeń i eliminując z wojny Węgry i Austrię. W maju 1945 wraz z częścią sił 1 i 4 Frontu Ukraińskiego wykonał operację praską przeciw części sił niemieckiej Grupy Armii „Mitte” oraz Grupie Armii „Ostmark”.

Ukraińskiego (gen. armii Fiodor Tołbuchin)<sup>10</sup>, na północy zaś 2. Front Białoruski (marszałek Konstanty Rokossowski) i 3. Front Białoruski (marszałek Aleksander Wasilewski).

Nad Wisłą, od ujścia Narwi do Józefowa na odcinku 270 km do natarcia szykowały się wojska I Frontu Białoruskiego, a od Józefowa do Jasła, na odcinku 230 km – armie I Frontu Ukraińskiego. Ponad 2,2 mln żołnierzy sowieckich było gotowych do boju i „odpłacenia” Niemcom, którzy najechali ich kraj. Wspierało ich 36 tysięcy dział i moździerzy, 6,4 tysiąca czołgów i ponad 4,7 tysiąca samolotów.

Głównym zadaniem jednostek obu frontów radzieckich było rozbicie sił niemieckich i jak najgłębsze wdarcie się w ich linie obronne. Sowietzi wiedzieli już, że Niemcy potrafili wycofywać się na głębokość kilkudziesięciu kilometrów i na nowo tworzyć linie obrony, które potem trzeba było zdobywać w wielodniowych, krwawych walkach. Doświadczeni w bojach radzieccy dowódcy rozkazywali swoim żołnierzom gnać naprzód i nie pozwalać sobie i Niemcom nawet na chwilę oddechu.

Zgodnie z myślą przewodnią wojska 1. Frontu Białoruskiego (47., 61., 3. i 5. Armie Uderzeniowe, 8. Gwardyjska Armia, 69. i 33. Armie, 1. i 2. Gwardyjskie Armie Pancerne, 16. Armia Lotnicza, 1. Armia Wojska Polskiego, 11. i 9. Armie Pancerne, 2. i 7. Gwardyjskie Korpusy Kawalerii – ogółem 68 dywizji piechoty i 6 kawalerii, 5 korpusów pancernych i 2 zmechanizowane, 5 samodzielnych brygad pancernych, 2 dział samobieżnych, 1 kawalerii, 2 rejonu umocnione – i wiele innych, jak choćby 4. i 6. Korpusy Artylerii i sześć dywizji artylerii przełamania, szturmowe brygady inżynieryjno-saperskie, samodzielne bataliony miotaczy ognia itd.) miały rozbić warszawsko-radomskie zgrupowanie przeciwnika i, przesuając się 150-180 km do przodu, nie później niż 11-12 dnia natarcia opanować rubież Piotrówek, Żychlin, Łódź. Dalej należało rozwijać powodzenie w ogólnym kierunku na Poznań<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> W lutym–marcu 3 FU zajął dogodne pozycje w rejonie Istebnej. Od końca marca (od 24 marca do 15 kwietnia 1945) prowadził ciężkie walki na polskim Górnym Śląsku w rejonie Żor i Wodzisławia Śląskiego. W okresie 6–11 maja wraz z częścią sił 1 i 2 Frontu Ukraińskiego przeprowadził operację praską przeciw siłom Grupy Armii „Środek” i Grupie Armii „Ostmark” (Austria).

<sup>11</sup> W. Bieszanow, Wiślańsko-odrzańska operacja Armii Czerwonej, <https://www.magnum-x.pl/artykul/wislansko-odrzenska-operacja-armii-czerwonej> [dostęp: 17.07.2021].

Wojska 1. Frontu Białoruskiego miały wykonać uderzenie z przyczółków warecko-magnuszewskiego i puławskiego na kierunku Poznań-Kostrzyn, a wojska 1. Frontu Ukraińskiego z przyczółka w rejonie Sandomierza na Częstochowę-Wrocław. Oprócz uderzeń rozcinających zaplanowano pomocnicze w rejonie Warszawy z przyczółka pod Puławami na Radom i Łódź oraz w kierunku Ostrowca Świętokrzyskiego i Opatowa<sup>12</sup>.

Marszałek Żukow zamierzał rozbić obronę przeciwnika na trzech kierunkach. Główne uderzenie zamierzał wykonać na Kutno, Poznań z przyczółka magnuszewskiego (o szerokości 45 km i głębokości 18 km). Tam też 61. i 5. Armie Uderzeniowe i 8. Gwardyjska Armia miały przełamać pozycje wroga na 17-kilometrowym odcinku i zapewnić „czyste” wprowadzenie do walki dwóch armii pancernych i 2. Gwardyjskiego Korpusu Kawalerii. Wspierać je miała 3. Armia Uderzeniowa, znajdująca się w drugim rzucie frontu.

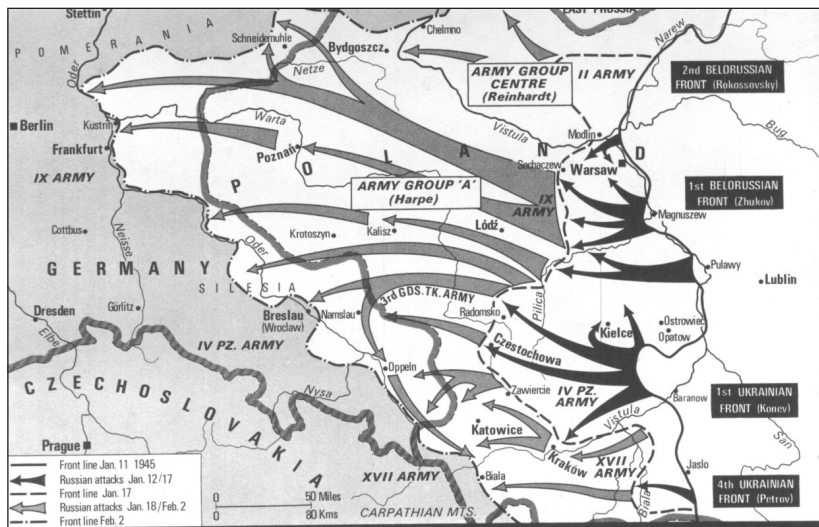
Drugie uderzenie planowano wykonać z przyczółku puławskiego (o szerokości 30 km i głębokości 10 km) w kierunku Radom, Łódź. Obronę przeciwnika na 13-kilometrowym odcinku przełamywały 69. i 33. Armie, wzmocnione 11. i 9. Korpusami Pancernymi. W dwunastym dniu operacji 69. Armia miała opanować Łódź i wyjść na rubież Zgierz, Pabianice. 33. Armia głównymi siłami kierowała się na Szydłowiec, by współdziałać z wojskami 1. Frontu Ukraińskiego, okrążyć i zlikwidować ostrowiecko-opatowskie zgrupowanie przeciwnika. W trzecim dniu operacji planowano wprowadzić do walki 7. Gwardyjski Korpus Kawalerii.

Wojskom 1. Frontu Ukraińskiego (6., 13., 52., 5., 60., 59. i 3. Gwardyjskie Armie, 21. Armia, 4. i 3. Gwardyjskie Armie Pancerne, 2. Armia Lotnicza, 25., 31. i 4. Gwardyjskie Korpusy Pancerne, 7. Gwardyjski Korpus Zmechanizowany, 1. Gwardyjski Korpus Kawalerii – ogółem 66 dywizji piechoty i 3 kawalerii, 6 korpusów pancernych i 3 zmechanizowane, 3 samodzielne brygady pancerne i 3 dział samobieżnych, 1 rejon umocniony, 7. i 10. Korpusy Artylerii, 5 dywizji artylerii przełamania) rozkazano, we współdziałaniu z Frontem Białoruskim rozbić kielecko-radomskie zgrupowanie przeciwnika i, przesuwając się 120-150 km do przodu, w 10-11 dniu operacji opanować rubież Piotrków, Częstochowa, Bochnia; dalej – nacierać w ogólnym kierunku na Wrocław.

<sup>12</sup> Praca zbiorowa, (red. K. Sobczak), *Encyklopedia II wojny światowej*, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1975, s. 641-643.



Rys. 5. Schemat ogólnego przebiegu operacji wiślańsko-odrzańskiej



Źródło <https://www.onwar.com/wwii/maps/efront/23efront.html> [dostęp: 17.01.2021].

Operacja Wisła-Odra była początkowo pomyślana jako jedna z ważniejszych ofensyw, które miały rozpocząć się pod koniec stycznia 1945 roku i doprowadzić do zakończenia wojny w 45 dni<sup>13</sup> (początkowo zakładano, że wojska 1 Frontu Białoruskiego miały w ciągu 15 dni z rubieży Wisły osiągnąć Odrę, a potem – w ciągu następnych 30 – od Odry i Łaby i zdobyć Berlin). W pierwszym etapie nacierające wojska miały zająć miasta: Łódź, Bydgoszcz, Poznań i Wrocław. W czasie trwania drugiego etapu Armia Czerwona i oddziały Wojska Polskiego, miały sforsować Odrę i doprowadzić do zdobycia Berlina.

12 stycznia 1945 roku na froncie wschodnim oddziały Armii Czerwonej i Wojska Polskiego rozpoczęły operację wiślańsko-odrzańską, zwaną potocznie „Ofensywą styczniową”. Jej celem było wyparcie wojsk niemieckich z ziem polskich, a następnie przeniesienie działań wojennych na teren III Rzeszy. Liczące ponad 2 miliony żołnierzy armie

<sup>13</sup> D. Porter, Pojazdy pancerne Armii Czerwonej 1939-1945, wyd. Bellona, Warszawa 2010, s.128.



sowieckie przerwały linię frontu ustabilizowanego od jesieni 1944 roku na linii Wisły i Narwi.

Ofensywa rozpoczęła się w Małopolsce siłami 1. Frontu Ukraińskiego, a nie jak przypuszczało dowództwo niemieckie na terenie Prus Wschodnich. Wojska 1. Frontu Ukraińskiego uderzyły z przyczółka sandomierskiego dwóch kierunkach. W pierwszym na Kielce i Częstochowę w stronę Wrocławia, a drugim w stronę Krakowa i Górnego Śląska (omijając te rejony manewrem oskrzydłującym) i wyszły nad Odrę. W ten sposób zmuszono niemieckie oddziały do odwrotu.

Natarcie szybko przebiło się przez pozycje wojsk niemieckich, które z powodu braku piechoty składały się z oddalonych od siebie umocnionych punktów oporu nietworzących ciągłego frontu. Niewielkie niemieckie zgrupowania, siły odwodowe i jednostki zaporowe były rozbijane z marszu. W ciągu 6 dni wojska 1. Frontu Ukraińskiego pokonały aż 160 km! 19 stycznia wojska Frontu opanowały Lubliniec, a 21 dotarły na przedpola Wrocławia i osiągnęły Odrę. Rozpoczęła się bitwa o uchwycenie jej zachodniego brzegu w rezultacie czego, w dniach 24-26 stycznia, zdobyto cztery przyczółki w rejonie Ścinawy, Prochowic, Oławy i Brzegu oraz Opola. Zdobyte przyczółki były zaciekle atakowane przez Niemców i twardo bronione przez żołnierzy Armii Czerwonej.

Dwa dni później (14 stycznia) ruszyły centralne fronty białoruskie: 1. Front Białoruski i 2. Front Białoruski. Wojska sowieckie wykonały trzy uderzenia. Pierwsze głównie z przyczółka magnuszewskiego w kierunku Kutna. Drugie uderzenie z przyczółka puławskiego w kierunku Radomia i Łodzi; a trzecie z rejonu Jabłonny – Legionowa i spod Warszawy. Po przełamaniu niemieckiej obrony wojska 1. Frontu Białoruskiego miały nacierać w pasie Warszawa – Radom i dalej na Łódź – Kutno, Bydgoszcz – Poznań. 27 stycznia wojska Żukowa nacierające przez Wielkopolskę dotarły do przedwojennej granicy polsko-niemieckiej i wkroczyły na tereny III Rzeszy. Następną przeszkodą miały być potężne fortyfikacje Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego. Linię MRU zdobyto 30 i 31 stycznia.

Niemcy aż do połowy stycznia nie zorientowali się, że mają do czynienia z wielką operacją ofensywną i zbyt wolno podejmowali decyzje o włączaniu świeżych i silnych jednostek do walki. Armie niemieckie broniące pierwszej linii, które miały zatrzymać Sowietów nad Wisłą,

były za słabe i od razu poszły w rozsypkę. Siła sowieckiej ofensywy zdeorganizowała niemieckiej linie obrony<sup>14</sup>, oskrzydłając zgrupowania przeciwnika i przecinając linie zaopatrzeniowe. Część oddziałów niemieckich w obawie przed oskrzydleniem, rezygnowała z obrony niektórych miast i decydowała się na odwrót. Niemiecka obrona na linii Wisły została przełamana a sowieckie dywizje przekroczyły rzekę w wielu miejscach. 19 stycznia wojska sowieckie opanowały Łódź, Kutno i Tomaszów Mazowiecki, 20 stycznia zajęły Koło, a 21 Gniezno. Pierwszą poważną przeszkodą okazał się dopiero Poznań, do którego dotarli 22 stycznia. Tempo natarcia radzieckiego było niebywałe. Z początkowych 25-30 km dziennie, Sowietci doszli do 80 km/dziennie! Służby zaopatrzenia miały ogromne problemy z nadążaniem za jednostkami uderzeniowymi<sup>15</sup>. Duża głębokość natarcia utrudniała także działania lotnictwa, które nadal stacjonowało na wschodnim brzegu Wisły. Lotniska trzeba było więc przenieść bliżej frontu, a samoloty przebazować. Najpierw jednak zdobyty teren trzeba było oczyścić z niedobitków, zdobyć oblężone miasta i zabezpieczyć front na skrzydłach.

Już pierwsze dni ofensywy pokazały jak dużo sowieccy dowódcy nauczyli się od Niemców. Stosowali manewry, które zastosowano na nich w 1941 r. w operacji Barbarossa. Jednostki pancerne nie zatrzymywały się, by rozbijać okrążone niemieckie zgrupowania, ale parły naprzód siejąc zamęt i zniszczenie na głębokich tyłach. Szybkiemu tempu natarcia sprzyjały wymarzone (dla Armii Czerwonej) warunki pogodowe. Operacja toczyła się na płaskich, nizinnych terenach środkowej Polski, gdzie jedynymi naturalnymi przeszkodami były niewielkie rzeczki. Było dość zimno (od -10 do -15 stopni), ale pokrywa śnieżna była cienka. Pozwalało

<sup>14</sup> Na obszarze między Wisłą a Odrą Niemcy zbudowali 6-7 linii umocnień biegnących z północy i powiązanych ze strefą wschodniopruskich oraz pomorskich umocnień i twierdz. Na zachodzie wojska niemieckie opierały swoją obronę o linie umocnień zbudowanych na dawnej granicy niemiecko-polskiej. Na kierunku północno-zachodnim był Wał Pomorski, który ciągnął się od Ustki, przez Szczecinek, Nadarzyce, Wałecz, Tuczno do Gorzowa Wielkopolskiego, dalej był Międzyrzecki Rejon Umocniony, zbudowany na wielkim łuku Warty i Odry oraz umocniony odcinek środkowej odry z miastami-twierdzami: Głogowem, Wrocławiem, Brzegiem, Opolem i Koźlem. Tak pomyślaną linię umocnień zamykała rubież przygotowana wzdłuż dolnej Nysy Łużyckiej i dolnej Odry z miastami-twierdzami i rejonami umocnień: Szczecinem, Kostrzynem, Frankfurtem, Gubinem i Zgorzelcem.

<sup>15</sup> Jeden z oddziałów 5. Armii Uderzeniowej pokonał przez pięć dni 370 km. Zużył całą amunicję i paliwo, musiał się więc zatrzymać na dwa dni.

to jednostkom pancernym na prowadzenie natarcia w szybkim tempie i pokonywanie z marszu terenów podmokłych (bagien, rozlewisk), których wiosną, latem czy jesienią nie mogłyby przejść. Obie strony – wycofujący się Niemcy i atakujący Sowieci próbowali pokonywać rzeki i jeziora po zamrożonym lodzie. Nie zawsze to się udawało.

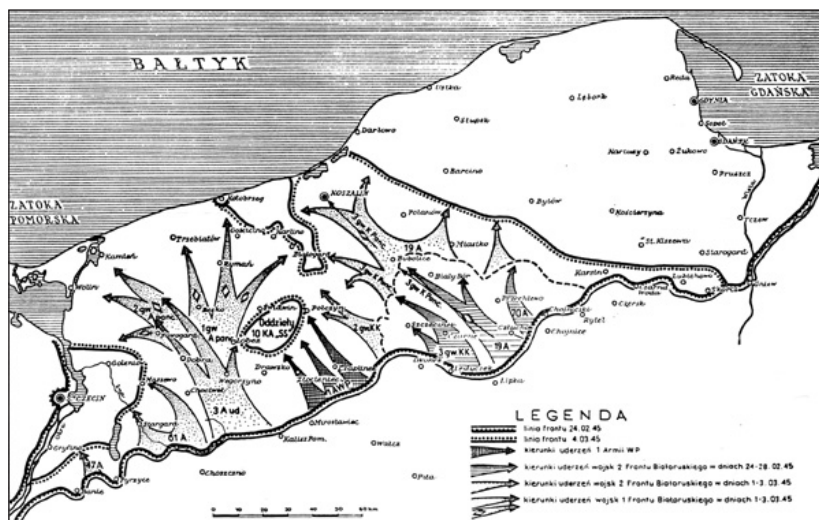
Niemcy też dużo nauczyli się na wschodzie. Potrafiли wycofywać się w sposób zorganizowany, na długo zatrzymując lub spowalniając sowieckie natarcia. Tym razem kompletnie się to nie udawało. W czasie ofensywy styczniowej rozbite oddziały nie wycofywały się – jak to dotąd bywało – na „z góry upatrzone pozycje”. Żołnierze zwykle porzucali ciężki sprzęt i w panice wycofywali się na zachód, by po kilku dniach trafić do niewoli. Maruderów rozbrajały i zagarniały jednostki zabezpieczenia tyłów, bo sowieckie czołówki pancerne były już 100 czy 200 kilometrów dalej.

Tymczasem STAWKA 17 stycznia wydała dyrektywę do dalszych działań 1. Frontu Ukraińskiego, który miał do 30 stycznia wyjść nad Odrę pomiędzy Głogowem a Wrocławiem i zająć tam przyczółki. Natomiast 1. Frontowi Białoruskiemu nakazano osiągnięcie do 4 lutego linii Bydgoszcz – Poznań. 2. Front Białoruski marszałka Rokossowskiego, który, pracując z Narwi ku wielkim jeziorom mazurskim, uwikłał się w ciężkie walki, w dalszej fazie operacji miał ruszyć na Pomorze i działać pomiędzy Gdańskiem i Szczecinem.

Do końca stycznia wojska sowieckie osiągnęły w wielu punktach górny bieg Odry. W ciągu 23 dni trwania zimowej operacji przesunięto granicę frontu o 500-550 kilometrów na zachód nad Odrę. Tempo natarcia zaskoczyło nawet sowieckich dowódców! Wojska marszałków Żukowa i Koniewa pokonały odległość od Wisły do Odry w trzy tygodnie i zatrzymały się dopiero na Odrze... Pod względem rozmachu operacja ta należała do największych i najbardziej efektywnych strategicznych operacji zaczepnych w II wojnie światowej. W jej wyniku zostały wyzwolone centralne, północne, północno-zachodnie, zachodnie i częściowo południowo-zachodnie obszary współczesnej Polski. Operacje w Polsce miały na celu zniszczenie sił przeciwnika i uzyskanie korzystnych rubieży do podjęcia walk o Berlin. W styczniu wojska Armii Czerwonej wdarły się głębokim klinem w niemiecką obronę, doszły do Odry, w kilku miejscach uchwyciły i umocniły przyczółki na górnej i środkowej części rzeki, między innymi przyczółki na po-

łudnie od Frankfurtu i na północ od Kostrzyna. Berlin leżał zaledwie 60 km na zachód. Wiele miast i miasteczek zostało szybko zdobytych, jednak niektóre ominięte punkty oporu utrzymywały się przez dłuższy czas, znacznie komplikując zadanie sowieckim służbom zaopatrzeniowym, które musiały działać wzdłuż nadmiernie rozciągniętych tras.

Rys. 6. Walki 1. Frontu Białoruskiego na Pomorzu Zachodnim (24 lutego – 4 marca 1945 r.)



Źródło: <https://il.wp.com/www.sp2bytow.home.pl/historia/foto/3.jpg> [dostęp: 14.01.2021].

W lutym i w marcu głównym zadaniem stało się umocnienie głębokiego zaplecza, podciągnięcie linii zaopatrzenia, wzmocnienie wojsk przed forsowaniem Odry i przed operacjami na kierunku berlińskim i drezdeńskim. Ale najważniejszym celem operacji prowadzonych w tym okresie było rozbicie silnego zgrupowania przeciwnika zgrupowanego na Pomorzu Zachodnim, aby nie dopuścić do ataku na prawe skrzydło 1. Frontu Białoruskiego z kierunku północnego. Stało się oczywiste, że bez likwidacji zagrożenia na Pomorzu nie można było myśleć o marszu

na Berlin. Oddziały niemieckie stawiały coraz twardszy opór – walki toczyły już się przecież nie na terenach okupowanych, ale na ziemiach należących do Rzeszy. Operacje zmierzające do zniszczenia wojsk przeciwnika, chroniącego się za umocnieniami Wału Pomorskiego<sup>16</sup>, w tym rejonie prowadziły początkowo jedynie wojska 2. Frontu Białoruskiego. W późniejszym okresie (od 1 marca) dołączyły wojska prawego skrzydła 1. Frontu Białoruskiego z udziałem 1 armii WP wykonując dwa silne uderzenia w kierunku na Kołobrzeg i Kamień Pomorski<sup>17</sup>.

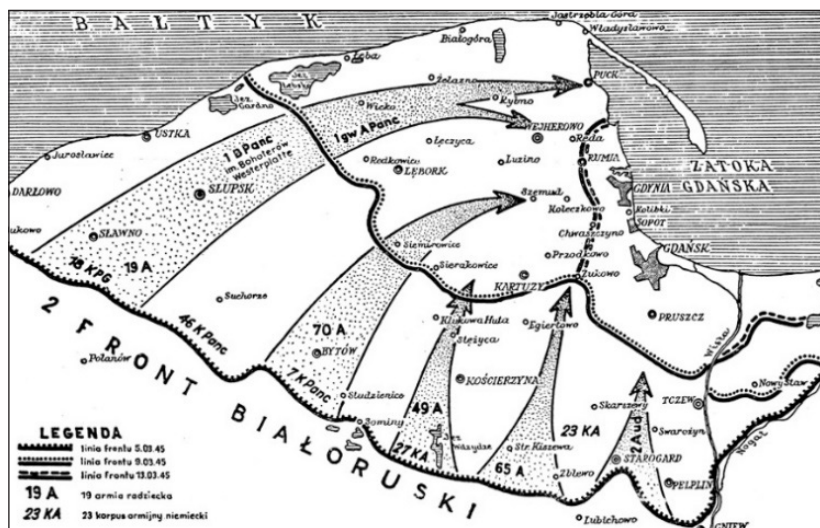
Z chwilą wyjścia głównych sił 1. Frontu Białoruskiego nad Odrę powstała luka pomiędzy głównymi siłami 1. a 2. Frontem Białoruskim, który nacierał zasadniczymi siłami na Elbląg. Niemcy zaczęli pospieszyć grupować swoje siły (GA „Weichsel”) na Pomorzu Zachodnim (tzw. „nawis pomorski” czyli tereny Prus Wschodnich, Pomorza Środkowego i Zachodniego) z zamiarem wykonania uderzenia w prawe skrzydło

<sup>16</sup> Jedną z głównych niemieckich pozycji obronnych był Wał Pomorski (Pommernstellung). Fortyfikacje – setki bunkrów i umocnień polowych – wznosili Niemcy w nieprzystępnym terenie leśnym od 1934 roku wzdłuż przedwojennej granicy Polski. Rozbudowę umocnień znacznie przyspieszono jesienią 1944 roku. Hitler liczył, że odwrócą one losy wojny na wschodzie. Wał miał 275 km długości. Na odcinku od Podgajów do Gorzowa Wielkopolskiego rozciągała się częściowo ufortyfikowana linia D-2. Wał Pomorski stanowił rubież fortyfikacyjną, którą Niemcy zaczęli budować w 1934 r. na Pomorzu Zachodnim wzdłuż granicy niemiecko-polskiej, mniej więcej na linii Szczecinek, Wałcz, Gorzów Wielkopolski. W rezultacie powstała silna rubież obronna, której podstawowymi elementami były stałe pojedyncze żelbetowe obiekty fortyfikacyjne z wmontowanymi w stropy kopułami pancernymi uzbrojonymi w działa dużych kalibrów i ciężkie karabiny maszynowe. Stałe elementy fortyfikacyjne Wału Pomorskiego wzmocnione zostały w 1944 r. polowymi obiektami fortyfikacyjnymi w postaci mało widocznych zapór inżynierskich, pól minowych oraz rowów przeciwczołgowych. Elementem składowym Wału Pomorskiego były dwie, a w niektórych rejonach nawet trzy linie tranzei. Rozbudowywano dodatkowe umocnienia zarówno betonowe, jak i ziemne. Schrony zostały połączone rowami ciągłymi i okopami, a poszczególne miejscowości przekształcone w punkty oporu. Druga rubież, nazwana przez Niemców „Pommersche Seenstellung – d2”, przebiegała od twierdzy Kołobrzeg przez Karlino, Połczyn-Zdrój, Złocieniec, Drawno, Pełczyce, Gorzów Wlkp. Rubież ta nie została w pełni rozbudowana pod względem inżynierskim. Gotowe były samodzielne punkty oporu i zapory przeciwpancerne. Trzecia rubież, nazwana „Oder-Stellung”, rozciągała się wzdłuż Odry i składała się z umocnień typu polowo-fortyfikacyjnego. Była to główna linia oporu ze względu na naturalne walory obronne (szeroka i głęboka przeszkoda wodna).

<sup>17</sup> Zob. więcej: A. Jasiński, Przełamanie Wału Pomorskiego, Warszawa 1958.

i tyły wojsk 1. Frontu Białoruskiego. Do rozbicia tych wojsk dowództwo 1. Frontu Białoruskiego wyznaczyło znaczne siły do natarcia z rubieży Tuchola-Wałcz (niem. *Tuchel i Deutsch Krone*).

Rys. 7. Walki 2. Frontu Białoruskiego na Pomorzu Gdańskim



Końcowe działania Armii Czerwonej w ramach operacji pomorskiej 6-13 marca 1945  
 Źródło: <https://i2.wp.com/www.sp2bytow.home.pl/historia/foto/4.jpg> [dostęp: 15.01.2021].

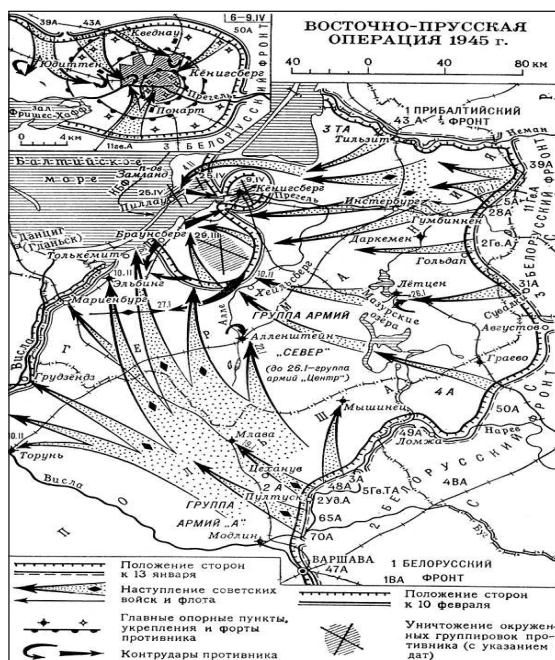
Celem przeprowadzenia operacji pomorskiej było zniszczenie sił niemieckich znajdujących się na obszarze Pomorza Zachodniego, na północ od Warty i Noteci, zdobycie i utrzymanie Pomorza, zapewnienie łączności z Prusami Wschodnimi oraz stworzenie do zorganizowania bezpiecznej obrony nad Odrą.

W trakcie operacji pomorskiej doszło do licznych, bardzo zaciętych walk o pozycje umocnione i walk ulicznych, co skutkowało wysokimi stratami osobowymi. Równie duże były straty materialne. W wyniku przeprowadzonej operacji wojska 1. Frontu Białoruskiego rozbiły siły niemieckie, doszły do Bałtyku, rozcinając niemieckie zgrupowanie i jed-



nocześnie izolując od zachodu wojska niemieckie stłoczone na zachód od ujścia Wisły, które prowadziły walki z wojskami 2. Frontu Białoruskiego. W ciągu kilku dni nastąpiła prawie całkowita likwidacja tego zgrupowania (walki na Helu i w delcie Wisły trwały do kapitulacji Niemiec). Sukces 2. Frontu Białoruskiego miał ogromne znaczenie strategiczne, tworzył niezbędne warunki do realizacji operacji na kierunku berlińskim, likwidował niemieckie zagrożenie z północy oraz zwalniał znaczne siły niezbędne do dalszych działań. Do końca marca wojska sowieckie i polskie całkowicie oczyściły z wojsk niemieckich Pomorze od Gdańska i Gdyni po Dziwnów (niem. *Dievenow*) oraz Stepnicę (niem. *Groß Stepenitz*). Po zdobyciu Pomorza Gdańskiego wojska 2. Frontu Białoruskiego przegrupowano na rubieży wyjściowe do operacji berlińskiej.

Rys. 8. Operacja wschodniopruska



Źródło: <https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/010/001/247353847.jpg> [dostęp: 12.01.2021].

W tym samym czasie 2. i 3. Front Białoruski przeprowadzały wielką operację rozbicia sił niemieckich operujących na terenie Prus Wschodnich. I tu Rosjanie przyjęli taktykę szybkich zmasowanych ataków, przesuwających linię frontu i odcinających armie niemieckie od linii zaopatrzeniowych i komunikacyjnych. W ciągu dwóch pierwszych tygodni ofensywy Rosjanie dotarli do Zalewu Wiślanego, 22 stycznia zdobyli Olsztyn, a 10 lutego Elbląg. Niezdobyte pozostawały Królewiec i Gdańsk, ale zamknięte tam w oblężeniu oddziały niemieckie skazane już były tylko na rozpaczliwą obronę, nie będąc w stanie zagrozić przebiegowi radzieckiej ofensywy.

Po utracie prawie całych Prus Wschodnich i Pomorza wojska niemieckie broniły się jeszcze – oprócz Kurlandii (9 października 1944r. – 10 maja 1945r.)<sup>18</sup> – w trzech rejonach: na półwyspie Sambijskim, w okolicach Królewca (kapitulacja 9 kwietnia) i w okolicach Braniewa. Zadanie zablokowania i likwidacji tych sił otrzymał 3. Front Białoruski (gen. Iwan Czerniachowski; po jego śmierci od 18 lutego frontem dowodził marsz. Aleksander Wasilewski) i częściowo 1. Front Bałtycki (gen. armii Iwan Bagramian)<sup>19</sup>. 28 stycznia padł ostatni bastion niemiecki na Litwie, Kłajpeda.

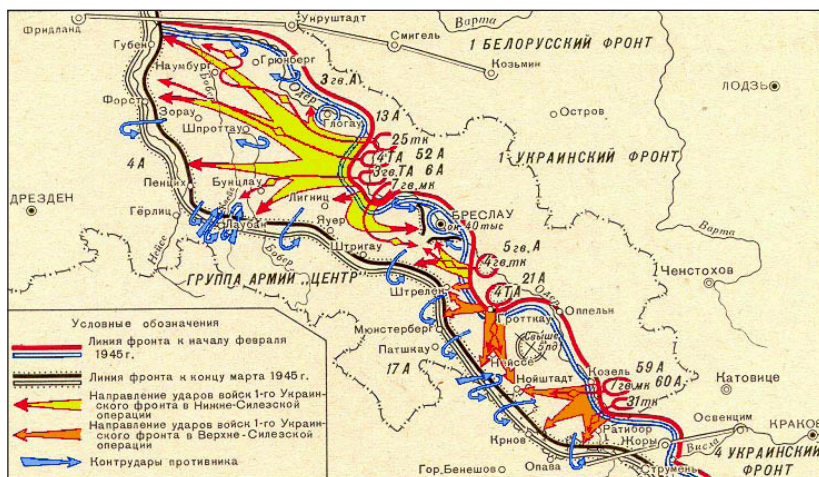
---

<sup>18</sup> Sowietci podjęli łącznie sześć prób likwidacji kotła kurlandzkiego.

<sup>19</sup> Zob. więcej: История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941–1945, т. 5, М., 1963. <https://www.booksite.ru/fulltext/1/001/008/006/830.htm> [dostęp: 15.02.2021].



Rys. 9. Schemat przebiegu operacji dolno- i górnośląskiej



Źródło: <http://kpaten.narod.ru/S1/Lauban.jpg> [dostęp: 16.01.2021].

Po zakończeniu walk o Pomorze, wojska sowieckie skoncentrowane nad Odrą przystąpiły do umacniania swoich pozycji, budowały przeprawy, układały pasy startowe dla samolotów oraz prowadziły działania, w celu połączenia przyczółków na północ i południe od Kostrzyna. Mimo silnych kontrataków ze strony niemieckiej działania te zakończyły się powodzeniem.

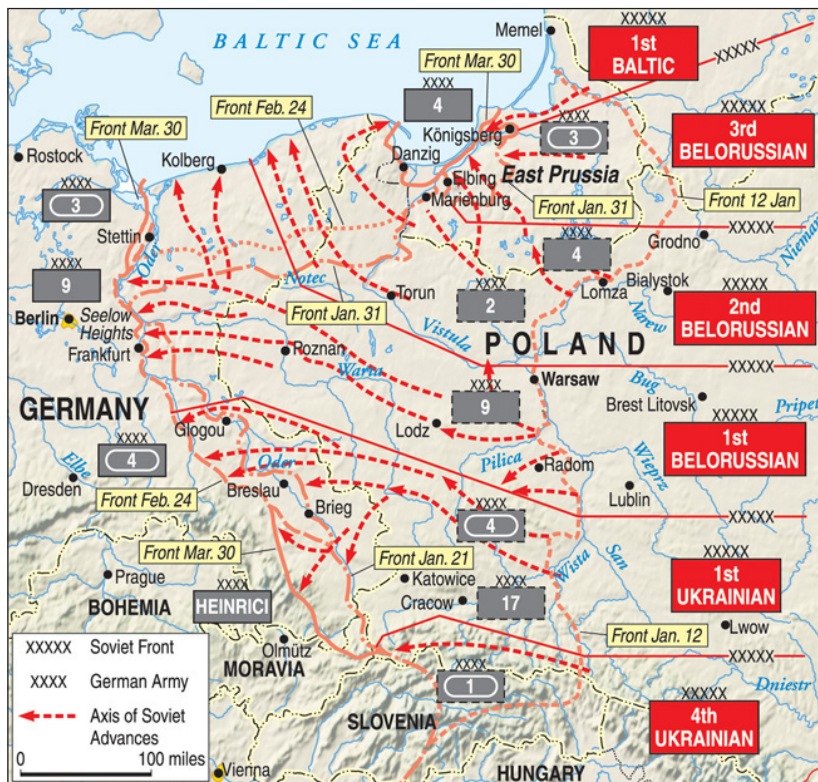
Tymczasem na południu, 1. Front Ukraiński włamał się w ugrupowanie przeciwnika i wyrównał linię frontu w wojskami dwóch frontów białoruskich. W lutym 1. Front Ukraiński kontynuował natarcie rozpoczęte 12 stycznia bez pauzy operacyjnej. Jego celem było opanowanie Dolnego Śląska – na prawym skrzydle, uchwycenie Wrocławia (niem. *Breslau*), likwidacja górnośląskiego zgrupowania przeciwnika w rejonie Opola (niem. *Oppeln*) i Raciborza (niem. *Ratibor*) – na lewym skrzydle.

Operacje te prowadzono w niekorzystnych warunkach: wojska sowieckie były zmęczone walką i potrzebowały odpoczynku. Występowały poważne zakłócenia z zaopatrzeniem. Podobnie jak na innych frontach brakowało amunicji i paliwa. Także pora roku nie sprzyjała

planom sowieckiego dowództwa. Nastąpiła odwilż, a pochmurne dni i błoto na lotniskach polowych redukowały możliwości we wspieraniu natarcia piechoty i wojsk pancernych. Sytuację pogarszał jeszcze fakt masowej ucieczki (ewakuacji) Niemców z Dolnego Śląska oraz stosowanie przez wojska niemieckie taktyki „spalonej ziemi”. Mimo tych poważnych przeszkód natarcie było kontynuowane aby zapobiec ustabilizowaniu frontu przez wojska niemieckie wzdłuż Odry. Zamiarem dowództwa Frontu było dojście szerokim frontem do Nysy Łużyckiej, sforsowanie jej i w ten sposób uzyskanie dogodnych pozycji na bezpośrednich podejściach do Berlina. Jednakże istniejące trudności ograniczyły zasięg tej operacji.

Operacja dolnośląska rozpoczęła się 8 lutego natarciem z przyczółka na północ od Wrocławia w ogólnym kierunku na Zgorzelec (niem. *Görlitz*), Cottbus, Gubin (niem. *Guben*). Wojska 1. Frontu Ukraińskiego przekroczyły rzeki Bóbr i Kwisę, zablokowały niemiecki garnizon w twierdzy Głogów (niem. *Glogau*), zajęły Legnicę (niem. *Liegnitz*), zbliżyły się do Nysy Łużyckiej. Jednak w miarę dochodzenia do rzeki tempo posuwania się wojsk sowieckich słabło. Stało się jasne, że cel operacji nie zostanie osiągnięty. Opracowano nowy plan, który zakładał jedynie wyjście nad Nysę Łużycką, uchwycenie przyczółków przez wojska prawego skrzydła i przejście do obrony; odrzucenie wojsk niemieckich w Sudety na lewym skrzydle i wyzwolenie Wrocławia w centrum. Na dalej idące plany nie było sił i środków. Z nowego planu udało się jedynie dojście do Nysy Łużyckiej w rejonie na północ od Zgorzelca. Jednak w wyniku silnego przeciwuderzenia wojsk niemieckich nie uchwycono przyczółków. Nie wyzwolono również Wrocławia (bitwa o to miasto trwała od 13 lutego do 6 maja).

Rys. 10. Dyslokacja sowieckich Frontów przed rozpoczęciem Ofensywy Styczniowej



Źródło: H. Lunde, The Soviet Winter Offensive: From the Vistula to the Oder, <https://warfarehistorynetwork.com/2019/01/20/the-soviet-winter-offensive-from-the-vistula-to-the-oder/>

W tym samym czasie wojska 1. Frontu Ukraińskiego przeprowadziły też drugą operację o charakterze lokalnym – górnośląską. Jej celem było rozbicie zgrupowania wojsk przeciwnika w rejonie Opola i Raciborza. Zgrupowanie to zagrażało Śląskiemu Okręgowi Przemysłowemu i stwarzało możliwości uderzenia skrzydłowego na wojska działające w centrum Frontu. Operacja rozpoczęła się zgodnie z planem – 15 mar-

ca, ale jej tempo było wolniejsze niż oczekiwano. Pomimo ciężkich walk wojska sowieckie oczyściły Śląsk Opolski z wojsk niemieckich, przesunęły front do linii przebiegającej od Strzelina (niem. *Strehlen*) na północy do Opawy w Czechosłowacji. Stworzyło to korzystne warunki do kontynuowania natarcia na Drezno i Pragę. Po zakończeniu tych operacji na froncie nastąpiła przerwa operacyjna. W następnych tygodniach wojska sowieckie gromadziły siły do operacji berlińskiej.

W wyniku zimowych operacji zaczepnych 1945 r. rozbito, okrążono i zniszczono potężne zgrupowania wojsk niemieckich. Armia Czerwona zakończyła wyzwalamie całej Polski i weszła na terytorium przedwojennych Niemiec (Prus Wschodnich, Pomorza, Dolnego Śląska), wychodząc na szerokim froncie na rubież Odry i Nysy Łużyckiej. Wojska sowieckie wyszły bezpośrednio na podejścia do Berlina.

## Część 2.

### Planowanie i realizacja zabezpieczenia tyłowego operacji wiślańsko-odrzańskiej

Operacja Bagration w swej końcowej fazie doświadczyła szeregu poważnych problemów natury logistycznej. Dowództwo sowieckie wyciągnęło właściwe wnioski z tych doświadczeń i nie zamierzało już dopuścić do powtórzenia się podobnej sytuacji w następnej ofensywie. Do stycznia zakończyli najbardziej.

Sowieckie naczelne dowództwo w okresie między wrześniem 1944 r. a styczniem 1945 r. przeprowadziło spektakularną rozbudowę potencjału logistycznego na zasadniczych kierunkach planowanej operacji zapewniając potężne wsparcie logistyczne jednostkom wyznaczonym do uczestnictwa w planowanej operacji.

Na przyczółku puławskim jednostki 1. Frontu Białoruskiego zgromadziły około 1,3 mln pocisków artyleryjskich. 2,5 mln szt. amunicji artyleryjskiej trafiło na przyczółek magnuszewski.

Ogółem na początku operacji, na wspomnianych przyczółkach, armijnych i frontowych magazynach i składach oraz bezpośrednio w związkach taktycznych i operacyjnych 1. Frontu Białoruskiego i 1. Frontu Ukraińskiego zgromadzono ogółem 9 milionów sztuk naboju artyleryjskich oraz 135 milionów litrów benzyny i oleju napędowego (tj. ok. 110 tys. ton). Zapas amunicji artyleryjskiej i moździerzowej 2. i 3. Frontu Białoruskiego wyniósł ogółem około 9 mln pocisków.<sup>20</sup>

Sieć kolejowa we wschodniej Polsce została w znacznej mierze dostosowana do szerszego kół pociągów sowieckich. Dwa fronty – pierwszy białoruski i pierwszy ukraiński – otrzymały olbrzymie ilości środków technicznych i materiałowych – ogółem 132 tys. wagonów kolejowych. Dostawy te były znacznie większe niż dostawy, które otrzymały wszystkie cztery fronty przed operacją Bagration. Wojska 1. Frontu Białoruskiego otrzymały łącznie ponad 68 tys. wagonów

<sup>20</sup> P. Antill, Wielkie bitwy II wojny światowej, Berlin 1945. Koniec Tysiąclecia Rzeszy, wyd. Amercom S.A., Poznań 2001, s. 9.

kolejowych rozmaitego zaopatrzenia – niewiele mniej niż cztery fronty podczas przygotowania operacji „Bagration”. 64 tys. wagonów zaopatrzenia przyznano jednostkom 1. Frontu Ukraińskiego.

Na potrzeby operacji wiślańsko-odrzańskiej zgromadzono 524 tysiące metrów sześciennych drewna jako paliwa dla parowozów, 160 tysięcy ton amunicji, 100 tysięcy ton paliwa i 200 tysięcy ton żywności. Rozbudowano bazę szpitalną, odbudowano i dostosowano do przewidywanych potrzeb sieć kolejową i usprawniono system dowodzenia tyłami.

Tab. 1. Zapasy materiałowo-techniczne zgromadzone przed rozpoczęciem ofensywy

| wyszczególnienie                 | 1 Front Białoruski | 1 Front Ukraiński |
|----------------------------------|--------------------|-------------------|
| Amunicja (j.o)                   |                    |                   |
| granaty moździerzowe kal. 82 mm  | 4,2                | 4,0               |
| granaty moździerzowe kal. 120 mm | 5,0                | 4,0               |
| naboje kal. 76 mm (PA)           | 3,1                | 3,5               |
| naboje kal. 76 mm (DA)           | 3,3                | > 4,0             |
| naboje kal. 122 mm (G)           | 3,4                | > 3,5             |
| naboje kal. 122 mm (D)           | 5,5                | > 4,0             |
| naboje kal. 152 mm (G)           | 9,8                | > 4,0             |
| naboje kal. 152 mm (D)           | 5,4                | > 3,5             |
| naboje kal. 203 mm               | 6,7                | > 4,0             |
| Paliwa i smary (j.n)             |                    |                   |
| Benzyna                          | 4,3                | 5,1               |
| Olej napędowy                    | 3,4                | 4,6               |
| Benzyna lotnicza                 | 14,1               | 9,4               |

Źródło: <https://go.gale.com/ps/i.do?id=GALE%7CA136342891&sid=googleScholar&v=2.1&it=r&linkaccess=abs&issn=08695636&p=AONE&sw=w&userGroupName=aon%7E110ebcc3> [dostęp: 19.09.2021].

Wojska sowieckie nie prowadziły już walk i wielkich operacji na terytoriach, które przed 1939 r. wchodziły w skład Związku Sowieckiego. Wyzwalane kraje w wielu przypadkach miały bardzo negatywny a niekiedy wręcz wrogi stosunek do władzy sowieckiej. Wojska poszczególnych Frontów przygotowując i prowadząc operacje ofensywne były w mniejszym lub większym stopniu zdane na współpracę z ludnością zamieszkującą obszary prowadzenia walk.

Szczególnie istotne było to w przypadku jednostek i urzędzeń tyłowych, które często zmuszone były korzystać z zasobów lokalnych w zakresie świadczeń osobistych jak i rzeczowych miejscowej ludności, stosunków handlowych (przede wszystkim z chłopami, aby zdobyć żywność i paszę), pomocy przy odtwarzaniu (odbudowie, budowie, naprawach) elementów miejscowej infrastruktury technicznej (szpitale) i transportowej (szlaki kolejowe, drogi, mosty, punkty załadunkowe i przeładunkowe itp.).

Podstawowym zadaniem służb tyłowych frontu było znalezienie właściwego rozwiązania problemu żywnościowego. Zapasy produktów żywnościowych (mięsa, zboża, mąki, ziemniaków, warzyw itp.) zostały daleko w tyle i nie było łatwo je stamtąd dostarczyć do nowych rejonów walk lub koncentracji wojsk, bo mostów kolejowych przez liczne rzeki na polskich Kresach i terenach między Bugiem a Wisłą jeszcze nie odbudowano po przejściu frontu.

Sowieci musieli zaopatrywać swoje wojska, a także ośrodki miejskie i centra przemysłowe kraju, w którym nie tylko ekonomiczne, ale też i całe życie społeczne było katastrofalnie zdeorganizowane, a ludność, niejednokrotnie traktowała Sowietów nie jako wyzwolicieli a jako nowych okupantów, gdyż wciąż nie pozbyła się nieufności zaszczerpionej przez przedwojenną propagandę antysowiecką.

Szacunkowa suma strat w majątku Rzeczypospolitej wynosi aż 258 mld przedwojennych złotych, a więc 50 mld dolarów (w 1939 roku). Ilościowo największe straty poniósł przemysł i rolnictwo. W dalszej kolejności komunikacja, dobra kulturalne czy leśnictwo. Był to efekt celowej i zamierzonej polityki okupanta niemieckiego, który systematycznie dążył do wyniszczenia narodu polskiego, a wraz z nim jego wartości kulturalnych, ekonomicznych i historycznych. Blisko 2,5 mln Polaków wywieziono do Rzeszy na przymusowe roboty. Rodzicom odebrano 200 tys. dzieci, które następnie znalazły się w Niemczech.



W czasie działań wojennych i okupacji na terytorium Polski zniszczonych zostało 353 876 zagród wiejskich. Tam na pierwszy plan wysuwały się straty gospodarcze – stracono blisko 2 mln koni, 4 mln bydła rogatego, 5 mln trzody chlewnej i 755 tys. owiec. Ogromne szkody polityka okupanta wyrządziła polskiemu systemowi komunikacyjnemu. Zniszczeniu uległo w ponad 50% infrastruktury kolejowej, drogowej, transportu lotniczego i morskiego, infrastruktury telekomunikacyjnej (najbardziej charakterystyczną cechą każdej operacji ofensywnej było powszechne i masowe zniszczenie łączności radiowej i naziemnej). Zniszczono 13 stacji radiofonicznych, 7 stacji radiotelegraficznych, skonfiskowano 867 000 odbiorników radiowych. [...] Zagrabiono lub zniszczono 2465 lokomotyw, 6250 wagonów kolejowych, 83 636 wagonów towarowych, 25 statków pełnomorskich i 39 statków przybrzeżnych portowych. Zniszczono 5 948 km torów kolejowych, 47 767 metrów bieżących mostów kolejowych i wiaduktów, 14 900 km dróg o twardej nawierzchni, 15 500 metrów bieżących mostów drogowych. Ogromne zniszczenia, czy to w toku działań wojennych, czy celowej polityki niemieckiej, odniosły polskie miasta i wsie, które w dużym stopniu równano z ziemią. Są to jedynie wybiórcze dane, nie uwzględniające ogromu strat w innych dziedzinach gospodarczych. Należy zaznaczyć, iż znaczną część strat poniesiono w wyniku „działań wyzwoleniczych” prowadzonych przez Armię Czerwoną i specjalnych grup tzw. „trofiejnych otriadów” (w wolnym tłumaczeniu: oddziały pozyskujące zdobycze). Stalin wolał maszyny, parowozy i wagony, tokarki, obrabiarki i całe instalacje technologiczne.

Tymczasem tymczasowe władze polskie, pod dyktando nowych okupantów, uchwałyły w sierpniu 1944 r. szereg istotnych ustaw, o charakterze czysto represyjnym, dotyczących obowiązkowych dostaw wojskowych dla państwa. Należały do nich „Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego w sprawie obowiązkowych wojskowych dostaw zbóż i ziemniaków dla państwa” oraz „Dekret PKWN w sprawie obowiązkowych wojskowych dostaw mięsa, mleka i siana dla państwa”.

Po dotarciu wojsk sowieckich nad Wisłę w sierpniu 1944 r. rozpoczęto niemal natychmiast przygotowania tyłów do nowej operacji ofensywnej. W oficjalnej literaturze i wszelkiego rodzaju podręcznikach często używa się terminu „okres przygotowawczy do operacji”. Czas trwania tego okresu definiuje się zwykle, w odniesieniu do szczyble Frontu,



na nie więcej niż 25-30 dni, dla niższych szczebli – od 10 do 15 dni. Tak więc za początek okresu przygotowawczego do białoruskiej operacji ofensywnej (Operacji „Bagration”) uważa się 31 maja 1944 r. (ofensywa rozpoczęła się 24 czerwca). Za początek okresu przygotowawczego do operacji Wisła-Odra przyjmuje się zwykle 28 listopada 1944 r. (ofensywa rozpoczęła się 12 stycznia 1945 r.). W obu przypadkach dotyczy to daty otrzymania z Kwatery Głównej zarządzenia operacyjnego w sprawie przygotowania operacji ofensywnej.

## **Rozmieszczenie jednostek i urządzeń tyłowych w rejonie wyjściowym**

Podciąganie jednostek i urządzeń tyłowych z obszaru Białorusi i Ukrainy do nowych rejonów koncentracji znajdujących rozpoczęło się z chwilą zakończenia operacji „Bagration” i trwało cztery miesiące. W tamtym czasie nie było jeszcze konkretnego planu zbliżającej się ofensywy; istniały tylko ogólne zarysy, z którymi nikt, z wyjątkiem bardzo wąskiego kręgu ludzi, nie został jeszcze zapoznany. Planowanie operacji Wisła-Odra (taką nazwę otrzymała później) rozpoczęło się w listopadzie 1944 r. pod dowództwem nowego dowódcy frontu, marszałka G.K. Żukowa. Przygotowania do ofensywy musiały zakończyć się nie później niż 10 stycznia 1945 roku.

Wraz z rozwojem systemu komunikacji kolejowej i drogowej, w okresie od sierpnia do października 1944 r. oddziały i instytucje tyłowe przemieszczono do obszaru między Bugiem a Wisłą. Ogółem w tym czasie w strukturach 1. Frontu Białoruskiego funkcjonowało około 500 frontowych jednostek i instytucji tyłowych, w tym:

- jednostki ochrony i obsługi – 16,
- jednostki zaopatrzenia artyleryjskiego – 19,
- jednostki medyczne – 226,
- jednostki weterynaryjne – 22,
- jednostki kwatermistrzowskie – 29,
- jednostki służby mps – 12,
- jednostki komunikacji wojskowej – 58,
- jednostki remontu sprzętu bojowego – 17,

- jednostki zaopatrzeniowe (chemicznego, inżynierskiego i łączności) – 13,
- jednostki i instytucje transportu samochodowego – 21,
- jednostki drogowe – 34,
- jednostki do obsługi jeńców wojennych – 10,
- inne – około 20.

Ponadto każda armia w swych strukturach organizacyjnych dysponowała prawie setką własnych jednostek i urzędzeń tyłowych. W sumie na Froncie było ich ponad 1500 (bez organicznych pododdziałów i oddziałów funkcjonujących w strukturach związków taktycznych – dywizji i brygad). Ponad 70 proc. z nich znajdowało się w strefie przyfrontowej – od 10 do 60 km od linii frontu.

Biorąc pod uwagę charakter aktualnej sytuacji operacyjno-strategicznej, opracowano plan organizacji tyłów i wsparcia materiałowego operacji, który przewidywał:

- po pierwsze, rozmieszczenie jednostek i urzędzeń tyłowych jak najbliżej wojsk biorących udział w operacji ofensywnej. Jako przykład tej decyzji warto wspomnieć rozmieszczenie szpitali wchodzących w skład dwóch baz szpitalnych frontu. Pierwszą z nich, (35 tys. łóżek) rozmieszczono w rejonie Garwolina, drugą (na 20 tys. łóżek) w rejonie Puław. Oba rejonu znajdowały się w odległości 15-30 km od linii frontu. Podobne rozwiązanie zastosowano w odniesieniu do frontowych składów paliw rozmieszczonych w rejonie Rembertowa i m. Stawy koło Dębłina. Odległość tych baz od linii frontu wahała się w granicach od 10 do 15 km od linii frontu. Jednocześnie zdecydowano o budowie dwóch baz przeładunkowych: jednej w rejonie Warszawy, drugiej w rejonie Dębłina każda o przepustowości 400-500 wagonów dziennie.
- po drugie, scedowanie zadań charakterystycznych dla frontowych jednostek tyłowych na rzecz organicznych jednostek tyłowych związków taktycznych. Zyskano w ten sposób ogromne możliwości manewrowania tyłami w toku prowadzenia operacji a jednocześnie tyły poszczególnych związków taktycznych były w stanie samodzielnie wykonywać swoje zadania w dłuższym okresie.
- po trzecie, dostarczenie wymaganej, na całość planowanej operacji, ilości materiałów do poszczególnych związków operacyjnych i taktycznych przed rozpoczęciem operacji oraz zgromadzenie

odpowiednio dużych zapasów na szczeblu tyłów Frontu. Uważano bowiem za błąd poleganie na dostarczeniu brakującej ilości amunicji i paliwa z baz frontowych podczas prowadzenia ofensywy. Na początku ofensywy Front miał średnio 5 j.o amunicji, 4,3 j.n w odniesieniu do benzyny 3,4 j.n w zakresie oleju napędowego, 14,1 j.n benzyny lotniczej, zapasy żywności na 30 dni.

- po czwarte, wykorzystanie obu frontowych linii kolejowych na zachód od Wisły w standardzie torów zachodnioeuropejskich wraz z jednoczesną budową wielkich baz przeładunkowych w rejonie Warszawy i Dębina. W tym samym czasie remont mostu kolejowego pod Warszawą przewidziano w 18 dni, a w Dęblinie – w 20 dni;
- po piąte, planowano przeznaczyć dwie trzecie sił kolejowych do obsługi północnego (głównego) kierunku tzn. linii Warszawa – Poznań i jedną trzecią do obsługi południowego Dęblin – Łódź. Dlaczego uznano linię kolejową Warszawa – Poznań za główną, a Dęblin – Łódź za drugorzędną? Warszawska linia kolejowa była dwutorowa, a dęblńska jednotorowa. Ich przepustowość była nieporównywalna. Co więcej, kierunek warszawsko-poznański jest najkrótszy między Wisłą a Odrą.
- po szóste, jednostki drogowe poszczególnych armii miały podążać za nacierającymi jednostkami bojowymi. Ich zadania przejęły jednostki drogowe Frontu.

Z doświadczeń operacji białoruskiej wynikało, że jednostki operacyjne przybywały na linię frontu w tempie 50-60 pociągów dziennie. Aby je przyjąć, szybko rozładować i zwrócić puste wagony, konieczne było zapewnienie szerokiego frontu rozładunkowego – co najmniej 15–20 stacji kolejowych. Nie można rozładowywać napływających armii w przypadkowych rejonach. Dowództwo Frontu, ze względu na konieczność przestrzegania zasad maskowania nakazało wyładunek armii z dala od rejonów, które posłużą im jako podstawa wyjściowa do rozpoczęcia natarcia (100–150 km od wyznaczonych rejonów koncentracji).

W tym celu należało zapewnić im drogi przemarszu ze stacji rozładunkowych do rejonów wyjściowych. Wykonanie tego manewru znacznie przyczyniło się do wzrostu zużycia paliwa. W związku z tym zaistniała konieczność właściwego rozmieszczenia punktów paliwowych w pobliżu stacji rozładunkowych. Również służby medyczne

i żywnościowe były zobowiązane do rozmieszczenia swoich punktów w rejonach rozładunku napływających wojsk.

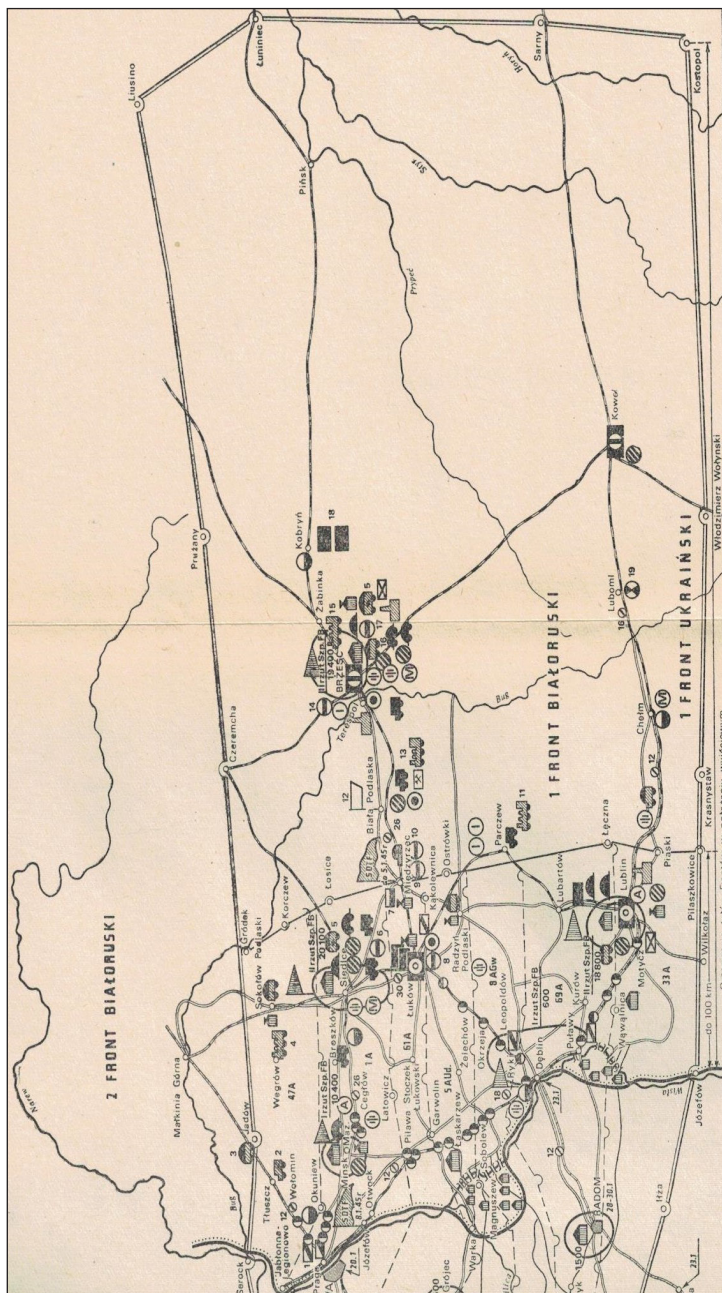
Krótko mówiąc, o ile przyjęcie takiej liczby pociągów już samo w sobie stanowiło potężne wyzwanie dla służb tyłowych Frontu. Jednak znacznie większym i złożonym problemem, wymagającym natychmiastowego rozwiązania, było zorganizowanie transportu dziesiątek tysięcy ton amunicji, paliwa, żywności, paszy i innych środków materiałowych, w taki sposób aby nie zwrócić uwagi przeciwnika i nie zdemaskować własnych zamiarów. W tej sytuacji zdecydowano, że materiały muszą zostać rozładowane w jednym miejscu, a następnie po 10-15 dniach ponownie załadowane do wagonów i dostarczone bliżej linii frontu.

Nie było to z pewnością wymarzone rozwiązanie dla służb tyłowych. Wymagało bowiem znacznie większych nakładów pracy w bardzo ograniczonym czasie oraz organizowania dwóch obszarów bazowych dla każdej z nowo przybyłych armii: tymczasowego na 10–20 dni i stałego (docelowego). Na potrzeby bieżącej sytuacji oraz przyszłej operacji, 5 grudnia opracowano „Plan bazowania wojsk 1. Frontu Białoruskiego”.

Nie sposób nie wspomnieć o trudnościach w organizacji zaplecza na przyczółkach Magnuszew i Puławy. Pomimo ich niewielkich rozmiarów skoncentrowano na nich ogromną liczbę żołnierzy i sprzętu bojowego, np. 13 792 dział i moździerzy, 768 czołgów i samobieżnych zestawów artyleryjskich. Wydawałoby się, że nie ma już miejsca na składy amunicji, paliwa, żywności nie wspominając już o rozmieszczeniu innych urządzeń logistycznych (punkty sanitarne, kuchnie polowe itp.)

Dywizyjne i pułkowe pododdziały i urządzenia tyłowe znajdowały się w odległości 3-6 kilometrów od linii frontu. Amunicja rozłożona była bezpośrednio na stanowiskach ogniowych artylerii. Oczywiście nie było żadnych magazynów (w szczególnie wyjątkowych sytuacjach nieznaczna część zapasów była zmagazynowana w budynkach murowanych). Wszystko składowano „na wolnym powietrzu” w stosach, w workach, w pojemnikach, w specjalnie w tym celu przygotowanych szczelinach, dołach i okopach. Wykorzystano też do perfekcji naturalne walory rzeźby terenu, rozmieszczając zapasy w wąwozach, jarach i tym podobnych miejscach. Nieznaczna część zgromadzonych zasobów materiałowych znajdowała się na pojazdach.

Rys. 11. Organizacja tyłów 1 Frontu Białoruskiego przed rozpoczęciem operacji wiślańsko-odrzańskiej



Źródło: N. Antupienko, Na głównym kierunku, wyd. MON, Warszawa 1970, s. 224.





## Organizacja transportu kolejowego

Zima i wiosna 1945 były ostatnim etapem II wojny światowej w Europie. Ale to właśnie te ostatnie miesiące na drodze do zwycięstwa były najtrudniejsze i wymagały największego wysiłku planistyczno-organizacyjnego i wykonawczego. W roku zakończenia wojny znaczenie transportu kolejowego jako najważniejszej gałęzi do realizacji przewozów między frontem a zapleczem jeszcze bardziej wzrosło zarówno pod względem wspierania działań ofensywnych Armii Czerwonej prowadzonych na kilku kierunkach strategicznych, jak i przestawienia transportu na potrzeby gospodarki narodowej. Rola i znaczenie transportu kolejowego uwarunkowana była wówczas wieloma okolicznościami, z których najważniejsze to:

- linia frontu przebiegała daleko od najważniejszych ośrodków gospodarczych Związku Sowieckiego (Syberia, Ural, Kaukaz) co znacznie wydłużało czas transportu i wymagało umiejętnego manewrowania tysiącami składów kolejowych, precyzyjnej regulacji ruchu kolejowego, priorytetowego promowania ładunków wojskowych i innych niezbędnych środków materiałowo-technicznych na potrzeby wojsk;
- oddalenie się linii frontu od granic i okręgów przemysłowych wymagało jasnej organizacji przewozów nie tylko przez terytorium Związku Sowieckiego, ale także na obszarach, na których toczono walki, a przewozy musiały odbywać się z wykorzystaniem dwóch zróżnicowanych systemów rozstawu osi i z wykorzystaniem zdobytego taboru;
- wysokie tempo i ogromny zakres działań ofensywnych wymagał od oddziałów kolejowych i formacji specjalnych NKPS szybkiej i wysokiej jakości odbudowy zniszczonej infrastruktury zwłaszcza torów kolejowych i mostów, organizacji punktów wyładunkowych i miejsc obsługi wojsk. Prace te musiały być wykonane w ogromnym deficycie czasu, często tuż po przejściu linii frontu aby po pierwsze nie doprowadzić do nadmiernego oddalenia się od nacierających jednostek od jednostek tyłowych, po drugie nie przyczynić się do powsta-

wania zatorów skutkujących opóźnieniami lub wstrzymaniem ruchu. Równie ważna była skuteczna ochrona szlaków kolejowych;

- skupienie się na zapewnieniu przez transport kolejowy rosnących potrzeb i wymagań jednostek prowadzących walkę przy jednoczesnym świadczeniu usług transportowych dla gospodarki narodowej na wyzwolonych obszarach. Zadanie to było szczególnie trudne z uwagi na fakt dużego deficytu środków transportowych.

Zadania, które stawiano przed wojskowymi jednostkami kolejowymi każdego z Frontów były ważne i trudne<sup>21</sup>.

Gdyby drogowcy mogli, jako środek tymczasowy, budować nisko wodne mosty składane i zapewnić przejazd żołnierzy i sprzętu wojskowego, to podczas wojny w odniesieniu do mostów kolejowych stosowano prawie takie same wymagania techniczne jak w czasie pokoju. Co prawda, odbudowane ze zniszczeń lub nowo wybudowane mosty kolejowe nazywano zwykle tymczasowymi, ale ich „tymczasowość” szacowano na 10-15 lat. Innymi słowy, aby uzyskać oczekiwaną dobrową przepustowość na liniach kolejowych rzędu 18-20 par pociągów, potrzebne były niezawodne mosty<sup>22</sup>.

Stopień zniszczenia mostów kolejowych był zwykle tak duży, że w rzadkich przypadkach można było przynajmniej częściowo wykorzystać stare kratownice i podpory, ale najczęściej trzeba było budować

---

<sup>21</sup> Według Antypienki w okresie od września do grudnia Sowieci odbudowali na zajętych terenach 2803 kilometry linii kolejowych i 10770 kilometrów dróg. Bez tego zaopatrzenie Armii Czerwonej byłoby całkowicie niemożliwe. W trakcie prowadzenia operacji wojska sowieckie zdobyły 15 000 wagonów towarowych i 380 parowozów w dobrym stanie technicznym.

<sup>22</sup> Trudności pojawiły się w okresie gwałtownej ofensywy, w czasie której średnie dzienne tempo natarcia osiągnęło 25 km. W międzyczasie przeciwnik wysadził mosty kolejowe na Wiśle w strefie działania I Frontu Białoruskiego, przestawienia wymagały też mocno zniszczone linie kolejowe pomiędzy Wisłą a Odrą. Mosty przez Wisłę zostały odbudowane w niezwykle krótkim czasie (już 22 stycznia pociągi wojskowe wyjechały na zachód od Sandomierza, 23 stycznia – 12 dni przed planowanym terminem – wznowiono ruch pociągów przez most w Dęblinie, a 29 stycznia – w Warszawie. Niemniej jednak do czasu otwarcia ruchu na mostach odseparowanie nacierających wojsk od końcowych punktów komunikacji kolejowej sięgało 300–400 km, a do końca operacji – 500–600 km.



je od nowa. Nowe mosty budowano w pobliżu zniszczonych. Przyspieszyło to uruchomienie całych obszarów, ale wymagało dodatkowych wysiłków ze strony budowniczych kolei.

Gdy tylko wojska sowieckie weszły na teren Polski, dowództwo Frontu stanęło przed pytaniem, czy zmienić polskie linie kolejowe na tory używane w Związku Sowieckim (1520 milimetrów), czy też pozostawić je w zachodnioeuropejskim standardzie (1435 milimetrów).

Oczywiście żadna z tych dwóch alternatyw nie była rozwiązaniem idealnym. Zmiana wszystkich polskich szlaków kolejowych na standard wschodnioeuropejski powodowała skutek w postaci natychmiastowej rezygnacji z wagonów o zachodnioeuropejskim rozstawie osi, co w okresie rosnących potrzeb w zakresie przewozów wydawało się zbyt dużym ryzykiem znacznego zmniejszenia potencjalnych możliwości transportowych. Jest jeszcze jedno wytłumaczenie, w przypadku zmiany szerokości torów w całym systemie transportowym istniało zagrożenie, że im dalej wojska posuwały się w kierunku zachodnim, tym dłuższe stawały się eksploatowane linie. W takim przypadku zaistniała by nagle potrzeba pozyskania lokomotyw i wagonów z sowieckiej gospodarki a to z kolei znacznie by osłabiło krajowe potrzeby gospodarcze w tym przede wszystkim dowozy z dalekiego zaplecza (np. rejonów koncentracji ośrodków zbrojeniowych) na linię frontu.

Po przeliczeniu taboru kolejowego pozostawionego przez wycofujące się wojska niemieckie, w sumie było to 2 966 sprawnych wagonów oraz 20 sprawnych i 148 niesprawnych lokomotyw o standardzie zachodnioeuropejskim, zdecydowano aby nie dostosowywać w całości szlaków kolejowych do standardu wschodnioeuropejskiego. Tabor ten był w miarę możliwości wykorzystywany w komunikacji wewnętrznej po prawej stronie Wisły. Na odcinku Chełm-Dęblin (ok. 180 km), na dwutorowej linii kolejowej, wdrożono swego rodzaju rozwiązanie innowacyjne: pozostawiono jeden tor o szerokości zachodnioeuropejskiej, drugi zaś przerobiono na szerokość wschodnioeuropejską. Wzdłuż tak „zmodernizowanej” trasy rozlokowano punkty przeładunkowo-wyładowcze obsługujące oba systemy.

Na stacji kolejowej Chełm paliwo przetaczano w sposób grawitacyjny. Była to długa i mało efektywna metoda zważywszy, że wojska Frontu na odcinku Kowel – Chełm – Lublin -Dęblin miały obsługiwać dziennie 20–25 pociągów zaopatrzeniowych (tzn. co najmniej 1000 wa-

gonów)<sup>23</sup>. W początkowej fazie okresu przygotowawczego było to jedynie 18 par pociągów na dobę. Drugą linią kolejową o znaczeniu strategiczno-operacyjnym była linia Pińsk – Kobryń – Żabinka – Brześć – Siedlce – Warszawa o przepustowości 24 par pociągów na dobę. Aby przeładować ładunek z takiej liczby wagonów, wymagana była duża liczba urządzeń rozładunkowych oraz urządzeń do przepompowywania, których nie posiadano.

Doświadczenia z eksploatacji kolei Chełm–Dęblin dały ogromne doświadczenie i przekonanie, że organizacja bazy przeładunkowej odpowiadającej potrzebom Frontu jest zadaniem o skali ogólnopolskiej, a rozwiązanie tego problemu jest poza zasięgiem możliwości Frontu. W rezultacie tych wniosków ustalono, że koniecznym jest pozostawienie co najmniej jednego toru kolejowego o szerokości wschodnioeuropejskiej.

W strefie planowanej ofensywy Frontu znajdowały się dwie główne linie kolejowe. Pierwsza (północna): Brześć – Warszawa – Poznań – Frankfurt nad Odrą; druga (południowa): Kowel – Lublin – Dęblin – Łódź – Kalisz. Obie linie kolejowe na wschód od Wisły dostosowano do ruchu pociągów o szerszym rozstawie osi i nikt nie wątpił w celowość tego rozwiązania. A co z liniami kolejowymi biegnącymi na zachód od Wisły? Ze względów czysto ekonomicznych, biorąc pod uwagę możliwość przechwycenia w czasie trwania operacji dużej liczby taboru od przeciwnika, nie było potrzeby aby zmieniać ich szerokość<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Faktycznie, w tym czasie Front otrzymywał dziennie około 50 pociągów z różnym sprzętem wojskowym, z których 15 musiało być przeładowywanych na tory zachodnioeuropejskie.

<sup>24</sup> Dowództwo Frontu początkowo nie uznało za możliwe uzależnienia powodzenia zbliżającej się ofensywy od nie zdobytego jeszcze taboru i pracy bazy przeładunkowej, która nie została jeszcze zorganizowana. W związku z tym Rada Wojenna Frontu przedstawiła do rozpatrzenia Komitetowi Obrony Państwa (ros. ГКО - Государственный Комитет Оборона) propozycję: należy dostosować północną (główną) linię kolejową na rozstaw szerokotorowy, a południową pozostawić w rozstawie zachodnioeuropejskim. Ważnym argumentem uzasadniającym propozycję Dowództwa Frontu był charakter tej operacji – jej strategiczne znaczenie i wysoki stopień zaawansowania. Jednak Komitet Obrony Państwa decyzją z 7 października 1944 r. odrzucił tę sugestię i nakazał przygotowanie do eksploatacji kolei na zachód od Wisły na torze zachodnioeuropejskim. Dowództwo Frontu ponownie wystąpiło ze swoją koncepcją. I znowu w odpowiedzi otrzymano decyzję z 21 listopada, zobowiązującą do remontu torów i budowy mostów tylko z wyko-

W rezultacie podjętych decyzji, frontowy zarząd kolei (nr 20, na czele którego stał generał N.V. Borisow), otrzymał zadanie od Frontowej Rady Wojskowej: rozwinąć w każdy możliwy sposób przepustowość linii kolejowych biegnących do Wisły z kierunku wschodniego, a jednocześnie przygotować się do odbudowy linii kolejowych na zachód od Wisły w szerokości zachodnioeuropejskiej.

W tamtym czasie przednie oddziały kolejowe 1. Frontu Białoruskiego liczyły 26 255 żołnierzy, zorganizowanych w cztery brygady. Na czele brygad stanęli: generał dywizji Wojsk Technicznych W.P. Tisson (1 Brygada Kolejowa Gwardii), generał dywizji Wojsk Technicznych T.K. Yatsyno (5 Brygada Kolejowa Czerwonego Sztandaru), generał dywizji Wojsk Technicznych W.I. Rogatko (29 Brygada Kolejowa), płk D. G. Wasiliev (3. brygada kolejowa)<sup>25</sup>. Oprócz tego istniały dwa pociągi mostowe (nr 13 – dowódca, pułkownik I. L. Moskalew i nr 7 – dowódca, major N. P. Artemenko).

Rada Wojenna Frontu zatwierdziła plan przywrócenia kierunku północnego (głównego) do toru o szerokości zachodnioeuropejskiej: Warszawa – Łowicz – Kutno – Poznań o długości ponad 300 km oraz południowego: Dęblin – Radom – Skarżysko-Kamienna – Tomaszów Mazowiecki – Łódź, Zduńska Wola – Kalisz o długości ponad 400 km. Tempo odbudowy kolei planowano na 10 kilometrów dziennie, a w przypadku drobnych uszkodzeń – 25 kilometrów dziennie. Aby osiągnąć zakładane cele dowództwo Frontu oraz służby tyłowe Frontu (np. wojska inżynieryjne) zapewniły najszerszą pomoc wojskowym jednostkom kolejowym.

---

rzystaniem torów o rozstawie zachodnioeuropejskim. Komitet Obrony Państwa miał pewne podstawy do odrzucenia propozycji Rady Wojennej I Frontu Białoruskiego. GKO uważał, że wydłużenie torów kolejowych o skrajni szerokotorowej na zachód od Wisły dodatkowo zwiększy trudności oraz, że pojawiają się nowe problemy w transporcie wewnątrz kraju, zwłaszcza w związku z rozwijającymi się pracami na rzecz odbudowy gospodarki narodowej. Dlatego też tak ważną kwestią była duża rotacja taboru i jego powrót na wschód.

<sup>25</sup> Wojska kolejowe, jak i oddziały specjalne NKPS (ros. НКПС – Народный комиссариат путей сообщения – Наркомпуты; pol. Ludowy Komisariat Kolei) były dobrze wyposażone technicznie oraz miały bogate doświadczenie w budowie i odbudowie zniszczonych linii kolejowych. Dość powiedzieć, że to właśnie te wojska w rekordowym czasie – w zaledwie 8 dni – w 1943 r. odbudowały most kolejowy przez Dniepr pod Kijowem. Od września do grudnia 1944 r. odnowiono 2803 km torów, 10770 km linii komunikacyjnych oraz zbudowano 24 duże i małe mosty.

Dostały one dodatkowe umundurowanie, żywność, pojazdy, paliwo itp. Ponadto wzmocniono ich stan liczebny o 3500 osób, 2 holowniki rzeczne, 40 pontonów o nośności 10-15 ton każdy oraz inne środki.

Decydując się na takie rozwiązanie należało się liczyć z koniecznością tworzenia potężnych baz przeładunkowych zdolnych do obsługi 2 000 wagonów dziennie (1 000 wagonów w każdym kierunku). Można postawić pytanie: czy w tamtym czasie można było zorganizować bazy materiałowo-techniczne o zdolności przeładunkowej 1 000 wagonów dziennie w każdym kierunku? Odpowiedź na tak postawione pytanie jest twierdząca gdyż była taka możliwość biorąc pod uwagę możliwości techniczne, ale należało o tym pomyśleć co najmniej kilka miesięcy wcześniej (latem 1944 r.). Wówczas niezbędne środki konieczne do mechanizacji robót przeładunkowych należało przygotować i w odpowiednim czasie dostarczyć w miejsca powstawania takich baz. Jednak ze względu na deficyt czasu, w okresie przygotowawczym do planowanej ofensywy, już takiej możliwości nie było.

Bardziej celowym rozwiązaniem było tworzenie baz przeładunkowych o zakładanej wydajności w zakresie możliwości przyjmowania i obsługi napływających składów kolejowych w pobliżu dawnych granic państwowych, a nie wzdłuż Wisły, której lewy brzeg był zajęty przez wojska niemieckie. Jednak nikt o tym wcześniej nie pomyślał, gdyż w trakcie trwania ofensywy, której celem było wyzwolenie zachodniej Ukrainy i wschodniej Polski, uwaga służb tyłowych była skupiona całkowicie na innych zadaniach.

Przewozy na zachód od Warszawy i Dębłina planowano realizować po odchodzących od nich liniach kolejowych o skrajni zachodnioeuropejskiej, dla których zbudowano punkty przeładunkowe w kilku węzłach i obszarach przeładunkowych. Tylko w węźle warszawskim przygotowano do tego celu ponad 30 km torów, co pozwoliło na jednoczesne przeładowanie do 30 pociągów o długości 450-500 m każdy (120 osi). Ponadto utworzono obszary przeładunkowe na polskich i niemieckich odcinkach kolejowych takie jak Nasielsk – Działdowo – Dęblin (Stawy) – Chełm – Lublin – Katowice – Opole oraz na węzłach Poznań, Razwadow, Brześć. Przeładunki mogły odbywać się również na stacjach Suwałki, Jabłonowo, Rzeszów, Osowiec, Lwów.

Jednak we wszystkich tych rejonach przeładunkowych i na stacjach istniały skrzyżowania torów głównych nie posiadające rozjazdów (były

to tzw. ślepe skrzyżowania), na których brakowało torów do przyjmowania i wysyłania pociągów oraz do prowadzenia efektywnych prac przeładunkowych. Nie można było nie liczyć się z tym, że niektóre trasy przebiegały przez terytorium zajęte jeszcze przez wojska niemieckie.

Problemy z przeładunkiem i dystrybucją dostarczanego zaopatrzenia to jeden z wielu poważnych kłopotów. Poważną wyzwaniem dla kolei frontowych był brak środków opałowych (węgla i drewna) do lokomotyw parowych. Ten problem musiał być rozwiązany natychmiast. W stosunkowo krótkim czasie pozyskano 542 tysiące metrów sześciennych drewna opałowego dla obsługi linii kolejowej relacji Kowel – Brześć Litewski. W tym czasie na liniach kolejowych frontu wykorzystywano 322 lokomotywy parowe zgrupowanych w kolumnach kolejowych.

Innym problemem, z którym musiały się zmierzyć jednostki kolejowe Frontu to nagła potrzeba wykonania ogromnego zakresu prac z zakresu odbudowy zniszczonych linii kolejowych i towarzyszącej im infrastruktury (mosty, wieże ciśnień, stacje towarowe, górki rozrządowe, rampy itp.) oraz dostosowanie ich do planowanego natężenia ruchu.

Transport kolejowy w rejonie dyslokacji Frontu w okresie organizowania kolejnej ofensywy, miał obsługiwać co najmniej 15–20 pociągów dziennie. W ciągu 30-40 dni miały przybyć 4 armie ogólnowojskowe – ponad 500 pociągów, ponad 100 pociągów ze sprzętem wojskowym i około 800 pociągów z zaopatrzeniem. Przed przyjęciem i obsługą takiej masy pociągów wojska kolejowe i inne jednostki tyłowe czekała ogromna praca organizacyjna. Na pierwszy rzut oka może się wydawać, że jest to zadanie czysto kolejowe. Ale z pewnością tak nie jest.

Aby dostosować transport wewnątrz ugrupowania Frontu do rosnących potrzeb, zdecydowano się na budowę obwodnic kolejowych wokół Pragi (prawobrzeżna część Warszawy), Lublina, Dębina i Małkini. Węzły Praga i Dębin były pod ciągłym ostrzałem artyleryjskim przeciwnika co wymuszało konieczność przejazdów rokadowych (z jednej flanki na drugą) niejednokrotnie pod nieprzyjacielskim ogniem<sup>26</sup>. W tym celu wojska frontu zbudowały nową linię kolejową o długości

---

<sup>26</sup> Zdarzyły się 72 przypadki ostrzału artyleryjskiego pociągów obsługujących odcinek Dębin-Warszawa; w wyniku ogniowego oddziaływania przeciwnika poniesiono straty w stanie osobowym i materiałowe: 42 zabitych i 57 rannych; zniszczono 308 torów, 268 słupów łączności przewodowej, 18 rozjazdów, 2 parowozy oraz uszkodzono 20 wagonów.

35 kilometrów łączącą stację Mińsk-Mazowiecki z Pilawą, dzięki czemu manewrowanie pociągami pomiędzy Warszawą a Lublinem i z powrotem stało się bezpieczniejsze.

W listopadzie i grudniu 1944 r. na front przybyło ok. 8 tys. wagonów z amunicją, z czego ok. 3,5 tys. dostarczono na stanowiska ogniowe znajdujące się na przyczółkach.

W tym samym czasie dostarczono 6 000 kolejowych cystern paliwowych (każda z nich zawierała 10 ton paliwa). Jednak nadal były to niewystarczające ilości. Paliwa wciąż brakowało. Powodem była niewystarczająca liczba wagonów-cystern. Szacunkowa pojemność frontowych składów paliwa wynosiła około 40 tysięcy ton. Zapotrzebowanie na paliwo obliczono na podstawie liczby samolotów, czołgów, samobieżnych zestawów artyleryjskich, samochodów i ciągników. Ogólne potrzeby w zakresie paliwa oszacowano na 100 tys. ton.

Z ogólnej ilości dostępnego paliwa na potrzeby jednostek wydano około 50%, w magazynach wojskowych zgromadzono – 16%, a poza magazynami – 34% (z tego ponad połowa przeznaczona była na potrzeby lotnictwa)<sup>27</sup>.

Odbudowa kolei i budowa mostów przez Wisłę rozpoczęła się natychmiast po wyparciu wroga z lewego brzegu rzeki. Prace prowadzono na szerokim froncie, w dzień i w nocy, przy użyciu dość różnorodnych środków mechanizacji, dzięki czemu tempo odbudowy było bardzo wysokie. Pracę ułatwiał również fakt, że linie kolejowe funkcjonowały na torze zachodnioeuropejskim.

W tym samym czasie powstały również bazy przeładunkowe na stacji Warszawa-Zachodnia oraz w rejonie Dębłina. Zbudowanie ponad 30 kilometrów torów o układzie rokadowym na stacji Warszawa-Zachodnia oraz zadaszonych składów do tymczasowego składowania zapasów. Budowy te wymagały dużego nakładu materiałów, pracy i wysiłku transportowego.

W ciągu 14 dni od rozpoczęcia ofensywy przez armie 1. Frontu Białoruskiego – 29 stycznia 1945 r. – zakończono remont 300-kilometrowego toru z Warszawy do Poznania i budowę warszawskiego mostu kolejowego. Wydawało się, że można było rozpocząć przeładunek

<sup>27</sup> Biorąc pod uwagę nieudane doświadczenia z wykorzystaniem samolotów transportowych w operacji białoruskiej, tym razem zgromadzono w pobliżu lotnisk 4200 beczek każda z nich o pojemności 200 litrów.

towarów (na obrzeżach Warszawy zgromadziły się setki pociągów o skrajni wschodnioeuropejskiej) i ich ekspedycję do Poznania.

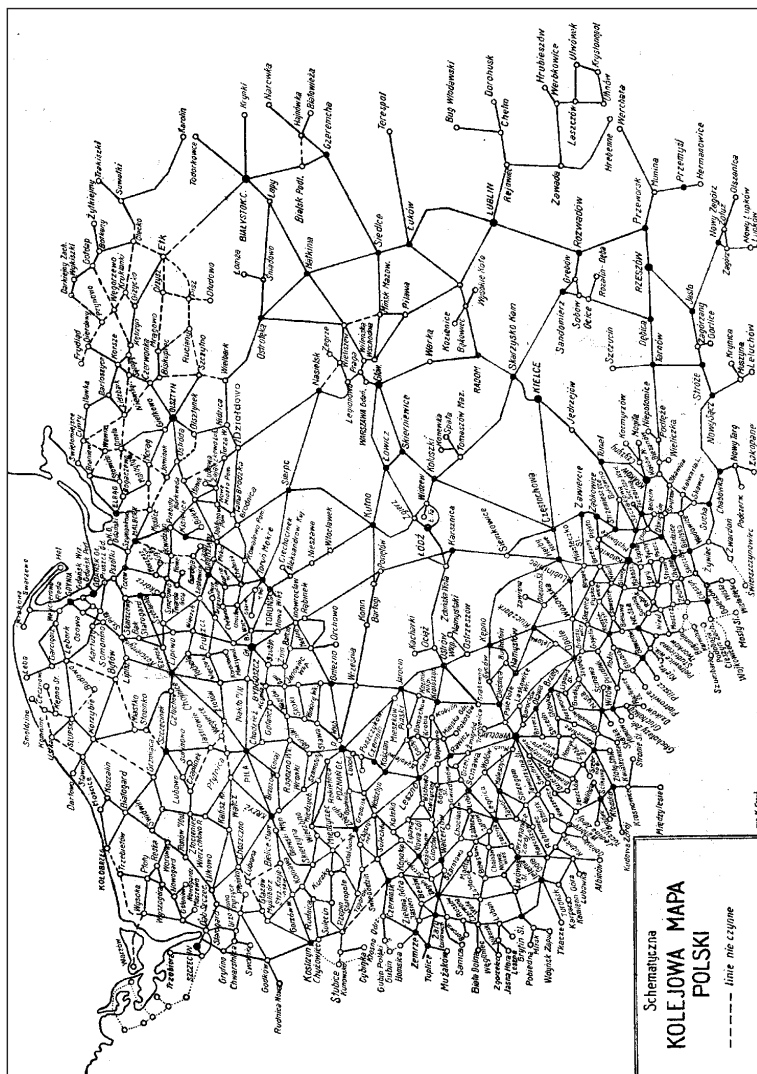
W tym czasie nacierające wojska zbliżały się do Odry. Odległość między nimi a bazami kolei frontowej sięgała około 600 kilometrów. Obsługiwanie nawet trzech do pięciu pociągów dziennie i dostarczanie ładunku jak najbliżej żołnierzy – miało wtedy nieocenione znaczenie. Nie chodziło tylko o zaopatrzenie w amunicję i paliwo. Ciężkie czołgi, artyleria dużego kalibru, metalowe pasy startowe i ciężki sprzęt inżynierski były daleko w tyle za jednostkami pierwszorzutowymi.

Na początku lutego otrzymano rozkaz z Komitetu Obrony Państwa, aby natychmiast przystąpić do przebudowy całego kierunku Warszawa – Poznań na tor wschodnioeuropejski!!! Aby wykonać ten rozkaz należało przerobić 300 kilometrów dwutorowej kolei!!! Przebudować nowo wybudowany warszawski most kolejowy!!! Przebudować ogromny węzeł Warszawa-Zachód wraz z ogromną bazą przeładunkową!!! W stosunkowo krótkim czasie wszystkie problemy zostały usunięte, a ruch pociągów odbywał się zgodnie z zakładaną częstotliwością.

W trakcie ofensywy okazało się, że trasa kolejowa z Łodzi do Kalisza została częściowo zniszczona, (wycofujące się wojska niemieckie prawie całkowicie zniszczyły przewodowe linie łączności i węzły komunikacyjne na wielu stacjach). W znacznie lepszym stanie zachowała się trasa z Łodzi do Bydgoszczy. W tej sytuacji zdecydowano się na zmianę pierwotnie wyznaczonej trasy. Nowo wyznaczona trasa kolejowa, do czasu pełnego usprawnienia linii Łódź – Kalisz, miała prowadzić z Łodzi przez Kutno, następnie Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn). Ten kierunek, na swym końcowym odcinku biegł równolegle do powstającej linii frontu na Pomorzu, gdzie sytuacja w lutym z dnia na dzień bardzo się pogarszała i groziło jej przecięcie przez spodziewane natarcie wojsk niemieckich.



Rys. 13. Sieć linii kolejowych na obszarze prowadzenia operacji wiślańsko-odrzańskiej



Źródło: <https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=biblioteka&kat=mapa&id=7>

Tymczasem coraz silniej odczuwano zapotrzebowanie na amunicję i paliwo. Potrzebne były dziesiątki tysięcy ton różnych materiałów. Nie było powodu, aby liczyć na ich dostawę transportem samochodowym (biorąc pod uwagę warunki atmosferyczne: burze śnieżne i oblodzenie, stan dróg a także czas trwania przejazdu w obu kierunkach szacowany na 10-12 dni), nawet mobilizując wszystkie pojazdy w armiach i dywizjach.

W takiej sytuacji amunicję i paliwo zgromadzone na przyczółkach (25-30 tys. ton) zaczęto ładować na wagony i wysyłać w kierunku Warszawy (!) przez most w Dęblinie<sup>28</sup> a następnie po 8-10 pociągów dziennie w ogólnym kierunku na Gorzów Wielkopolski i Kostrzyn (sytuacja zmieniała się każdego dnia i trudno było powiedzieć na której stacji będzie trzeba wyładować to, co wysyłano). W tym samym czasie przewożono na platformach również ciężki sprzęt. Codziennie na zachód od Wisły jechało 10 pociągów ze sprzętem bojowym, po 30-40 wagonów w każdym.

Sieci kolejowe w Polsce, a zwłaszcza w Niemczech, były dość rozwinięte. Na terenie planowanych sowieckich działań ofensywnych można było wyodrębnić zasadniczo dwa obszary kolejowe, które były istotne dla zapewnienia działań bojowych wojsk sowieckich. Obszary te były nierównomiernie rozwinięte pod względem stanu infrastruktury i gęstości. W części północnej, w przybliżeniu do szerokości Brześć – Warszawa – Poznań, główne linie kolejowe przebiegały głównie w terenie płaskim, na południu – wśród ostróg Karpat, obfitujących w konstrukcje sztuczne (mosty, tunele), łuki o małym promieniu skrętu, znaczne wzniesienia, które zmuszały do znacznego ograniczenia masy pociągów, co powodowało duże trudności zarówno podczas eksploatacji, jak i podczas odbudowy. W ramach samych obszarów istniały również zasadnicze różnice wywierające wpływ na organizację przewozów kolejowych.

Linie kolejowe wybudowane na terytorium Polski (w okresie międzywojennym i wcześniej) posiadały w większości przypadków podsypkę piaskową, drewniane podkłady, średnie i lekkie szyny, małe promienie skrętów, punktami przeładunkowymi, które nie pozwalały

---

<sup>28</sup> Odbudowę mostu dęblńskiego planowano na 18 dni a zakończono w 8 (23 stycznia) i natychmiast uruchomiono na nim ruch pociągów.

na przyjmowanie pociągów długich. Natomiast koleje niemieckie z reguły miały tłożeń kamienny, szyny typu ciężkiego, głównie podkłady były metalowe, w niektórych miejscach podkłady miały przyspawane okładziny, a na pozostałych – oddzielne mocowanie (okładzina była mocowana do podkładu, a szyna do podszewki). Innymi słowy, niemiecki tor miał solidną stabilność, co oznaczało, że pozwalał pociągom osiągać duże prędkości. Jednak w trakcie przygotowań i prowadzenia operacji Wisła-Odra naprawa niektórych odcinków wymagała znacznie większych nakładów pracy niż torów położonych na podkładach drewnianych.

Wraz z rozpoczęciem ofensywy wojsk sowieckich jednostki kolejowe niezwłocznie przystąpiły do pracy. Całkowita długość operacyjna wszystkich wyremontowanych odcinków wyniosła 1871 km, przy średnim tempie 37,1 km / dzień.

Główną przyczyną zatorów była niepełna odbudowa kolei frontowej, której stan techniczny i warunki eksploatacji określa nota wyjaśniająca do rozkładu jazdy pociągów na kolei białoruskiej na lato 1945 roku. przewidziano jedną parę pociągów pasażerskich na wszystkich głównych liniach, a na nieaktywnych obszarach i oddziałach – jedną parę towarów i pasażerów. Pociągi napędzane były lokomotywami parowymi Su, prędkość pociągów była ograniczona stanem toru do 30 km / h na 111 km szlaków kolejowych i 50 km / h na długości 1126 km<sup>29</sup>.

Prędkości techniczne i odcinkowe pociągów, choć wzrosły w porównaniu z 1944 r. (24 i 15 km / h), pozostawały nadal niskie (29,8 i 18,4 km / h)<sup>30</sup>. Duże przestoje wagonów wynikały również z trudności przeładunku na tor o szerokości skrajni zachodnioeuropejskiej.

---

<sup>29</sup> Wyposażenie techniczne kolei na terenie wyzwolonym spod okupacji niemieckiej było skrajnie niewystarczające: drastycznie zmniejszono linie dwutorowe i linie wyposażone w automatyczną blokadę, długość odcinków z ograniczeniami prędkości pociągów i przejazdem potężnych lokomotyw parowych wzrosła (do prawie 50% długości sieci). Konieczna była radykalna zmiana lokalizacji floty lokomotyw: potężne lokomotywy (seria FD) zostały przeniesione do obsługi ruchliwych kierunków Uralu – Syberii, Azji Środkowej i innych oraz lekkich lokomotyw parowych (seria E, O, Shch) – na drogi zachodniej części kraju.

<sup>30</sup> Zob. więcej, N. Antipienko, Na głównym ....., op. cit.

## Transport samochodowy

Z powodu ograniczeń i trudności w transporcie kolejowym główny ciężar dostarczania posiłków i zaopatrzenia wojskom spadł na transport drogowy. W trakcie operacji oddziały drogowe I Frontu Białoruskiego musiały utrzymywać drogi samochodowe (w większości nieutwardzone) o łącznej długości ponad 11 tys. km.

Jednym z najważniejszych zadań służby drogowej w przygotowaniu operacji Wisła-Odra była budowa mostów przez Wisłę. Operacja białoruska zakończyła się zdobyciem przez wojska sowieckie przyczółków na lewym brzegu Wisły – sandomiersko-magnuszewskiego i puławskiego.

Koncentracja wojsk, sprzętu i środków materiałowych na obu przyczółkach okazała się na tyle duża, że dla zapewnienia przejazdu ciężkiego sprzętu, pojazdów, a także manewru wojsk konieczne było dysponowanie dużą liczbą przepraw. Przed rozpoczęciem kolejnej operacji ofensywnej jednostki inżynieryjno-drogowo-mostowe Frontu wybudowały 13 mostów przez Wisłę, w tym sześć mostów 60-tonowych, pięć mostów 30-tonowych i dwa mosty 16-tonowe. Długość każdego z nich wynosiła średnio tysiąc metrów bieżących, nie licząc podejść. Niektóre mosty, a także drogi do nich prowadzące, musiały być zamaskowane.

Wojska 1. Frontu Białoruskiego miały trzy drogi do przyczółka puławskiego, dwie z nich prowadziły przez las bezpośrednio przylegający do Wisły i były bardzo dobrze zamaskowane, trzecia przebiegała przez teren odkryty i nie była zamaskowana. Przemieszczanie wojsk i sprzętu bojowego na przyczółek, a także dostawy środków materiałowych, odbywały się wzdłuż pierwszych dwóch dróg, a z powrotem puste samochody wracały trzecią drogą, co stwarzało wrażenie wycofywania się wojsk z przyczółka.

Oddziały drogowe służyły także ludności cywilnej i przemieszczanym jednostkom wojskowym. Zaledwie na trzy miesiące przed rozpoczęciem operacji drogami 1. Frontu Białoruskiego przetransportowano prawie 2 miliony żołnierzy. Na drogach, tak jak to było organizowane we wcześniejszych operacjach, zorganizowano punkty żywnościowe, tankowania i medyczne, rozmieszczono jednostki remontowo-ewakuacyjne a także sieć wojskowych placówek handlowych.

Żeby usprawnić dostawy i zmniejszyć zużycie paliwa tworzone „pociągi samochodowe”. Ciężarówki jadące za Wisłę po zaopatrzenie jechały puste, więc były lekkie. **Jedna ciężarówka, z pełnym bakiem paliwa, holowała za sobą dwie kolejne, których nie tankowano i w ten sposób – oszczędzając paliwo – „konwój” jechał na wschód.** Dochodziło przy tym do wielu wypadków, bo zmęczeni kierowcy holowanych ciężarówek zasypiali w czasie jazdy. O skali potrzeb niech świadczy fakt, że wojska obu frontów zużywały każdego dnia 245 wagonów amunicji i ponad 4 tys. ton paliwa.

Równocześnie z intensywną eksploatacją istniejącej sieci drogowej frontowe oddziały drogowe przygotowywały się do budowy dodatkowych mostów przez Wisłę w rejonie Warszawy, Dęblina, gdzie jeszcze nie zdobyto przyczółków, a przeciwnik okupował przeciwny brzeg. Zgromadzono wiele elementów konstrukcyjnych i innego materiału niezbędnego do budowy nowych mostów<sup>31</sup>.

Oprócz Wisły w strefie zbliżającej się ofensywy znajdowały się również tak duże rzeki jak Bzura (z dopływem Rawki), Warta, Odra z szerokimi rozlewiskami, sięgającymi miejscami 5-6 kilometrów.

W jednostkach drogowych frontu służyło 24 tys. osób, 344 samochody, 287 traktorów, 6100 koni, 2930 wozów, 36 młotów spalinowych, 15 tartaków. Stan ich wyposażenia technicznego był jak na tamte czasy stosunkowo wysoki, ale nie odpowiadał zakresowi nadchodzących prac i tylko dzięki dobrej organizacji drogowcy wzorowo wywiązali się z postawionych im zadań<sup>32</sup>.

Błędem byłoby sądzić, że w trakcie operacji Wisła-Odra wojska sowieckie w niewielkim stopniu wykorzystywały transport samochodowy do przewozu zaopatrzenia. Wręcz przeciwnie. Natężenie i skala przewozów transportem drogowym podczas ofensywy osiągnęła najwyższy poziom jaki był możliwy w istniejących warunkach.

Do połowy stycznia, kiedy przygotowywano operację, frontowymi i armijnymi pojazdami samochodowymi przewieziono 165,9 tys. ton, a w drugiej połowie stycznia – 320,1 tys. ton różnych ładunków.

<sup>31</sup> Wisła ma bardzo duże sezonowe wahania poziomu wód: wiosną woda podnosi się do 5-6 metrów, rzeka przelewa się do 6 kilometrów. Dno rzeki jest piaszczyste, ruchome, niekorzystne dla budowy mostów. Zimą 1944/45 rzeka była skuta lodem już na początku zimy. Takie warunki stwarzają duże trudności w utrzymaniu mostów o każdej porze roku, z wyjątkiem lata.

<sup>32</sup> Zob. więcej, N. Antipienko, Na głównym..., op. cit.

Stwierdzono istotną różnicę między planowanymi a rzeczywistymi wskaźnikami wykorzystania transportu drogowego. W okresie przygotowawczym zamiast planowanych 200 kilometrów, dzienny przebieg wynosił tylko 140 kilometrów, czyli o 30 procent mniej. Natomiast w trakcie operacji długość ramienia dowozu planowano na 300 km, ale okazało się, że w praktyce wyniosła około 600 kilometrów. Wpływ na to miała przede wszystkim zmiana zasięgu operacji. W niektóre dni przebieg pojazdów z zaopatrzeniem nie przekraczał 100 kilometrów, ze względu na trudne warunki drogowe i atmosferyczne. Czas trwania przejazdu na trasie: bazy zaopatrzeniowe (na prawym brzegu Wisły) do wojsk na pierwszej linii i z powrotem, trwał średnio 10-12 dni. W tej sytuacji frontowy i armijny transport drogowy był w stanie maksymalnie przetransportować nie więcej niż 1000 ton amunicji dziennie.

W takiej sytuacji koniecznym stało się poszukania bardziej efektywnych rozwiązań. Rada Wojenna Frontu postanowiła wzmocnić drogowe służby transportowe przydzielając do ich dyspozycji 500 ciągników z frontowych jednostek artyleryjskich do transportu amunicji. Decyzja ta była podyktowana sytuacją nadzwyczajną.

Szczególnie wielu problemów nastręczały regularne dostawy paliwa. Łączna ładowność pojazdów drogowych wyznaczonych do tego zadania wynosiła 5574 tony. To dużo, ale kłopot w tym, że każdy samochód wysyłany po paliwo do baz zaopatrzeniowych na linii Wisły wymagał po drodze aż czterokrotnego tankowania, czyli prawie jedną czwartą transportowanego paliwa.

Ogółem transportem samochodowym, w okresie od 14 stycznia do końca lutego, przewieziono prawie milion ton ładunków. Każdy samochód przewoził średnio 2 tony ładunku dziennie i nie było to zły wynik jak na tamte czasy i warunki.

W trakcie trwania operacji wiślańsko-odrzańskiej frontowy i armijny transport samochodowy był z reguły wykorzystywany w sposób scentralizowany – pododdziały samochodowe nie były nikomu przydzielane.

Doświadczenie zdobyte podczas realizacji poprzednich wielkich ofensyw pokazało, że w określonych sytuacjach nie ma konieczności tworzenia dużych, a przez to nieporęcznych kolumn samochodowych z zaopatrzeniem. Na sformułowanie takiego wniosku wpływ miało wiele czynników poczynawszy od długich przestojów podczas załadunku i rozładunku, i co się z tym bezpośrednio wiąże, potrzeby zaangażowania

znacznych sił niezbędnych do przeprowadzenia tych prac. Po drugie, duże kolumny transportowe są mało elastyczne w trakcie marszu, trudno nimi manewrować i są doskonałym celem dla lotnictwa. Ponadto istnieje duże prawdopodobieństwo powstawania zatorów na znacznym odcinku trasy w przypadku konieczności zatrzymania kolumny. Ponadto, w wyniku skutecznego oddziaływania przeciwnika można utracić większość, o ile nie całość, przewożonego ładunku. Zdecydowano, iż znacznie lepszym rozwiązaniem umożliwiającym uniknięcie wymienionych zagrożeń, jest wysyłanie w tym samym czasie niewielkich kolumn pojazdów (w sile plutonu lub kompanii), podzielonych na grupy pojazdów w składzie od 3 do 5 samochodów. Oszacowano, iż prędkość marszu w takim modelu realizacji przewozów wzrasta o 75 procent. Podczas prowadzenia działań zaczepnych starano się nie praktykować przeładowywania z pojazdów w rejonach tyłowych związku operacyjnego (armii) i rejonach tyłowych związków taktycznych (dywizji) – ładunki dostarczano bezpośrednio do rejonów rozmieszczenia wojsk (pułku, batalionu a nawet, w miarę potrzeb i możliwości, bezpośrednio na stanowiska ogniowe).

Patrząc na ówczesną mapę centralnych i zachodnich obszarów Polski i wschodnich Niemiec można dojść do wniosku, że operacja ofensywna prowadzona między Wisłą a Odrą nie napotka na poważne utrudnienia w zakresie ruchu drogowego: sieć dróg była dość gęsta, większość z nich miała twardą nawierzchnię. Rzeczywiście, patrząc na mapę i analizując przebieg dróg nie wyglądało to źle. W strefie natarcia sił głównych była możliwość wyznaczenia dwóch-trzech frontowych dróg wojskowych. Nie stanowiło też problemu aby każda armia miała swoje drogi (zazwyczaj jedną, rzadziej dwie).

Jednak w realnej ocenie sytuacji należało brać pod uwagę warunki atmosferyczne. Zazwyczaj zima w na tym obszarze jest łagodna i bardziej przypomina rosyjską jesień, ale w styczniu 1945 r. regułą były raczej silne zamiecie śnieżne, po których często następowały ulewne deszcze. Niska temperatura sprawiała, że lód natychmiast pokrywał wszystkie drogi, a transport drogowy musiał odbywać się w niezwykle trudnych warunkach. Były okresy, kiedy wszystko na drogach zamarzało.

Wojska drogowe frontu należycie przygotowały się na kaprysy zimy: zgromadzono dużą ilość piasku (dostarczonego tysiącami wozów przez polską ludność) i rozsypano go po drogach. Zainstalowano również



setki kilometrów przydrożnych osłon przeciwśnieżnych, aby zapewnić swobodny i bezkolizyjny ruch pojazdów wiozących amunicję i paliwa.

Działania wojenne podczas II wojny światowej przypadły bowiem na okres wyjątkowo mroźnych zim. Był to oczywiście przypadek. Fakt, że okres wojenny przypadł na kulminację zimowych mrozów XX wieku, można potraktować jako wyjątkowe zrządzenie historii. Zima 1944/1945 r. była mroźna i długa. Już w listopadzie spadł pierwszy śnieg. Pogoda działała nie tylko na wojska własne, lecz także na przeciwnika, które były gorzej przygotowane do prowadzenia działań bojowych w warunkach zimowych. Niestety z uwagi na działania wojenne, dostęp do danych meteorologicznych z tego okresu jest znacznie utrudniony.



## Zakończenie

W dniu 31 stycznia Żukow dotarł do Odry a sowiecka ofensywa została dobrowolnie wstrzymana na początku lutego – ze względu na konieczności uzupełnienia zapasów oraz odbudowy zdobytej sieci komunikacyjnej – chociaż Berlin był niebroniony i odległy tylko około 70 km od sowieckich przyczółków na Odrze<sup>33</sup>. Mimo utraty rdzennych ziem polskich, prawie całego Śląska, Pomorza i Prus Wschodnich woj-ska niemieckie nadal broniły się w Kurlandii, Gdańsku, Gdyni, Wrocławiu i na Półwyspie Helskim. W trakcie operacji wiślańsko-odrzańskiej, wschodniopruskiej i kilku innych dużych operacji przeprowadzonych na początku 1945 r. pokonano główne niemieckie zgrupowania strategiczne i stworzono warunki do ostatecznego uderzenia na tereny na zachód od Odry i Nysy Łużyckiej.

Stalin zarządził przygotowania do zadania Trzeciej Rzeszy ostatecznego ciosu – ofensywy na Berlin.

W trakcie trwania operacji wiślańsko-odrzańskiej Armia Czerwona, na wszystkich kierunkach działań, posiadała zdecydowaną przewagę nad siłami niemieckimi. W liczbie żołnierzy wynosiła ona 5:1, w liczbie czołgów 6:1, w artylerii 9:1, a w lotnictwie aż 12:1. Nic więc dziwnego, że sowieckie uderzenie dość szybko zakończyło się sukcesem, choć nie udało się w pełni zrealizować postawionych zadań. Wojska Żukowa i Koniewa opanowały wskazane im tereny, ale w rękach niemieckich pozostały niektóre miasta (na przykład Poznań, Wrocław, Kołobrzeg). Przekształcone na rozkaz Hitlera w twierdze, broniły się zażarcie, kapitulując dopiero po kilku-, a nawet kilkunastotygodniowej obronie (Wrocław w maju 1945 roku). Nie opanowano również całych Prus Wschodnich, gdzie walki także przeciągnęły się do maja 1945 roku. Zdecydowanie lepiej poszło za to Sowietom na Węgrzech. W lutym, po niezwykle zaciętych walkach ulicznych, zmusili do kapitulacji węgierskoniemieckich obrońców Budapesztu, a następnie odparli ofen-

<sup>33</sup> Po wojnie toczyła się debata, głównie między Czujkowem a Żukowem, czy mądrze jest przerwać ofensywę. Czujkow twierdził, że Berlin powinien zostać wtedy zdobyty, podczas gdy Żukow bronił decyzji o zatrzymaniu. Kontrowersje podsyca fakt, że bitwa o wzgórze Seelow (16-19 kwietnia) i bitwa w Berlinie (od kwietnia do początku maja) były kosztowne dla Sowietów.

sywę niemiecką nad Balatonem. Zwycięstwo to otworzyło Sowietom drogę do Czechosłowacji i Austrii.

Ofensywa styczniowa w 1945 r. doprowadziła do zajęcia w okresie trzech miesięcy całości ziem II RP. Poza represjami ze względów politycznych, Polskę poddano w 1945 r. eksploatacji ekonomicznej. Przybrała ona formę wywozu mieszkańców na roboty, a także masowego zaboru mienia. Przemarsz wielomilionowych rzesz czerwonoarmistów miał jeszcze inne konsekwencje. Przede wszystkim niezwykle masowe kradzieże mienia prywatnego i publicznego, ale też powszechne, bezmyślne niszczenie miast (już po wyzwoleniu), dewastacje nieruchomości i ich wyposażenia, oraz szczególnie bolesne, masowe gwałty na kobietach.

Według sowieckich informacji, w pasie działania 1. Frontu Białoruskiego i 1. Frontu Ukraińskiego, straty niemieckie do 24 stycznia 1945 r. wyniosły 150 000 zabitych i 69 600 wziętych do niewoli, 1537 zniszczonych czołgów, około 14 tys. dział i moździerzy i 341 samolotów oraz wiele innego sprzętu. Armia Czerwona w ciągu miesiąca całkowicie rozbiła 35 dywizji a w 25 dywizjach straty wyniosły w granicach 60-75%.<sup>34</sup>

W radzieckiej literaturze przedmiotu starano się unikać podawania konkretnych danych liczbowych, które informowałyby o skali poniesionych strat. Czasami co najwyżej nadmieniano o poważnych stratach w ludziach, będących efektem ciężkich walk, ale bez wdawania się w szczegóły. Taki sam schemat obowiązywał także wyższych dowódców Armii Czerwonej, którzy zdecydowali się opisać swoje wojenne przeżycia. We wspomnieniach radzieckich generałów można znaleźć wiele opisów bohaterskiej śmierci ich podwładnych, ale prawie nigdy nie pisano o liczbie poległych i zmarłych z ran. Niemieccy historycy nie zajmowali się badaniem strat poniesionych przez Sowietów.

---

<sup>34</sup> Encyklopedia II wojny światowej, wyd. MON, Warszawa 1975, s. 643.

## Bibliografia

1. Алексеев С. П. Последний штурм, Документ 2566439, <https://studylib.ru/doc/2566439/>
2. Antill P., Wielkie bitwy II wojny światowej, Berlin 1945. Koniec Tysiącletniej Rzeszy, wyd. Amercom S.A, Poznań 2001.
3. Антипенко В. А., На главном направлении, Mińsk 1982. <http://flibusta.site/b/546784/read>
4. Batalie największej z wojen nr 41 Na Berlin (kwiecień-maj 1945r.), dodatek do Rzeczpospolitej 19.12.2009.
5. Beevor A., Berlin 1945. Upadek, wyd. Znak, Kraków 2009.
6. Beevor A., Ardeny 1944. Ostatnia szansa Hitlera, wyd. Znak, 2016.
7. Dolata B., Wyzwolenie Polski 1944–1945, Wydawnictwo MON, Warszawa 1974.
8. Dolata B., Wyzwolenie Dolnego Śląska w 1945 roku, Wrocław 1985.
9. Duffy Ch., Red storm on the Reich: The Soviet March on Germany, 1945. Publ. Routledge, 1991.
10. Działania bojowe w warunkach szczególnych. Podręcznik, wyd. Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 1964.
11. Elak L., Taktyczne aspekty terenu w walce, wyd. AON, Warszawa 2013.
12. Filonov, V.I., and M.A. Vilinov. „Combat service and logistic support in the Vistula-Oder strategic offensive operation (toward the 60th anniversary of victory of the Great Patriotic War).” Military Thought, vol. 14, no. 1, Jan.-Mar. 2005, pp. 201+. Gale Academic One File, [link.gale.com/apps/doc/A136342891/AONE?u=anon~3efd7850&sid=googleScholar&xid=5deb470](http://link.gale.com/apps/doc/A136342891/AONE?u=anon~3efd7850&sid=googleScholar&xid=5deb470). Accessed 13 Nov. 2021.
13. Гончаров В, Битва за Берлин. Завершающее сражение Великой Отечественной войны, [https://thelib.ru/books/v\\_goncharov/bitva\\_za\\_berlin\\_zavershayushee\\_srazhenie\\_velikoy\\_otechestvennoy\\_voyny-read-12.html](https://thelib.ru/books/v_goncharov/bitva_za_berlin_zavershayushee_srazhenie_velikoy_otechestvennoy_voyny-read-12.html)
14. Glantz D. M., House J., When Titans Clashed: How the Red Army Stopped Hitler. Lawrence: University Press of Kansas, 1995.
15. Grzelak Cz., Stańczyk H., Zwoliński S., Armia Berlinga i Żymierskiego, wyd. Neriton, 2002.
16. Hastings M., Armageddon. The Battle for Germany 1944-45, wyd. Publ. Macmillan, London 2004.
17. Harrison R.W., The Berlin Operation 1945, Soviet General Staff, Material Support for the Berlin Operation, Tyhe First Belorussian front”s Rear Organization, page 141-145, <https://books.google.pl/>

books?id=b4QwDwAAQBAJ&pg=PA144&lpg=PA144&dq=ammunition+depots+in+Berlin+1945&source=bl&ots=71oeoDIROd&sig=ACfU3U3kD7EUFGV0fcqL AzmEuHJzbmDnA&hl=pl&sa=X&ved=2ahUKEwiMifvUy6DtAhVKzqQKHx09BCc4ChDoATAFe-gQIARAC#v=onepage&q=ammunition%20depots%20in%20Berlin%201945&f=false

18. Huzarski M. (praca zespołowa pod kier. red. nauk. Z. Ścibiorek), Działania taktyczne wojsk lądowych. Podręcznik, wyd. Akademia Obrony Narodowej; Warszawa 1995.
19. Ковалев И. В., Транспорт в Великой Отечественной войне (1941–1945 гг.)
20. Ковалев И. В., Транспортное обеспечение операции „Багратион”, [http://militera.lib.ru/h/kovalev\\_iv/12.html](http://militera.lib.ru/h/kovalev_iv/12.html)
21. Jones M., Wojna totalna. Armia Czerwona. Od klęski do zwycięstwa, Warszawa 2013.
22. Jasiński A., Przełamanie Wału Pomorskiego, Warszawa 1958.
23. Kaczmarek K., Polskie Wojsko na Wschodzie 1943–45 od Mierei do Łaby i Wełtawy, Lublin 2003.
24. Komorowski K. (red.), Boje Polskie 1939 – 1945, wyd. Bellona, Warszawa 2009, s. 421–423.
25. Kosiarz K., Wyzwolenie Polski północnej, Wydawnictwo Morskie, Gdynia 1967.
26. Kospath-Pawłowski E., Wojsko Polskie na wschodzie 1943–45, wyd. „Ajaks”, 1993.
27. Кульнев С.В., Леоник С.И., Апчел А.В., Лемешкин Р.Н., Скляров В.Н., Медицинское обеспечение Берлинской наступательной операции <https://www.vmeda.org/wp-content/uploads/2016/pdf/189-197.pdf>
28. Le Tissier T., Kostrzyn 1945. Przedpiekle Berlina, wyd. Bellona, Warszawa 2011.
29. Le Tissier T., Żukow na linii Odry, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2007.
30. Леонов Н.С. Берлинская наступательная операция (16 апреля – 8 мая 1945 года) <http://www.myshared.ru/slide/949646/>
31. Jasiński A., Przełamanie Wału Pomorskiego, Warszawa 1958.
32. Jurgielewicz W., (red. nauk.) Polski czyn zbrojny w II wojnie światowej, Warszawa 1973.
33. Kaczmarek K., Oni szturmowali Berlin, wyd. Książka i Wiedza, Warszawa 1980.
34. Kajetanowicz J., Polskie wojska lądowe 1945–1960. Skład bojowy, struktury organizacyjne i uzbrojenie, wyd. Europejskie Centrum Edukacyjne, Toruń 2005.

35. Конев И.С., Сорок пятый, Воениздат, Moskwa 1970.
36. Kowalski W. T., Wielka Koalicja 1941-1945, tom III Rok 1945, wyd. II, wyd. Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1978.
37. Lewicki P., Festung Glogau 1944-1945, Głogów 2008.
38. Lopez J., Aubin N., Bernard V., Guillerat N., II wojna światowa. Infografiki, wyd. Rebis, Poznań 2021.
39. Majewski R., Dolny Śląsk 1945 Wyzwolenie, Warszawa – Wrocław 1982.
40. Мерников А.Г., Спектор А.А., Всемирная история войн. Минск 2005.
41. Miniewicz J., Wał Pomorski, wyd. MON, Warszawa 1997.
42. Nevenkin K., Zdobyć Budapeszt. Kampania na Węgrzech 1944, wyd. Replika, 2018.
43. Organizacja i działania bojowe Ludowego Wojska Polskiego w latach 1943–1945. Wybór materiałów źródłowych, tom I, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1958.
44. Pawłowski E., Wał Pomorski 1945, wyd. MON, Warszawa: 1995.
45. Polski czyn zbrojny w II wojnie światowej, tom III Ludowe Wojsko Polskie 1943–1945, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1973, wyd. I.
46. Popiołek M., Uwagi na temat obozowania wojsk i prowadzenia działań bojowych w zimie, wyd. Koła Wiedzy Wojskowej, Warszawa 1963.
47. Praca Zbiorowa [red. Druszcz L.], Szturm Berlina, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1951.
48. Sawicki T., Niemieckie wojska lądowe na froncie wschodnim czerwiec 1944-maj 1945 (struktura), Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1987.
49. Sobczak K., [red.], Encyklopedia II wojny światowej, Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej, Warszawa 1975.
50. Stapor Z., Berlin 1945 Zdobyć Berlina II wojna światowa, wyd. Bellona, Warszawa 2015.
51. Szymański P., Ofensywa styczniowa, czyli jak Żukow z Koniewem „zaorali” Niemców w trzy tygodnie  
<https://ciekawostkihistoryczne.pl/2020/01/12/ofensywa-styczniowa-czyli-jak-zukow-z-koniewem-zaorali-niemcow-w-trzy-tygodnie/>
52. Szymański P., Operacja berlińska, czyli jak Stalin wyrolował Eisenhowera, a Żukow z Koniewem zaorali Niemców w 14 dni <https://ciekawostkihistoryczne.pl/2020/04/17/operacja-berlinska-czyli-jak-stalin-wyrolowal-eisenhowera-a-zukow-z-koniewem-zaorali-niemcow-w-14-dni/>
53. Tieke W., Pomiędzy Odrą a Łabą. Bitwa o Berlin 1945, Wydawnictwo Napoleon V, 2018.
54. Thorwald J., Flight in the Winter: Russia Conquers, January to May 1945, wyd. Pantheon, New York 1951.



55. Toczewski A., Bitwa o Odrę w 1945 roku, wyd. Muzeum Ziemi Lubuskiej, Zielona Góra 2010.
56. Toczewski A., Kostrzyn 1945, wyd. MON, Warszawa 1988.
57. Ways W., Regularne jednostki ludowego Wojska Polskiego. Formowanie, działania bojowe, organizacja i uzbrojenie, metryki jednostek artylerii, Cz. II. Warszawa 1967.
58. Willemer W., The German defence of Berlin 1945, <http://www.allworldwars.com/The-German-Defense-of-Berlin-1945-by-Wilhelm-Willemer.html>
59. Wiślańsko-odrzańska operacja (pol.). Encyklopedia Interia.pl.
60. Wiślańsko-odrzańska operacja (pol.). WIEM.
61. Wojskowy Instytut Historyczny, Udział Polaków w szturmie Berlina 24 kwietnia-2 maja 1945r., wybór dokumentów, wyd. MON, Warszawa 1969.
62. Worobjow F.D., Parotkin I.W., Szymanski A.N., Ostatni szturm, Biblioteka Wiedzy Wojskowej, wyd. MON, Warszawa 1971.
63. Ziemke E. F., Battle for Berliend of the Third Reich.
64. Ziębicki M., U kresu okupacji hitlerowskiej – styczeń 1945 r. (cz. I), Opoczno.republika.pl.
65. Żukow G., Wspomnienia i refleksje, Biblioteka Wiedzy Wojskowej, wyd. MON, Warszawa 1970.
66. II wojna światowa (wydarzenia, ludzie, szlaki bojowe) tom X, Front wschodni, wyd. Rzeczpospolita.
67. II wojna światowa (wydarzenia, ludzie, szlaki bojowe) tom XV, Szlak Ludowego Wojska Polskiego, wyd. Rzeczpospolita.

## Spis rysunków

|                                                                                                             |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Rys. 1. Kierunki natarcia wojsk sowieckich w styczniu 1945 r. ....                                          | 12 |
| Rys. 2. Niemieckie linie obronne oraz miasta-twierdze,<br>styczeń 1945 r. ....                              | 14 |
| Rys. 3. Rozmieszczenie niemieckich linii obronnych .....                                                    | 16 |
| Rys. 4. Sekwencja operacyjna.....                                                                           | 19 |
| Rys. 5. Schemat ogólnego przebiegu operacji wiślańsko-<br>-odrzańskiej.....                                 | 22 |
| Rys. 6. Walki 1. Frontu Białoruskiego na Pomorzu Zachodnim<br>(24 lutego – 4 marca 1945 r.).....            | 26 |
| Rys. 7. Walki 2. Frontu Białoruskiego na Pomorzu Gdańskim .....                                             | 28 |
| Rys. 8. Operacja wschodniopruska .....                                                                      | 29 |
| Rys. 9. Schemat przebiegu operacji dolno- i górnośląskiej .....                                             | 31 |
| Rys. 10. Dyslokacja sowieckich Frontów przed rozpoczęciem<br>Ofensywy Styczniowej .....                     | 33 |
| Rys. 11. Organizacja tyłów 1 Frontu Białoruskiego przed<br>rozpoczęciem operacji wiślańsko-odrzańskiej..... | 43 |
| Rys. 12. Organizacja tyłów 1 Frontu Białoruskiego w trakcie<br>operacji wiślańsko-odrzańskiej.....          | 44 |
| Rys. 13. Sieć linii kolejowych na obszarze prowadzenia<br>operacji wiślańsko-odrzańskiej.....               | 54 |

## Spis tabel

|                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tab. 1. Zapasy materiałowo-techniczne zgromadzone przed<br>rozpoczęciem ofensywy..... | 36 |
|---------------------------------------------------------------------------------------|----|





**ISBN 978-83-67287-61-6**

**DOI 10.48226/978-83-67287-61-6**