„BARBAROSSA” NA BIAŁORUSI – KIERUNEK GRODNO



TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

Cena 29,95 zł w tym 8% VAT
INDEX 280-135 ISSN 2080-9743

NUMER SPECJALNY 4/2026

magnum X

Straty Luftwaffe w kampanii wrześniowej

Wojna nad Chinami – 1937 (2)



Panzertruppen we wrześniu 1939



ISSN 2080-9743
9 772080 974915 04>

eprasa.pl a3c40e9349

Chińskie Siły Powietrzne



Heinkel He 111 K nr taktyczny 1902 z 19. Dywizjonu 8. Grupy. Podczas misji 25 sierpnia 1937 roku był pilotowany przez kpt. Hsieh Mang, dowódcę 19. Dywizjonu i jako jedyny Heinkel powrócił z ataku na japońskie jednostki pływające pod Wusung.



Martin 139WC-1 nr taktyczny 3001 z 30. Dywizjonu 8. Grupy. Samolot brał udział w misji 25 sierpnia 1937 roku. Został uszkodzony w wyniku przymusowego lądowania na początku października 1937 roku. W obu przypadkach pilotował go Yang Chi-Hao.

Malował: Andrzej Olejniczak

eprasa.pl a3c40e9349



magnum X

Numer specjalny
4/2026 (87)

INDEX 258-903
ISSN 2080-9743

Cena: 29,95 PLN (VAT 8%)
Nakład: 14 500 egzemplarzy

Okładka: malował
Jarosław Wróbel

www.magnum-x.pl
www.facebook.com/twhistoria

Redakcja

Zbigniew Lalak – **redaktor naczelny**
e-mail: zbigniew.lalak@magnum-x.pl

Szymon Tetera – **zastępca redaktora naczelnego**
e-mail: szymon.tetera@magnum-x.pl

Janusz Kozak – **redaktor techniczny**
e-mail: janusz.kozak@magnum-x.pl

Joanna Zalewska,
Andrzej Zalewski – **korekta**

Współpracownicy:
Norbert Bączyk, Marcin Bryja, Krzysztof Cieślak, Marius Emmerling, Wojciech Holicki, Jędrzej Korbal, Tomasz Kwasek, Robert Michulec, Grzegorz Nowak, Tomasz Nowakowski, Jacek Pukropp, Mariusz Skotnicki, Tomasz Szlagor, Marek Sobski, Arkadiusz Wróbel, Jarosław Wróbel, Robert Wróblewski, Przemysław Skulski, Paweł Żurkowski

Wydawca
Magnum X Sp. z o.o.
al. Stanów Zjednoczonych 51, 04-028 Warszawa
tel.: (22) 810 05 24, (22) 810 05 37
e-mail: magnum@magnum-x.pl, www.magnum-x.pl

Marketing
Elżbieta Zychowicz
tel. (+48) 609 989 828
e-mail: marketing@magnum-x.pl

Dystrybucja i prenumerata
Robert Sawicki – tel. (+48) 607 989 922
e-mail: sklep@magnum-x.pl

Reklamacje
tel. (+48) 607 989 922, e-mail: reklamacje@magnum-x.pl

All Rights Reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Przedruk, kopiowanie oraz powielanie na inne rodzaje mediów bez pisemnej zgody Wydawcy jest zabronione. Materiałów niezamówionych, nie zwracamy.
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów w tekstach, zmian tytułów i doboru ilustracji w materiałach niezamówionych.
Opinie zawarte w artykułach są wyłącznie opiniami sygnowanych autorów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść zamieszczonych ogłoszeń i reklam.

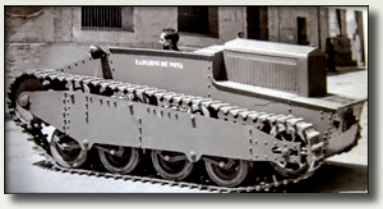


JEDNOCZEŚNIE W SPRZEDAŻY CZWARTY NUMER REGULARNY 2026 TW HISTORIA

W NUMERZE SPECJALNYM 4/2026 (87)



WRZESIEŃ 1939
Straty Luftwaffe w kampanii 1939 roku przeciwko Polsce 4
ŁUKASZ ŁYDŻBA, ROBERT SZOŁTYK



BROŃ PANCERNA
Szampańskie czołgi 20
ZBIGNIEW LALAK



BITWY I KAMPANIE
Operacja „Barbarossa” – atak na Białoruś 24
Kierunek Grodno
KRZYSZTOF CIEŚLAK



WOJSKO POLSKIE 1939
Brygada czołgów i dywizja pancerno-motorowa (1) 38
JĘDRZEJ KORBAL



WOJNA W POWIETRZU
Chińskie Siły Powietrzne (2) 52
W obronie Szanghaju i Nankinu w 1937 roku
JACEK PUKROPP



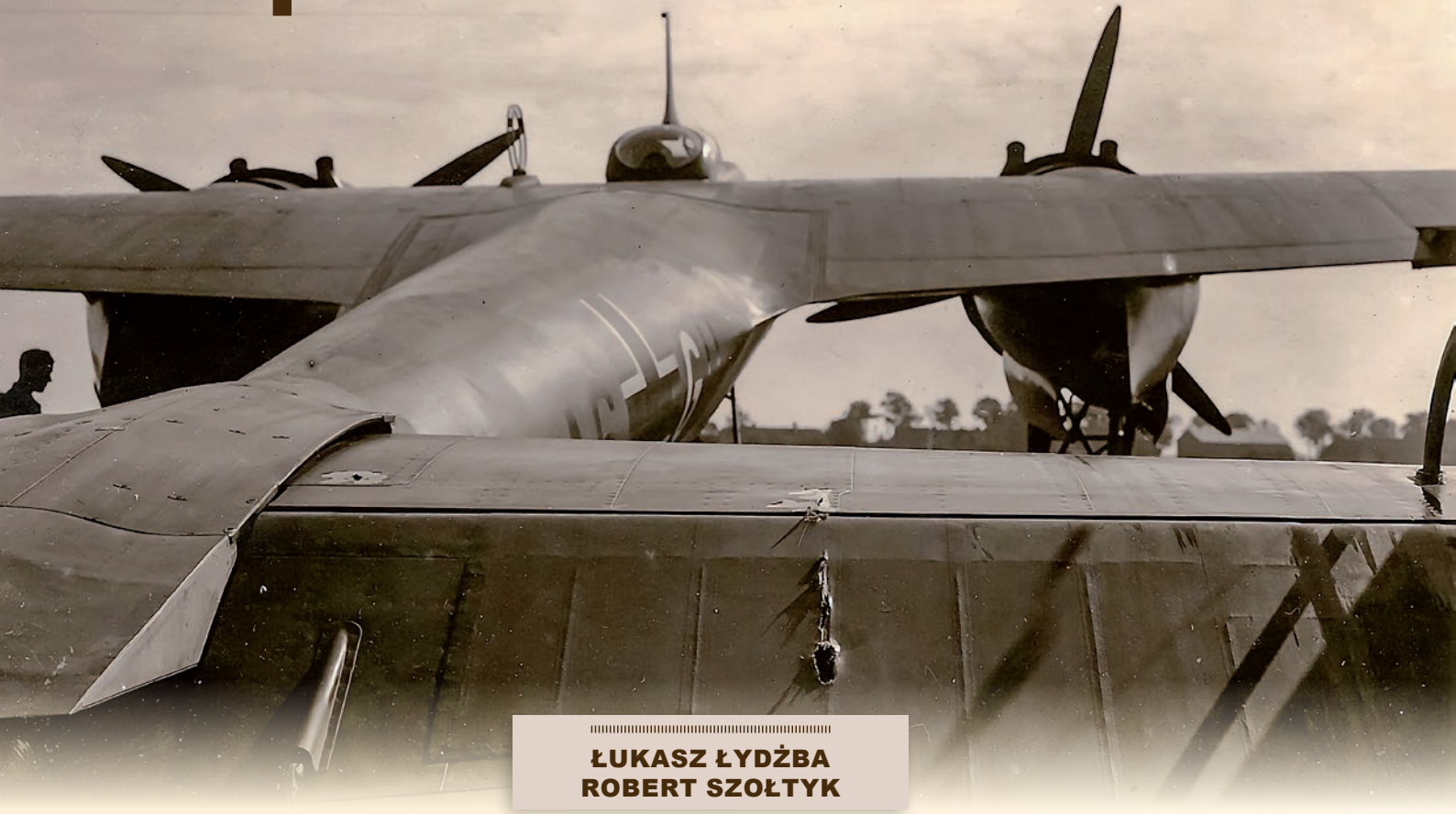
WRZESIEŃ 1939
Panzery w Polsce 1939 68
ROBERT MICHULEC



MONOGRAFIE MORSKIE
Brytyjskie lekkie krążowniki typu Arethusa (2) 86
GRZEGORZ NOWAK

eprasa.pl a3c40e9349

Straty Luftwaffe w kampanii 1939 roku przeciwko Polsce



ŁUKASZ ŁYDŻBA
ROBERT SZOŁTYK

W niniejszym artykule autorzy przedstawiają rezultaty swoich ponad 20-letnich badań. W ich trakcie wykorzystano zarówno dokumenty oficjalne (takie jak dzienniki jednostek, meldunki, oficjalne listy strat, dokumenty ubezpieczeniowe, książki lotów), jak i źródła nieoficjalne w postaci prywatnych dzienników, wspomnień czy też zdjęć.

Podstawowe problemy, jakie napotkano, wiązały się z brakami w dokumentacji, jak także jakością informacji, które czasami były zupełnie sprzeczne.

Co do strat niemieckich, w kategorii samoloty zniszczone umieszczono wszystkie znane straty określone przez jednostki jako 80% i więcej stopnia zniszczenia. Tutaj od razu należy zwrócić uwagę na wyjątki, gdzie czasami samolot określony jako uszkodzony w 50% był porzucany przez jednostkę, co skutkowało zaliczeniem go w poczet „samolotów zniszczonych". Zdarzały się wypadki, że samolot określony przez specjalistów z jednostki jako zniszczony np. w 50% po dostarczeniu do zakładów naprawczych otrzymywał ocenę jako zniszczony w 30%. Widać tu pewną dowolność w ocenianiu stanu samolotu przez jednostkę lub też po prostu brak doświadczenia. Jako uszkodzenia lekkie autorzy rozumieli uszkodzenie poniżej 10%, choć w tej kategorii znalazło się wiele samolotów określonych po prostu jako uszkodzony przez co jakaś część tej kategorii mogłaby zostać zakwalifikowana jako „samoloty uszkodzone," ale z braku dokładnych informacji nie jest to możliwe. Autorzy nie chcieli także zawyżać strat niemieckich i dlatego woleli te straty z nieznanym zakresem umieścić w kategorii „uszkodzenia lekkie".
Z uwagi na ograniczoną liczbę miejsc wszystkie straty zaprezentowano w formie tabelarycznej, a tylko wybrane w formie opisowej dla zobrazowania wybranych strat i wydarzeń.
Autorzy mają nadzieję, że w przyszłości będą mogli przybliżyć czytelnikom szczegóły wszystkich strat poniesionych przez siły lotnicze wszystkich krajów biorących udział w Kampanii Wrześniowej 1939 roku.

eprasa.pl a3c40e9349

1 września 1939 roku Niemcy stracili nad Polską i własnym terytorium 50 samolotów, 38 zostało uszkodzonych i 70 odniosło lekkie uszkodzenia. Największe straty Luftwaffe poniosło podczas akcji przeciwko polskiej stolicy. Rankiem, kiedy Heinkle He 111 z II.(K)/KG 1 rozpoznawały obronę polskiej stolicy, Niemcy natknęli się na myśliwce Brygady Pościgowej. Te zestrzeliły jednego He 111H (L1+KN) z 5.(K)/LG 1, który rozbił się podczas przymusowego lądowania w Mieszkach-Kuligach, na południe od Ciechanowa, o godz. 09.30. Załoga w składzie – (FF) Uffz Herbert Schwarz, (BO) Fw Hubert Hinske, (BF) Uffz Kurt Knebel i (BM) Uffz Siegfried Weber – przeżyła lądowanie, ale jeden z nich popełnił wkrótce samobójstwo. Reszta zaginęła po wzięciu do niewoli. Wrak samolotu został podpalony przez załogę. Samolot to strata całkowita.

Niemiecka jednostka w rajdzie na stolicę poza stratą wspominanego He 111 odnotowała uszkodzenie pewnej liczby bombowców:

✦ **4.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Staranowany przez lokomotywę na lotnisku w Powunden około godziny 7.00. Brak ofiar wśród załogi. Samolot L1+DM spisany na straty.

✦ **4.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Trafiony polskim ogniem naziemnym w rejonie Modlina-Ciechanowa i powrócił z 25 przestrzelinami o godz. 09.30. Załoga Olt. Beckera bez obrażeń. Samolot L1+EM uszkodzony.



Zdjęcie przedstawia poległą załogę samolotu Dornier Do 17P z 1.(F)/121, który 1 września 1939 roku z nieznanych powodów runął do jeziora Trzesiecko obok Szczecinka – arch. Robert Szołtyk.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Lądowanie na brzuchu na lotnisku w Powunden po awarii silnika krótko po starcie do lotu w kierunku Warszawy o godz. 07.40. Załoga bez obrażeń. Samolot L1+AN uszkodzony w 40%, ale nadający się do naprawy.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Lądował na brzuchu na lotnisku w Powunden z uszkodzonym lewym silnikiem w ataku myśliwców prawdopodobnie z IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o godz. 09.30. Załoga nie odniosła obrażeń. Samolot L1+LN uszkodzony.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Powrócił z uszkodzonym zbiornikiem oleju w ataku myśliwców między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o godz. 09.30. Załoga bez obrażeń. Samolot L1+BN uszkodzony.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Uszkodzony w ataku myśliwców między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o 09.30. (BF) Uffz Adam Gabler i reszta załogi bez obrażeń. Samolot L1+IN uszkodzony.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Lądowanie na brzuchu na lotnisku w Powunden z uszkodzonym lewym silnikiem podczas ataku myśliwców między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o godz. 09.30. Załoga bez obrażeń. Samolot L1+HN uszkodzony.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Wrócił lekko uszkodzony w ataku myśliwców między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o godz. 09.30. Załoga bez obrażeń. Samolot lekko uszkodzony.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Wrócił lekko uszkodzony w ataku myśliwców między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o godz. 09.30. Załoga bez obrażeń. Samolot lekko uszkodzony.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Wrócił lekko uszkodzony w ataku myśliwców między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o godz. 09.30. Załoga bez obrażeń. Samolot lekko uszkodzony.

✦ **5.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Wrócił lekko uszkodzony w ataku myśliwców między Modlinem a Ciechanowem podczas lotu do Warszawy o godz. 09:30. Załoga bez obrażeń. Samolot lekko uszkodzony.

✦ **6.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Powrócił lekko uszkodzony (4 trafienia) w ataku myśliwców na

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939 1/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
01. 09. 1939											
stab I./JG21	Bf109D	1		1				1			
1./JG21	Bf109D	2	1							2	
2./JG21	Bf109D	1	1							1	
3./JG21	Bf109D	4	5							2	1
1.(J)/LG1	Bf109E		1					1			
2.(J)/LG1	Bf109E		1								
stab I./ZG1	Bf110C	1									
1./ZG1	Bf110C		1					1			
2./ZG1	Bf109B	1						1			
stab II./ZG1	Bf109E			1							
II./ZG1	Bf109E	1								1	
stab I.(Z)/LG1	Bf110C		1					1			
1.(Z)/LG1	Bf110C			1							
2./ZG2	Bf109D		1								
3./ZG2	Bf109D	3	1				1	2			
2./KG152	He 111H			1							
stab/KG2	Do 17P		1				1				
4./KG2	Do 17Z			1			1				
6./KG2	Do 17Z	1								2	
6./KG2	Do 17M	1									
4./KG3	Do 17Z	1		2			1	2			
6./KG3	Do 17Z	1		1			1	1			
stab II./KG26	He 111H		1								
II./KG26	He 111H		1								
2./KG53	He 111H			1							
4.(K)/LG1	He 111H			2	1						
5.(K)/LG1	He 111H	1	1	7			4				
6.(K)/LG1	He 111H		1	3			1				
1./KG4	He 111P			1							
5./KG4	He 111P	1					4				
6./KG4	He 111P		1								
7./KG4	He 111P		1								
3./KG76	Do 17Z	1						1			
stab I./KG77	Do 17E			2				1			
1./KG77	Do 17E			2				2			
3./KG77	Do 17E			1							
4./KG77	Do 17E	1	3					4			
5./KG77	Do 17E			1							
6./KG77	Do 17E	2					3			3	
7./KG77	Do 17E	2					6				
8./KG77	Do 17E	1									
9./KG77	Do 17E		1	1				1			
stab I./StG1	Ju 87B	1		1							
1./StG1	Ju 87B	1					2				
2./StG1	Ju 87B		1					1			
3./StG1	Ju 87B		1								
I./StG2	Ju 87B			2							
1./StG2	Ju 87B		1								
2./StG2	Ju 87B	1	1	1							
4./StG2	Ju 87B		1								
7./StG2	Ju 87B	1					1				
8./StG2	Ju 87B		1								
III./StG2	Ju 87B			4							
I./StG77	Ju 87B			4							
1./StG77	Ju 87B			2							
2./StG77	Ju 87B		1	1							
3./StG77	Ju 87B			8							
5./StG77	Ju 87B		1								
6./StG77	Ju 87B			1							
IV.(St)/LG1	Ju 87B			1							
stab II.(S)/LG2	Hs 123A		1								
6.(S)/LG2	Hs 123A	1								1	
1./506	He 60	1									
1.(F)/120	Do 17P			1							
1.(F)/121	Do 17P	1					3				

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

eprasa.pl a3c40e9349

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

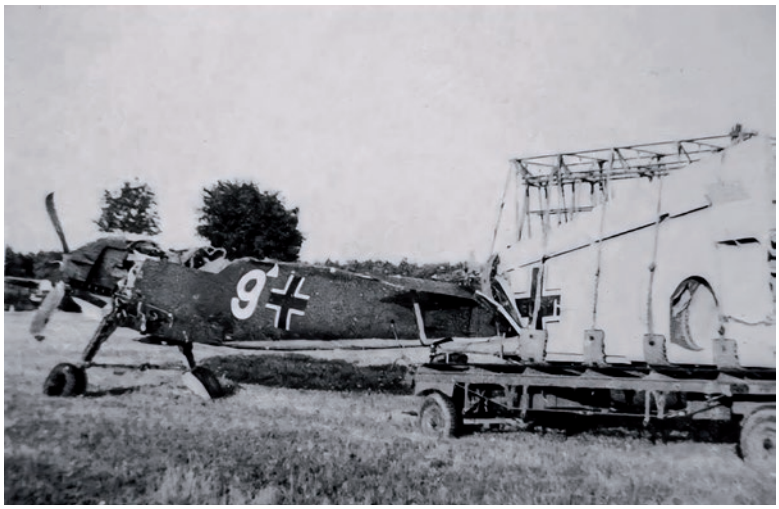
2/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
4.(F)/121	Do 17F	1		1			3				
1.(F)/124	Do 17F	1						2			
1.(H)/10	Hs126B	1									
3.(H)/12	Hs 126B			1							
4.(H)/13	Hs 126B	1						2			
5.(H)/13	He 45/46			1							
1.(H)/14	He 46		1	1				1			
1.(H)/14	Hs 126B	1		1							
2.(H)/14	Fi 156	1									
3.(H)/14	He 46		1					1			
3.(H)/14	Hs 126B	2		2				1		1	
1.(H)/21	Hs 126B	1									
2.(H)/21	Hs 126B	1		1						2	
3.(H)/21	Hs 126B	1	1							2	
4.(H)/23	He 46		1	1							
2.(H)/31	He 46	1					1				
2.(H)/31	Hs 126B			1							
4.(H)/31	He 46	1									
1.(H)/41	Hs 126B		1				1				
3.(H)/41	Hs 126B			1							
9.(H)/LG2	He 46			1							
9.(H)/LG2	Hs 126B	3		1			2	1			
Fliegergruppe Eberhardt	Ar 66			1							
stab F.F.z.b.V.	Fi 156			1							
Razem		**50**	**38**	**70**	**1**	**0**	**36**	**28**	**0**	**17**	**1**
2.09.1939											
1./JG21	Bf109D		2								
6.(J)/186	Bf109E			1							
3./ZG1	Bf110C	1					1			1	
I./ZG1	Bf110			2				1			
1./ZG76	Bf110C	2	1				2			1	
2./ZG76	Bf110C			1							
stab/KG1	He 111H	1	1					5			
3./KG1	He 111E			1			1				
stab I./KG152	He 111H		1					1			
I./KG152	He 111H			1							
3./KG152	He 111H		1					1			
1./KG2	Do 17M		1	2				3			
3./KG2	Do 17M		1					1			
4./KG3	Do 17Z			1							
stab/KG26	He 111H			2							
stab I./KG53	He 111H		1				1				
1./KG53	He 111H		1								
3./KG53	He 111H		2	2							
1./KG27	He 111P		1				1				
3./KG27	He 111P			1							
8.(K)/LG1	He 111H			2							
stab I./KG4	He 111P			1							
I./KG4	He 111P			1							
6./KG4	He 111P			1							
9./KG4	He 111P			1							
3./KG76	Do 17Z			1							
9./KG76	Do 17Z			2							
stab/KG77	Do 17E		1								
II./KG77	Do 17E		1	1							
4./KG77	Do 17E		1					1			
6./KG77	Do 17E			1							
7./KG77	Do 17E		1	2				1			
2./StG2	Ju 87B	1					2				
1./506	He 60D	1	1				2				
Wekusta 1	He 111J	1					1			3	
2.(F)/11	Do 17P	1	1					5			
4.(F)/11	Do 17P	1									
4.(F)/14	Do 17P			1							
2.(F)/121	Do 17P	1					1			2	

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.



Myśliwiec Messerschmitt Bf 109D biały nr „5" z 1./JG 21, którym po południu 1 września 1939 roku z powodu braku paliwa przymusowo lądował Lt. Friedrich-Wilhelm Behrens po walce z myśliwcami III/1 Dywizjonu Myśliwskiego – arch. Robert Szołtyk.



Myśliwiec Messerschmitt Bf 109E „biała 9" z 1.(J)/LG 2, który1 września 1939 roku o godzinie 18.36 kapotował podczas przymusowego lądowania na lotnisku w Malczkowie po trafieniu przez polski ogień przeciwlotniczy w rejonie Hel-Gdynia. Pilot Lt. Werner Voigt odniósł drobne obrażenia – arch. Robert Szołtyk.

północny wschód od Warszawy podczas ataku na lotnisko Okęcie o godz. 09:25. Załoga bez obrażeń. Samolot L1+AP uszkodzony.

✦ **6.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Awaryjnie lądował na lotnisku w Schippenbeil (obecnie Sępopol w Polsce) z uszkodzonym prawym silnikiem po ataku myśliwców po ataku na lotnisko Okęcie o godz. 09:25. (BO) Fw Franz Predeik, ciężko ranny, zmarł 2 września 1939 roku, reszta załogi bez obrażeń. Samolot L1+CP uszkodzony w 50%, ale nadający się do naprawy.

✦ **6.(K)/LG 1** Heinkel He 111H. Powrócił lekko uszkodzony (jedno trafienie) w wyniku ataku myśliwców pod Wyszkowem po ataku na most kolejowy w Piasecznie (w rzeczywistości w Warce) o godz. 09:50 (BF) Gefr Günther Schmolke i reszta załogi bez obrażeń. Samolot L1+IP lekko uszkodzony.

Eskortujące Heinkle Bf 110 z I.(Z)/LG 1 odnotowały poważne uszkodzenie myśliwca ze Stab I.(Z)/LG 1. Prawdopodobnie lądował on na brzuchu w Prusach Wschodnich, na terytorium kontrolowanym przez Niemców, po powrocie uszkodzony w ataku ppor. pil. Jerzego Palusińskiego ze 111. Eskadry Myśliwskiej nad Mostówką, na północny wschód od Warszawy. Pil. Maj. Walter Grabmann (dowódca grupy) został ranny, Samolot oznaczony L1+XB prawdopodobnie został uszkodzony w 25%, ale nadawał się do naprawy.

Ponadto o godz. 12:05 myśliwce III/1 Dywizjonu zestrzeliły rozpoznającego rejon Warszawy Do 17F-1 z 4.(F)/121, który rozbił się między Wiązowną a Otwockiem. Cała załoga w składzie – (FF) Lt. Fritz Lüdtke, (BO) Uffz Eduard Preiß i (BF) Uffz Hans Ulbrich – zginęła.

Po południu tego dnia nad Warszawę poleciało w kilku formacjach ponad 200 samolotów Luftwaffe z KG 27, II.(.K)/LG 1, I./StG 1 w eskorcie myśliwców z I./JG 21 oraz I.(Z)/LG 1 i I./ZG

eprasa.pl a3c40e9349

1. Przeciwko nim Brygada Pościgowa poderwała czterdzieści kilka myśliwców. Efektem ich działań mogło być co najwyżej zestrzelenie jednego Bf 109D-1 z 2./JG 21, który mógł zostać uszkodzony przez myśliwce z IV/1 Dywizjonu lub przez polski ostrzał przeciwlotniczy w rejonie Ostrołęki, doznał awarii silnika i wylądował na brzuchu w rejonie Pomian (ok. 15 km na południowy wschód od Ostrołęki) w obrębie polskich linii o godz. 17.55. Pilot Lt. Rudolf Heymann został schwytany. Samolot prawdopodobnie „czerwona 11" został zniszczony w 100%. Kolejne cztery Messerschmitty Bf 109D-1 lądowały z braku paliwa od miejscowości Czapla po Augustów, a piąty po utracie orientacji na Litwie. Piloci zostali schwytani, a piąty internowany na Litwie. Siódmy Bf 109D-1 z 3./JG 21 lądował na brzuchu, prawdopodobnie na północ od Szczuczyna, na terytorium kontrolowanym przez Polaków, bez paliwa po walce z polskimi myśliwcami nad Warszawą i prawdopodobnie trafiony polskim ogniem naziemnym na zachód od Stawisk o godz. 18.00. Pilot Uffz. Hans Maurer nie odniósł obrażeń, wrócił do swojej jednostki dwa dni później. Samolot został zniszczony. Kilka Bf 109 lądowało przymusowo w terenie w Prusach Wschodnich i zostały uszkodzone, ale nadawały się do naprawy. Przykładowo Messerschmitt Bf 109D-1 z 3./JG21 pilotowany przez Uffz. Wilhelma Schillinga awaryjnie lądował gdzieś w Pru-



Samolot Henschel Hs 126 (T1+IH) z eskadry bliskiego rozpoznania 1.(H)/10, który 2 września 1939 roku około 12.30 został zaatakowany w rejonie Świecia przez por. pil. Mariana Pisarka ze 141. Eskadry Myśliwskiej. Samolot został lekko uszkodzony, zmuszony do lądowania w Prusach Wschodnich, a niemiecki obs. Lt Willi Strehlau nie przeżył tego starcia – arch. Robert Szołtyk.



Samolot Messerschmitt Bf109E-1 „biała 1" dowódcy 1./JG 76 Olt. Dietricha Hrabaka został strącony 3 września 1939 roku podczas ataku na PZL.23B z 2. Eskadry Bombowej został trafiony w silnik przez polskiego strzelca. Niemiecki pilot wylądował o godz. 16.42 niedaleko Strzałkowa i zdołał doczekać w ukryciu na wkroczenie wojsk niemieckich na ten teren. Ta strata to dobry przykład na pewną dowolność w listach strat raportowanych przez główne kwatermistrzostwo Luftwaffe. Na liście jako powód straty podana jest awaria silnika, ale pilot wyraźnie podkreśla w swoich wspomnieniach, że został trafiony przez nieprzyjacielskiego strzelca podczas ataku na bombowiec przeciwnika – arch. Robert Szołtyk.

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
1.(H)/10	Hs 126B		1				1				
3.(H)/12	Hs 126B			2				1			
1.(H)/14	Hs 126B	1					1				
2.(H)/14	Hs 126B	1					2				
1.(H)/21	Hs 126B		1					2			
2.(H)/21	Hs 126B		1				1				
4.(H)/23	He 46	1		1							
5.(H)/13	He 45/46			4							
1.(H)/31	Hs 126B		1								
NN	Fi 156		1								
Razem		13	24	35	0	0	17	22	0	7	0
3 .09. 1939											
1.(Z)/LG1	Bf110C		1				1				
2.(Z)/LG1	Bf110C	1		1				1			
3.(Z)/LG1	Bf110B	2					2				
I./JG76	Bf109E		1								
1./JG76	Bf109E	1		1							
1./ZG2	Bf109D		1								
1./KG2	Do 17M			2							
2./KG2	Do 17M		1								
stab II./KG2	Do 17Z	1					1			2	
4./KG2	Do 17Z		1								
5./KG2	Do 17Z		5	1				6			
6./KG2	Do 17Z		1				1				
4./KG3	Do 17Z			1							
6./KG3	Do 17Z	1					4				
7./KG3	Do 17Z			2							
8./KG3	Do 17Z		1								
9./KG3	Do 17Z	1	1					1			
1./KG4	He 111P	1		1			2				
4./KG4	He 111P		1	2			1				
stab/KG26	He 111H		1								
1./KG27	He 111P			1				2			
2./KG27	He 111P			1							
3./KG27	He 111P			1							
5./KG27	He 111P			1							
III./KG27	He 111P			1							
8./KG27	He 111P			3							
9./KG27	He 111P			1							
7.(K)/LG1	He 111H	1					3			1	
stab/KG77	Do 17E		2								
2./StG1	Ju 52	1					15				
3./StG1	Ju 87B	1									
II./StG2	Ju 87B		1								
stab III./StG2	Do 17P	1									
IV.(St)/LG1	Ju 87B		3								
4.(St)/186	Ju 87B	1					2				
stab I./StG76	Ju 87B	1									
2./StG77	Ju 87B			1							
3./StG77	Ju 87B	1		4							
stab II./StG77	Ju 87B			3							
4./StG77	Ju 87B			1							
4.(Sch)/LG2	Hs 123A		1								
3./706	He 59			2							
2./606	Do 18					1	1				
3.(F)/122	Do 17P		1								
2.(H)/10	Hs 126B	1									
2.(H)/10	Fi 156	1					2				
5.(H)/13	He 46			1							
2.(H)/14	Fi 156	1									
3.(H)/14	Hs 126B		1					1			
3.(H)/21	Hs 126B	2	1				2	2		1	
1.(H)/31	Hs 126B	1					2				
4.(H)/21	He 45D	1					2				
1.(H)/41	Hs 126B		1					1			
9.(H)/LG2	Hs 126B	1									

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

eprasa.pl a3c40e9349

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

4/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
14./KGzbV2	Ju 52			1							
Koluft AOK10	Fi 156	1						2			
Razem		**24**	**26**	**33**	**0**	**1**	**41**	**16**	**0**	**4**	**0**
4 .09. 1939											
2./JG1	Bf109E		1					1			
stab I./JG77	Bf109E		1								
1.(J)/LG2	Bf109E			1							
3./ZG1	Bf110C	1									
3.(Z)/LG1	Bf110C	1					1		1		
stab/KG1	He 111H		1					1			
2./KG4	He 111P			1							
stab II./KG4	He 111P		1								
4./KG4	He 111P			1							
5./KG4	He 111P		1	3				3			
6./KG4	He 111P		1	3				1			
9./KG4	He 111P	1									
1./KG27	He 111P				1	6	11	8			
III./KG27	He 111P		1								
2./KG53	He 111H		1								
5./KG26	He 111H				3	3	7	14			
stab/KG55	He 111P			3							
1./KG55	He 111P			1							
I./KG55	He 111P			1							
1./KG76	Do 17Z			1							
2./KG76	Do 17Z			2							
3./KG76	Do 17Z			1							
9./KG76	Do 17Z			5							
2./KG77	Do 17E			1							
7./KG77	Do 17E		1					1			
8./KG77	Do 17E	6	1				3	7			
9./KG77	Do 17E	2	1					7			
III./KG77	Do 17E			3							
3./KG152	He 111H		1					1			
3./StG1	Ju 87B	1		1			1			1	
7./StG2	Ju 87B		1	2			1				
8./StG2	Ju 87B			1							
9./StG2	Ju 87B	1	1				2				
III./StG2	Ju 87B			9							
stab/StG77	Do 17P			1							
IV.(St)/LG1	Ju 87B			3							
stab II.(S)/LG2	Ju 52			1							
2./306	Do 18					1					
1./506	He 60			2							
1.(F)/124	Do 17F			2							
3.(H)/12	Hs 126B	1						2			
5.(H)/13	He 46	1									
1.(H)/14	Hs 126B		1								
Razem		**15**	**15**	**49**	**4**	**10**	**26**	**46**	**1**	**1**	**0**
5 .09. 1939											
1./JG76	Bf109E			1							
7./KG3	Do 17Z	1						2			
9./KG3	Do 17Z	1						3			
7./KG4	He 111P			1							
8./KG4	He 111P	1					4				
9./KG4	He 111P	1					1		3		
4./KG26	He 111H			2							
2./KG27	He 111P			1							
3./KG27	He 111P			1				1			
stab/KG55	He 111P		1								
2./KG76	Do 17Z			3							
I./KG152	He 111H			3							
3./KG152	He 111H	1					2			2	
4.(K)/LG1	He 111H			1							
11.(St)/LG1	Ju 87B	2									
IV.(St)/LG1	Ju 87B			2							
1.(F)/121	Do 17P	1									

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

sach Wschodnich, na terytorium kontrolowanym przez Niemców, bez paliwa, około godziny18.00. Pilot nie odniósł obrażeń. Samolot został uszkodzony. Przez to wieczorem I./JG 21 nie mogła się na swoim stanie doliczyć 14 Messerschmittów. Poza tym Messerschmitt Bf 110C-1 z Stab I./ZG1 został prawdopodobnie trafiony przez polski ostrzał przeciwlotniczy w rejonie Modlina i rozbił się na terytorium kontrolowanym przez Niemców podczas lotu powrotnego do bazy w Mühlen (Niemcy, obecnie Mielno w Polsce) po eskortowaniu KG 27 nad Warszawą około godziny 18.00. Major Joachim Huth (FF) i Fw. Josef Schauster (BF) bez obrażeń. Strata całkowita. Również I./StG 1 odnotowała pewne straty. W Stab I./StG1 Junkers Ju87B-1 kapotował podczas przymusowego lądowania w niemieckim Neidenburgu (obecnie Nidzica w Polsce) z powodu braku paliwa po ataku na radiostację na Mokotowie o godz. 18.15. (FF). Załoga Hptm. Paul-Werner Hozzel (dowódca grupy) i (BF) Uffz. Bongadt wyszli z tego incydentu bez obrażeń. Samolot A5+JH uszkodzony w 70% – spisany na straty. Inny *Stukas* ze Stab I./StG 1 Junkers Ju 87B przymusowo wylądował na północ od Mławy w Polsce, w obrębie niemieckich linii, bez paliwa o godz. 17.55 - (FF) Olt. Manfred Mössinger i (BF) Uffz. Klotz bez obrażeń. Samolot A5+BB uszkodzony. Inny Junkers Ju 87B-1 z 2./StG1 awaryjnie lądował w Prusach Wschodnich na terytorium kontrolowanym przez Niemców, uszkodzony w ataku pilotów IV/1 Dywizjonu lub 152. EM na północ od Warszawy. (BF) Flgr. Alfred Mutschischk lekko ranny w brzuch, pilot bez obrażeń. Samolot uszkodzony. Jeszcze jeden Junkers Ju 87B-1 z 3./StG 1 przymusowo lądował na otwartym terenie w pobliżu Białut, w obrębie niemieckich linii na północ od Mławy w Polsce, z powodu braku paliwa – (FF) Olt. Bruno Dilley (dowódca eskadry) i Uffz. Ernst Kather (BF) obaj bez obrażeń. Samolot A5+AL uznano za uszkodzony w 20%, ale nadający się do naprawy. Polska obrona uszkodziła jeszcze Heinkela He 111H z 6.(K)/LG 1, który został trafiony przez polski ostrzał przeciwlotniczy w lewe skrzydło, a także w lewy ster wysokości i gondolę podkadłubową podczas ataku na



Myśliwiec Messerschmitt Bf 109E z 1./JG 76 „biała 14" po przymusowym lądowaniu. Najprawdopodobniej do wypadku doszło po południu 3 września 1939 roku i samolot został uszkodzony w 25% - arch. Robert Szołtyk.



Samolot bombowy Heinkel He 111P (5J+GH) z 1./KG 4 zestrzelony 3 września 1939 roku przez myśliwce III/2 Dywizjonu Myśliwskiego – arch. Robert Szołtyk.

eprasa.pl a3c40e9349



Samolot Heinkel He 111P (1G+FH) z 1./KG 27 uszkodzony 4 września 1939 roku w 20% podczas wybuchu bomby SC10 w czasie załadunku na lotnisku w Werneuchen. Wybuch bomby zabił 11 członków personelu naziemnego, zranił 8 innych. Także dowódca eskadry 2./KG27 Major Erich Kaufmann został lekko ranny odłamkami bomby. Straty materialne wyniosły: jednen He 111P całkowicie zniszczony, cztery He 111P uszkodzone w 20%, a dwa inne w 10%. Wszystkie samoloty należały do 1./KG27 – arch. Robert Szołtyk.



Samolot łącznikowy Junkers W.34 z Kurierstaffel 3, który 5 września 1939 roku około godziny 13.00 rozbił się podczas startu na lotnisku Komierowo. Samolot przewoził dowódcę 4. Armii, Generalmajora Günthera von Kluge oraz szefa jego sztabu, Generała Kurta Brenneckego, na naradę, która miała odbyć się w miejscowości Polzin. Obaj oficerowie sztabowi odnieśli poważne obrażenia. Pilot samolotu Olt. Ahlers został mocno potłuczony w trakcie kraksy. Tłumaczył się, że z powodu gorąca, silnik nie pracował z pełną mocą i nie zdołał on przelecieć nad drzewami okalającymi lotnisko – arch. Robert Szołtyk.



Samolot Dornier Do 17Z (F1+BH) z 1./KG 76, który 6 września 1939 roku lądował przymusowo o godzinie 15.55 na skutek awarii silników. Załoga nie poniosła obrażeń – arch. Robert Szołtyk.

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

5/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
3.(H)/12	Hs 126B			1							
4.(H)/21	He 46			1				1			
2.(H)/23	Hs 126B	1					2				
1.(H)/41	Hs 126B	1					2				
2.(H)/41	Hs 126B	2					2			2	
3.(H)/41	Fi 156	1									
Fliegergruppe Eberhardt	Ar 66			1							
Kurierstaffel 3	Ju W.34	1						1			
Kurierstaffel 5	Ju W.34		1								
Razem		14	2	18	0	0	13	8	3	4	0
6 .09. 1939											
2./JG21	Bf109D	1									
1.(J)/LG2	Bf109E			1							
1./ZG1	Bf110C	1					1			1	
stab I./ZG2	Bf109D		1								
3./ZG2	Bf109D		2								
3./ZG76	Bf110B			1							
1.(Z)/LG1	Bf110C			1				1			
stab/KG1	He 111H	1						3		1	
3./KG1	He 111E			1							
3./KG4	He 111P	4		1			8	4			
4./KG26	He 111H	3		2			6	2		2	
6./KG26	He 111H			1							
1./KG27	He 111P			1							
stab I./KG53	He 111H		1								
2./KG53	He 111H			1							
3./KG53	He 111H		2	1							
1./KG55	He 111P			1							
stab/KG76	Do 17Z		1					1			
I./KG76	Do 17Z			2							
1./KG76	Do 17Z		1								
8./KG76	Do 17Z	1	1	3						1	
stab I./StG1	Ju 87B			1							
4./StG2	Ju 87B	1									
5./StG2	Ju 87B	1					2				
stab III./StG2	Do 17P		1								
III./StG2	Ju 87B			2							
12.(St)/LG1	Ju 87B	1	1	1			2	2			
3./506	He 59	1		2					4		
3.(H)/12	Hs 126B			2							
1.(H)/14	Hs 126B			1							
1.(H)/21	Hs 126B	1					1	1			
2.(H)/21	Hs 126B			1							
1.(H)/31	Hs 126B	1									
3.(H)/41	Hs 126B			1							
Aufkl.St. 7.Fl.Div.	Hs 126B	1						2			
Razem		18	11	28	0	0	20	16	4	5	0
7 .09. 1939											
2./JG21	Bf109D	1									
2./ZG76	Bf110C			1							
3.(Z)/LG1	Bf110C	1	1				2				
Jagdstaffel 13	Avia B.534			2							
stab/KG1	Fi 156			1							
7./KG3	Do 17Z		1					1			
stab/KG4	He 111P			1							
1./KG27	He 111P	1					4				
2./KG27	He 111P			3				1			
3./KG27	He 111P			1							
5./KG27	He 111P			1				1			
stab/KG55	He 111P		1								
2./KG55	He 111P			1							
II./KG55	He 111P			1							
stab/KG77	Fi 156			1							

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

eprasa.pl a3c40e9349

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

6/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
stab/KG77	Ju 52			1							
I./KG152	He 111H			1							
4.(K)/LG1	He 111H			1							
6.(K)/LG1	He 111H			1							
7.(K)/LG1	He 111H		1				1				
8.(K)/LG1	He 111H			1							
7./Ln.Abt.100	Ju 52	1									
3./StG1	Ju 87B			1							
IV.(St)/LG1	Ju 87B			2							
5.(S)/LG2	Hs 123A	1									
6.(S)/LG2	Hs 123A	1					1				
AOK14	Fi 156		1								
2.(H)/10	Hs 126B	1					2				
1.(H)/41	Hs 126B	1								2	
1.(F)/120	Do 17P			1							
4.(F)/121	Do 17P	1									
3.(F)/123	Do 17P			1							
1.(F)/124	Do 17F	1					3				
14./KGzbV2	Ju 52		1								
NN	Ju 52			1							
Razem		**10**	**6**	**24**	**0**	**0**	**13**	**3**	**0**	**2**	**0**
8.09.1939											
3./JG76	Bf109E		1								
2./ZG2	Bf109D	1	1					1			
stab/KG1	He 111H			1							
stab/KG27	He 111B	1					1	1			
2./KG27	He 111P			1							
stab/LG1	He 111H	1		1						4	
stab I./StG2	Ju 87B	1									
stab/StG77	Do 17P		1					2			
1./StG77	Ju 87B	1					2				
3./StG77	Ju 87B			1							
IV.(St)/LG1	Ju 87B			2							
3.(F)/31	Do 17P				1						
3.(F)/123	Do 17P			1							
1.(H)/14	Hs 126B		1					1			
2.(H)/41	Hs 126B	1					2				
2.(H)/41	Fi 156	1									
3.(H)/41	Hs 126B	1									
16./KGzbV2	Ju 52			1							
stab/KGzbV2	Ju 52				1						
Razem		**8**	**4**	**8**	**2**	**0**	**5**	**5**	**0**	**4**	**0**
9.09.1939											
1./JG76	Bf109E		1								
2./JG76	Bf109E	1	1								
stab I./JG76	Ar 66	1									
2.(J)/LG2	Bf109E	1								1	
3.(J)/LG2	Bf109E	4									
I./ZG1	Bf110C		1								
2./ZG2	Bf109D		2								
1./ZG76	Bf110C	1	2								
2./ZG76	Bf110C		1								
Jagdstaffel 13	Avia B.534	1					1				
2./KG1	He 111E	1						4			
3./KG1	He 111E	1								4	
2./KG2	Do 17M			1							
stab II./KG4	He 111P			3							
2./KG53	He 111H			1							
9./KG76	Do 17Z		1	6				2			
stab II./KG77	Do 17E			1							
4./KG77	Do 17E			1							
5.(K)/LG1	He 111H			1							
1./StG2	Ju 87B	1						1			
stab I./StG2	Ju 52					1	2				
8./StG51	Ju 87B	1									

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

lotnisko Okęcie o godz. 17:10. Brak ofiar wśród załogi. Samolot L1+JP nadawał się do naprawy. W wyniku całodziennej akcji Brygady Pościgowej Luftwaffe straciła 1 He 111, 1 Do 17 i być może jednego Bf 109. Sama Brygada Pościgowa poniosła natomiast olbrzymie straty. Rano utraciła trzy myśliwce - P.11a (ser. 7.22) ppor. pil. Jerzego Palusińskiego (pilot został ranny) ze 111. EM, P.11 st. szer. pil. Bolesława Olewińskiego (on sam został ranny) ze 114. EM oraz PZL P.11c (8.158) ppor. pil. Stanisława Szmejla. Kolejnych kilkanaście myśliwców zostało lekko postrzelanych, ale nadawały się do lotów bojowych i miały zostać połatane w nocy. Po południu tego dnia doszło do kolejnych starć Brygady Pościgowej z Luftwaffe, co przyniosło całkowitą utratę 10 myśliwców – P.11c kpt. pil. Gustawa Sidorowicza (ranny) z III/1 Dywizjonu, pięciu P.7a ze 123. EM (kpt. pil. Mieczysława Olszewskiego – poległ, ppor. pil. Erwina Kawnika, st. szer. Eugeniusza Nowakiewicza – lekko ranny, ppor. pil. Feliksa Szyszki – ranny, sierż. pchor. pil. Antoniego Danka – ranny), P.11c (ser. 8.99) sierż. pchor. pil. Jerzego Radomskiego ze 113. EM – lekko ranny, P.11c (ser. 8.70) ppor. pil. Hieronima Dudwała ze 113. EM, P.11a (ser. 7.14) (ze 113. EM) ppłk pil. Leopolda Pamuły – ranny, P.11c por. pil. Aleksandra Gabszewicza ze sztabu IV/1 Dywizjonu. Kolejnych kilka myśliwców do 10 myśliwców zostało średnio lub lekko uszkodzonych i zostały naprawione.

Drugiego dnia wojny Luftwaffe straciła całkowicie już tylko 13 samolotów, 24 zostały poważniej uszkodzone, a 35 było lekko uszkodzonych. Tego dnia wyróżniły się działania III/4 Dywizjonu Myśliwskiego przeciwko Luftwaffe. Między godz. 12.00 a 13.00 patrole toruńskiego dywizjonu zestrzeliły dwa rozpoznawcze Dorniery Do 17P-1 z 2.(F)/11, z których pierwszy trafiony przez por. pil. Mariana Pisarka z ranną załogą lądował przymusowo koło Kwidzyna na północ od Grudziądza na terenie zajętym przez Niemców. Samolot został uszkodzony w 60% i spisany ze stanu jednostki. Drugi Dornier uszkodzony w 30% przez kpt. pil. Tadeusza Rolskiego lądował przymusowo na terenie opanowanym przed Wehrmacht z rannym obserwatorem i strzelcem. Samolot nadawał się do naprawy. Por. pil. Marian Pisarek zmusił jeszcze do lądowania Hs 126B-1 z 1. (H)/10, który przymusowo lądował na terytorium kontrolowanym przez Niemców, w pobliżu linii kolejowej Marienwerder-Eylau w rejonie Marienwerder (obecnie Kwidzyn, Polska) o godzinie 12.30. Pilot Uffz. Meyer (FF) wyszedł z tego incy-



Jedna z najsłynniejszych niemieckich strat z września 1939 roku – samolot Messerschmitt Bf 110C (2N+IH) z I./ZG 1 zestrzelony przez pilotów Brygady Pościgowej 6 września 1939 roku. Pilot Maj. Karl Hammes poległ, jego strzelec Ofw. Walter Steffens dostał się do niewoli – arch. Robert Szołtyk.



Samolot Doirnier Do 17F (G2+EH) z 1.(F)/124 został zestrzelony przez polski ogień naziemny podczas lotu rozpoznawczego i rozbił się w pobliżu Ostrowa, 2 km na południe od Opoczna w godzinach popołudniowych 7 września 1939 roku. Cała załoga zginęła – arch. Robert Szołtyk.

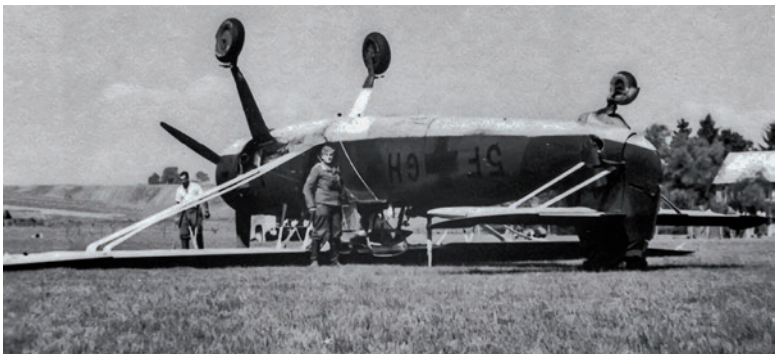
eprasa.pl a3c40e9349



Junkers Ju 87B (S2+EH) z 1./StG 77, który rozbił się o godzinie 6.15 dnia 8 września 1939 roku podczas startu do misji bojowej na lotnisku Wikłów. Pilot Uffz. Heinz Schuppe i radio-operator Gefr. Karl Gruber zginęli – arch. Robert Szołtyk.

dentu bez szwanku, a (BO) obs. Lt. Willi Strehlau został śmiertelnie ranny i zmarł tego samego dnia. Samolot T1+IH uszkodzony w 10%.

Po południu około godz. 15.00 toruński III/4 Dywizjon wysłał jedną – 141. EM na interwencję naziemną, a druga – 142. EM poleciała na



Samolot Henschel Hs 126 (5F+GH) z 1.(H)/14 kapotował rankiem 8 września 1939 roku podczas lądowania w Jabłonce z powodu miękkiego podłoża. Obserwator Lt. Karl-Heinz Schreiber odniósł lekkie obrażenia. Samolot został naprawiony siłami eskadry – arch. Robert Szołtyk.

wymiatanie myśliwskie. 142. EM odniosła sukces podczas wymiatania meldując siedem zestrzelonych Do 17, chociaż piloci zaatakowali kilka formacji Messerschmittów z I./ZG 1 atakujących cele naziemne. Jedyną ofiarą polskich myśliwców był Messerschmitt Bf 110C-1 z 3./ZG1 zestrzelony przez kpt. Mirosława Leśniewskiego lub ppor. Karola Pniaka z 142. EM w walce nad Lisewem i rozbity w pobliżu Kornatowa o godz. 15:00. (FF) Hptm Wendelin Frhr. von Müllenheim-Rechberg (dowódca eskadry) wyskoczył ze spadochronem, ale zginął. Strzelec (BF) Ofw. Hans Weng wyskoczył ze spadochronem, lądując w pobliżu wsi Żyglad i został schwytany. Samolot w 100% spisany na straty. Kolejne dwa Messerschmitty zostały uszkodzone, ale nadawały się do



Wieczorem 10 września 1939 roku bombowiec Heinkel He 111H z 3./KG 1 (V4+LL) staranował podczas lądowania na lotnisku we Wrocławiu zaparkowany samolot Dornier Do 17P (7A+CK) z 2.(F)/121. Mechanik pokładowy z załogi bombowca, Gefr. Herbert Wolfs, jako jedyny odniósł lekkie obrażenia. Oba samoloty zostały spisane ze stanu – arch. Robert Szołtyk.

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
stab I./StG76	Do 17P		1								
I./StG76	Ju 87B			1							
1./StG77	Ju 87B	1		2				2			
IV.(St)/LG1	Ju 87B			1							
stab II.(S)/LG2	Fi 156	1					2				
4.(S)/LG2	Hs 126B	1									
4.(S)/LG2	Hs 123A			1							
1./306	Ju 34 See					1					
1.(F)/120	Do 17P			1				1			
2.(F)/121	Do 17P	1						1			
3.(F)/122	Do 17P	1								3	
5.(H)/13	Fi 156	1						2			
2.(H)/23	Hs 126B	1									
4.(H)/23	He 45	1					2				
4.(H)/31	He 46		1					1			
3.(H)/41	Hs 126B			1							
14./KGzbV2	Ju 52			1							
Razem		**21**	**11**	**22**	**0**	**2**	**7**	**14**	**0**	**8**	**0**
10 .09. 1939											
1./JG2	Bf109E			1							
1./JG21	Bf109D			1							
2./JG21	Bf109D	1									
3./JG77	Bf109E			3							
3./ZG2	Bf109D		3								
Letka 39	Avia B.534	1									
1./KG1	He 111E	1							4		
3./KG1	He 111E	1						1			
1./KG2	Do 17M	1					3			1	
5./KG2	Do 17Z		1					2			
4./KG3	Do 17Z			2							
5./KG3	Do 17Z	1		2				5			
9./KG3	Do 17Z		1					3			
8./KG4	He 111P	1					1				
stab/KG27	He 111P			1							
3./KG27	He 111P			1				1			
9./KG27	He 111P			1							
2./KG54	He 111P	1	1				2	3			
3./KG54	He 111P			1							
stab/KG77	Do 17E			1							
6./KG77	Do 17E			1							
9.(K)/LG1	He 111H	1									4
8./Ln.Abt.100	He 111H			1							
III./StG2	Ju 87B			1							
stab III./StG51	Ju 87B			2							
3./StG77	Ju 87B		1								
5./StG77	Ju 87B			1							
IV.(St)/LG1	Ju 87B			1							
4.(St)/186	Ju 87B		1								
2.(H)/23	Fi 156	1									
4.(H)/23	He 46	1									
4.(F)/14	Do 17P		1								
2.(F)/121	Do 17F				1						
4.(F)/121	Do 17P			1							
3.(F)/123	Do 17P			1							
9.(H)/LG2	Hs 126B	1									2
Fern.Aufkl. St.Ob.d.H.	Do 17P			1							
Fliegergruppe Eberhardt	He 46			2				1			
15./KGzbV2	Ju 52			2							
Kurierstaffel 5	Fi 156	1									
Razem		**13**	**9**	**28**	**1**	**0**	**6**	**16**	**4**	**1**	**6**
11 .09. 1939											
2./JG76	Bf109E		1								
stab I./JG77	Bf109E	1									

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

eprasa.pl a3c40e9349

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939 8/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
3./ZG2	Bf109D	1	1								
I./ZG2	Bf109D		1								
stab I./KG2	Do 17M	1									
9./KG3	Do 17Z		1					1			
stab II./KG4	He 111P			1							
stab/KG26	He 111H		1								
5./KG26	He 111H			2							
stab/KG55	He 111P	1						1			
stab/LG1	He 111H	1					4				
5.(K)/LG1	He 111H			1							
6.(K)/LG1	He 111H			1				1			
2./StG76	Ju 52			1							
IV.(St)/LG1	Ju 87B			1							
2.(H)/10	Hs 126B						2				
3.(H)/12	Hs 126B			1							
3.(H)/12	Fi 156	1						1			
1.(H)/14	Hs 126B		1								
1.(H)/21	Hs 126B	1					2				
2.(H)/21	Hs 126B	1			1		2				
4.(H)/21	He 46	1									
3.(H)/41	Hs 126B			1							
9.(H)/LG2	Hs 126B	1						2			
3.(F)/123	Do 17P	1		1				1			
Fern.Aufkl. St.Ob.d.H.	Do 17P			1							
Wekusta 1	He 111J	1					4				
9./KGzbV2	Ju 52	1									
1./506	He 114	1		1				2			
1./506	He 60E	1									
Razem		**15**	**6**	**12**	**1**	**0**	**14**	**9**	**0**	**0**	**0**
12 .09. 1939											
1./JG76	Bf109E	1	1								
stab II./ZG1	Bf109E	1									
II./ZG1	Bf109E			8							
4./ZG1	Bf109E	1									
5./ZG1	Bf109E	3									
3./ZG2	Bf109D		1								
stab/KG2	Do 17U	1									
II./KG2	Do 17Z		1								
stab/KG3	Do 17Z			1							
4./KG4	He 111P			2							
1./KG27	He 111P			1							
5./KG77	Do 17E	1					1			2	
6./KG77	Do 17E			1							
2./KG152	He 111H			1							
2./StG2	Ju 87B	1									
1./StG76	Ju 87B	1									
I./StG76	Ju 87B			2							
stab I./StG77	Ju 87B					1					
1./StG77	Ju 87B					1					
3.(F)/123	Do 17P		1								
1.(F)/124	Do 17F	1					1	2			
1.(H)/21	Fi 156		1					1			
3.(H)/12	Ju W.34	1					3				
3.(H)/12	Fi 156			1							
2.(H)/41	Hs 126B	1					2				
stab 1.Fliegerdivision	Do 17U	1						4			
HGr Süd	Fi 156	1						2			
Razem		**15**	**5**	**17**	**0**	**2**	**7**	**9**	**0**	**2**	**0**
13 .09. 1939											
I./ZG2	Bf109D		1								
6./KG27	He 111P	1					3			2	
stab/KG55	He 111P		1					1			
stab III./KG76	Do 17Z			1							
7./KG76	Do 17Z			1							

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

naprawy. 142. EM odnotowała natomiast uszkodzonego przez strzelca P.11c nr „66 (64)?" ppor. pil. Stanisława Skalskiego, który nadawał się do naprawy.

Trzeciego dnia wojny straty całkowite Luftwaffe nieco wzrosły wynosząc 24 samoloty, 26 poważniej uszkodzonych i 33 lekko. Tego dnia polskie pozycje oraz kolumny drogowe w rejonie Mławy były silnie atakowane przez KG 2, tak aby jak najbardziej wspomóc przełamanie pozycji polskich przez wojska niemieckie. Bombowce niemieckie odniosły liczne uszkodzenia od ognia polskiej obrony przeciwlotniczej:

✦ **1./KG 2** Dornier Do 17M-1. Powrócił uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na fortyfikacje w lasach na północ od Mławy o godz. 12:15. (FF) Uffz Blasius Heckner i załoga bez obrażeń. Samolot U5+LH lekko uszkodzony.

✦ **2./KG 2** Dornier Do 17M-1. Oba silniki zostały poważnie uszkodzone przez ogień z ziemi po ataku z małej wysokości na kolumny wroga między Mławą a Strzegowem, co zmusiło niemiecką załogę do lądowania na brzuchu w pobliżu Bansen (dziś Bęsia w Polsce), ok. 7 km na północ od Bischhofsburga (dziś Biskupiec w Polsce), na wschód od Olsztyna. Godzina 16:30. (FF) Uffz Heinz Gerlach, (BO) Gefr Götz-Dieter Wulf i (BM) Gefr Otto Brüning bez szwanku. Samolot U5+MK uszkodzony w 40%, ale nadający się do naprawy.

✦ **4./KG 2** Dornier Do 17Z. Doznał awarii silnika podczas podejścia do rejonu na północ od



Płonący samolot henschel Hs 126 z 1.(H)/21 w lesie na północ od miejscowości Stary Warchałów – ofiara ognia własnych oddziałów z 24. Dywizji Piechoty, które zestrzeliły go 11 września 1939 roku. Załoga nie przeżyła – arch. Robert Szołtyk.



Samolot Heinkel He 111J (B7+GA) z jednostki rozpoznania pogody Luftlotte 1 – Wekusta 1 – został trafiony 11 września 1939 roku w okolicach mostu Kierbedzia przez obronę przeciwlotniczą Warszawy i rozbił się pomiędzy ulicami Tamką a Dynasami. Cała załoga poległa – arch. Robert Szołtyk.

eprasa.pl a3c40e9349



Myśliwiec Messerschmitt Bf 109E biała „3" z 1./JG 76 był następną ofiarą ognia własnych oddziałów. Pilot Lt Roloff von Aspern 12 września 1939 roku wylądował uszkodzonym myśliwcem, który stanął w płomieniach w miejscowości Lechanice niedaleko Warki – arch. Robert Szołtyk.

Mławy i wylądował awaryjnie w Melge o godz. 11:50. (FF) Uffz Karl Schiweck, (BO) Uffz Friedrich Heilmann, (BF) Uffz Heinrich Suschka i (BS) Fw Johannes Ottlik bez obrażeń. Samolot U5+HM uszkodzony w 30%, ale nadający się do naprawy.

✦ **Stab II./KG 2** Dornier Do 17Z. Zestrzelony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na fortyfikacje na południe od Mławy i prawdopodobnie rozbił się na terytorium kontrolowanym przez Polaków w pobliżu Olszewca, ok. 5 km na północny zachód od Przasnysza, godz. 17:10. Samolot uszkodzony w 30%, ale nadający się do naprawy.

✦ **5./KG 2** Dornier Do 17Z. Powrócił uszkodzony ogniem z ziemi podczas ataku na kolumny wroga na południe od Mławy o godz. 17.10 (FF). Uffz Franz Lepszy ranny, reszta załogi bez obrażeń. Samolot uszkodzony w 20%, ale nadający się do naprawy.



Samolot Messerschmitt Bf 110C (L1+HH) z 1.(Z)/LG 1, który 15 września 1939 roku uległ awarii silnika podczas lotu transferowego i musiał awaryjnie lądować. Dobry przykład straty, która nie została podana w listach głównego kwatermistrza Luftwaffe. Rzecz niewytłumaczalna, biorąc pod uwagę fakt, że załoga odniosła drobne obrażenia podczas tego przymusowego lądowania, a samolot został spisany ze stanu jednostki – arch. Robert Szołtyk.

(BO) Olt. Rudolf Krochmann (Szef 4.FBK) zginął, dwóch członków załogi zostało schwytanych, a jeden uciekł. Samolot zniszczony.

✦ **5./KG 2** Dornier Do 17Z. Lądował na brzuchu w pobliżu miejscowości Pawocków, uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na kolumny na południe od Mławy o godz. 16:40. (FF) Kpt. Franz Schiffer ranny, (BO) Star. Herbert Hilberg i reszta załogi bez obrażeń. Samolot U5+IN uszkodzony w 40%, ale nadający się do naprawy.

✦ **5./KG 2** Dornier Do 17Z. Powrócił uszkodzony ogniem z ziemi podczas ataku na kolumny wroga na południe od Mławy o godz. 17.10. (BO). Fw Albert Hein ranny, reszta załogi bez obrażeń.

✦ **5./KG 2** Dornier Do 17Z. Powrócił uszkodzony ogniem z ziemi podczas ataku na kolumny wroga na południe od Mławy o godz. 17.10. (FF). Fw Kurt Panser ranny, reszta załogi bez obrażeń. Samolot uszkodzony w 10%, ale nadający się do naprawy.

✦ **5./KG 2** Dornier Do 17Z. Powrócił uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na kolumny wroga na południe od Mławy o godz. 17.10 (BM). Fw Robert Spies ranny, reszta załogi bez obrażeń. Samolot uszko-

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939 9/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
III./KG76	Do 17Z			3							
4./KG77	Do 17E		1								
1./StG1	Ju 87B			1							
3./StG1	Ju 87B		1	2							
I./StG2	Ju 87B		1								
stab I./StG76	Do 17P	1					2			1	
4.(St)/186	Ju 87B	1		1				1			
II.(S)/LG2	Hs 123A		1								
4.(H)/21	He 46	1								2	
9.(H)/LG2	Hs 126B	1									
5./KGzbV1	Ju 52			1							
15./KGzbV2	Ju 52			1							
Fl.B.RLM Staaken	Ju 52	1					6				
Razem		**6**	**6**	**11**	**0**	**0**	**11**	**2**	**0**	**5**	**0**
14 .09. 1939											
2./JG76	Bf109E				1						
3./JG76	Bf109E			1							
stab I./ZG2	Bf109D		1								
1./ZG2	Bf109D	1	1	1				1			
2./ZG2	Bf109D			3							
7./KG27	He 111P		1					2			
8./KG27	He 111P		1								
stab III./KG27	He 111P	1									
III./KG27	He 111P		1								
2./KG55	He 111P		1					1			
stab I./KG76	Do 17Z			1							
2./KG76	Do 17Z			2							
3./KG76	Do 17Z			2							
7./KG76	Do 17Z		1	1				1			
9./KG76	Do 17Z		1	1							
7./KG77	Do 17E		1	1				1			
III./KG77	Do 17E			1							
III./StG2	Ju 87B			2							
4.(St)/186	Ju 87B	2					2	1			
3.(H)/12	Hs 126B			1							
14./KGzbV2	Ju 52			1							
stab F.F.z.b.V.	Ju 52			1							
Razem		**4**	**9**	**18**	**1**	**0**	**2**	**7**	**0**	**0**	**0**
15 .09. 1939											
2./JG76	Bf109E		1								
2./ZG2	Bf109D			2							
3./ZG2	Bf109D		1								
1.(Z)/LG1	Bf110C	1						2			
5./KG2	Do 17Z	1					1				
stab/KG4	He 111P			1							
stab/KG27	He 111P			1			1				
stab I./KG27	He 111P		1								
2./KG27	He 111P			2							
3./KG27	He 111P		2					1			4
I./KG27	He 111P			3							
2./KG54	He 111P	1		1				1			
1./KG55	He 111P	1					4				
4./KG55	He 111P		1								
stab I./KG76	Do 17Z			1							
2./KG76	Do 17Z			4							
I./KG76	Do 17Z			4							
8./KG76	Do 17Z			1							
9./KG76	Do 17Z			2							
1./KG77	Do 17Z	1					4				
3./KG77	Do 17Z			1							
3./StG76	Ju 87B			1							
3.(F)/10	Do 17P		1								
4.(F)/11	Do 17P			1				1			
3.(F)/123	Do 17P	1					3				
2.(H)/10	Hs 126B		1								
3.(H)/12	Hs 126B			1							

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

eprasa.pl a3c40e9349

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

10/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
4.(H)/23	He 46			1							
3.(H)/41	Fi 156	1						2			
9.(H)/LG2	Hs 126B		1					1			
stab IV./KGzbV2	Ju 52			1							
14./KGzbV2	Ju 52			4							
15./KGzbV2	Ju 52		1								
Kurierstaffel 5	Ju W.34			1							
Razem		**7**	**10**	**33**	**0**	**0**	**13**	**8**	**0**	**0**	**4**
16 .09. 1939											
1./JG21	Bf109D	1	2								
1./JG76	Bf109E		1								
1./KG2	Do 17M			3							
5./KG3	Do 17Z			1							
stab I./KG27	He 111P		1				1	3			
stab/KG4	He 111P			1							
stab/KG76	Ju 52			1							
7./KG76	Do 17Z			3							
5./KG77	Do 17E			1							
III./KG77	Do 17E			1							
III./StG2	Ju 87B			2							
stab I./StG76	Ju 87B		1								
I./StG76	Ju 87B			1							
3.(F)/31	Do 17F	1					2				
3.(F)/123	Do 17P			1							
1.(H)/11	Hs 126B	1									
5.(H)/13	He 46	1					2				
1.(H)/14	Hs 126B		1					1			
1./506	He 114	1									
1./506	Ju W.34	1									
9./KGzbV1	Ju 52	1						3			
11./KGzbV1	Ju 52			1							
16./KGzbV2	Ju 52	1					1	2			
Razem		**8**	**6**	**16**	**0**	**0**	**6**	**9**	**0**	**0**	**0**
17 .09. 1939											
2./JG76	Bf109E			2							
I./JG76	Bf109E		1								
3.(J)/LG2	Bf109E			1							
I./ZG76	Bf110	1	1	4							
4./KG3	Do 17Z		1	1				1			
6./KG3	Do 17Z	1									
stab/KG4	He 111P		1					1			
6./KG4	He 111P			3							
III./KG4	He 111P			2							
I./KG76	Do 17Z			1							
7./KG76	Do 17Z			1							
5./KG77	Do 17E			1							
1./StG1	Ju 87B		1								
2./StG2	Ju 87B		1								
3./StG2	Ju 87B	2					1	1			
5./StG2	Ju 87B							1			
stab III./StG2	Ju 52	1					2	5			
1./StG76	Ju 87B			1							
2./StG76	Ju 87B	1					2				
3./StG76	Ju 87B			2							
stab I./StG77	Ju 87B		1								
IV.(St)/LG1	Ju 87B			2							
3.(F)/10	Do 17P		1								
4.(F)/121	Do 17P			1							
3.(F)/123	Do 17P		1				1				
1.(H)/10	Hs 126B		1	2				1			
stab III./KGzbV1	Ju 52	2					1	9			
9./KGzbV1	Ju 52			1							
10./KGzbV1	Ju 52		1				1				
11./KGzbV1	Ju 52		1								
6./KGzbV172	Ju 52	1					3				
Razem		**9**	**12**	**25**	**0**	**0**	**11**	**19**	**0**	**0**	**0**

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.



Samolot Junkers Ju 52 (1Z+AD) ze sztabu III./KGzbV 1 został zestrzelony po południu 17 września 1939 przez karabiny maszynowe z 5./PAL 11 i rozbił się w Stadnikach na południe od miejscowości Szkło. Hptm. Markus Zeidler, dowódca III./KGzbV1, odbywał lot rozpoznawczy do Lwowa i wpadł na pomysł zaatakowania polskich kolumn na drogach w obszarze Lasów Janowskich. Na stosunkowo niskiej wysokości jego powolny i stosunkowo duży Junkers Ju 52 stanowił idealny cel dla polskich karabinów maszynowych. Zdjęcie zostało wykonane krótko po lądowaniu – arch. Robert Szołtyk.

dzony w 10%, ale nadający się do naprawy.

✦ **5./KG 2** Dornier Do 17Z. Powrócił uszkodzony ogniem z ziemi podczas ataku na kolumny wroga na południe od Mławy o godz. 17.10 (BF). Uffz Paul Dietmann ranny, reszta załogi bez obrażeń. Samolot uszkodzony, ale możliwy do naprawy.

✦ **6./KG 2** Dornier Do 17Z. Powrócił uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na kolumny wroga na południe od Mławy o godz. 17.30. (BO) Uffz Heinrich Przyklenk zginął, (FF) Uffz [ ] Wieczorek i reszta załogi bez szwanku. Samolot U5+EP uszkodzony w 30%, ale nadający się do naprawy.

4 września Niemcy stracili 15 samolotów, 15 zostało uszkodzonych, a 4 lekko. Tego dnia duże straty poniosła grupa III./KG 77 podczas atakowania oddziałów Armii „Poznań" pomiędzy Turkiem i Kaliszem. Według meldunku Armii „Poznań" Niemcy latali na wysokości kilkudziesięciu metrów ostrzeliwując żołnierzy i cywilnych uchodźców. Ogień karabinów maszynowych polskiej piechoty ustawionych do strzelań przeciwlotniczych zadał duże straty Niemcom:

✦ **7./KG 77** Dornier Do 17E-1 (W.Nr.3032). Powrócił uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na kolumny wroga na drodze między Turkiem a Uniejowem, na północny wschód od Kalisza, o godz. 14.30 (BF). Fw Michael Müller ranny, reszta załogi bez obrażeń. Samolot 3Z+FR uszkodzony w 20%, ale nadający się do naprawy.

✦ **8./KG 77** Dornier Do 17E-1. Trafiony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na drodze między Turkiem a Uniejowem, na północny wschód od Kalisza. Samolot lądował na brzuchu z płonącymi obydwoma silnikami na północny wschód od Kalisza, prawdopodobnie w rejonie Kamienia, a następnie eksplodował o 14.45. (FF) Uffz Ernst Schiele i (BO) Fw Fritz Stemplinger obaj bez obrażeń, (BF) Uffz Willi Dederichs ranny w nogi. Samolot 3Z+GS stracony.



Nieznana strata 2.(H)/14 samolot Henschel Hs 126 (5F+EK). Przykład straty Luftwaffe udokumentowanej tylko zdjęciem – arch. Robert Szołtyk.

✦ **8./KG 77** Dornier Do 17E-1. Zestrzelony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na kolumny wroga z małej wysokości i rozbił się pod Kamieniem, na północny wschód od Kalisza, ok. 500 m na wschód od drogi Kalisz-

eprasa.pl a3c40e9349

-Turek, o godz. 14.45. (FF) Uffz Artur Wesa, (BO) Uffz Georg Lentner i (BF) Gefr Heinz Weiske zginęli. Samolot 3Z+KS zniszczony. Najprawdopodobniej samolot ten rozbił się w pobliżu drogi między Orlą Górą a Kamieniem, a załoga została zlinczowana przez polską ludność cywilną.

✦ **8./KG 77** Dornier Do 17E-1. Trafiony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na drodze między Turkiem a Uniejowem, na północny wschód od Kalisza, a następnie przymusowo wylądował w Oleśnicy o godz. 14.45. (BO) Uffz Helmut Eckenfeld i (BF) Uffz Fritz Wißmann obaj ranni, pilot bez obrażeń. Samolot zniszczony.



Samolot Henschel Hs 126 (5D+MH) z 1.(H)/31 utracony po południu 24 września 1939 roku podczas ataków bombowych na polskie kolumny na drogach na północ od Tomaszowa Lubelskiego. Najprawdopodobniej zestrzelony ogniem przeciwlotniczym plutonu dział Bofors kalibru 40 mm powstałego z Plutonu Fabrycznego „Mościce" i plutonu przeciwlotniczego nr 503. Załoga zginęła – arch. Robert Szołtyk.

✦ **8./KG 77** Dornier Do 17E-1. Trafiony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na północny wschód od Kalisza i rozbił się w Brieg (obecnie Brzeg w Polsce) o godz. 14.45. (FF) Uffz Hans Stier ranny, (BO) Starszy Günther Joachim i (BF) Uffz Rudolf Pfeiffer obaj bez obrażeń. Samolot zniszczony.

✦ **8./KG 77** Dornier Do 17E-1. Zestrzelony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na północny wschód od Kalisza i wylądował przymusowo w Breslau (dziś Wrocław) o godz. 14.45. (FF) Uffz Werner Patrzich i (BO) Uffz Bernhardt Lutz obaj ranni, (BF) bez obrażeń. Samolot zniszczony.

✦ **8./KG 77** Dornier Do 17E-1. Jeden silnik uszkodzony przez ogień z ziemi wroga podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga w Malanowie, na północny wschód od Kalisza, i rozbił się po lądowaniu w Brzegu (obecnie Brzeg w Polsce) o godz. 15.12. (BO) Karl Schultze, (FF) Olt. Hans Karpenkiel i (BF) [ ] Köperle wszyscy bez szwanku. Samolot 3Z+HS zniszczony.

✦ **8./KG 77** Dornier Do 17E-1. Powrócił uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na kolumny wroga na niskim pułapie.



Samolot Junkers Ju 52 (G6+CZ) z 15./KGzbV 2 rozbił się 25 września 1939 roku niedaleko Fortu Mokotów. Trafienie polskim ogniem przeciwlotniczym spowodowało pożar ładunku bomb zapalających. Pilot starał się dociągnąć do lotniska na Okęciu, by tam przymusowo wylądować. Zabrakło kilkuset metrów. Załoga zginęła. Na zdjęciu żołnierze Wehrmachtu sprawdzają płonący wrak w poszukiwaniu ocalonych członków załogi – arch. Robert Szołtyk.

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939 11/12

Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
18 .09. 1939											
5./ZG1	Bf109E	1					1				
stab I./JG77	Ju 52	1									
stab II./StG77	Ju 87B		1								
2.(H)/21	Hs 126B	1									
1.(H)/31	Hs 126B	1									
1./306	He 60					2					
1./306	He 114					2					
9./KGzbV1	Ju 52					1					
11./KGzbV1	Ju 52					1					
12./KGzbV1	Ju 52				1						
Razem		4	1	0	1	6	1	0	0	0	0
19 .09. 1939											
I./JG76	Ju W.34			1							
2./JG76	Bf109E		1								
Fern.Aufkl. St.Ob.d.H.	Do 17P			1							
3.(F)/123	Do 17P			1							
1./506	He 114			1				1			
Fl.B.RLM Staaken	Ju 52	1						3			
stab IV./KGzbV2	Ju 52					2					
Razem		1	1	4	0	2	0	4	0	0	0
20 .09. 1939											
3./JG76	Bf109E			1							
stab II./KG3	Do 17Z		1					2			
1.(F)/120	Do 17P	1									
Razem		1	1	1	0	0	0	2	0	0	0
21 .09. 1939											
1./JG21	Bf109D	1									
3./JG21	Bf109D	2					2				
3./ZG2	Bf109D	2	1								
stab/KG77	Do 17Z	1									
6./StG2	Ju 52	1									
stab/StG77	Do 17P	1									
2.(H)/21	Hs 126B	1					2				
stab II./KGzbV1	Ju 52		1								
9./KGzbV1	Ju 52		1								
Razem		9	3	0	0	0	4	0	0	0	0
22 .09. 1939											
4./ZG1	Bf109E		1								
stab/KG77	Do 17Z			1							
III./KG77	Do 17E			1							
stab/StG77	Ju 87B			1			1				
Wekusta 76	Do 17Z	1					4				
3.(H)/41	Hs 126B	1									
1./306	He 60	1									2
9./KGzbV1	Ju 52	1									
10./KGzbV1	Ju 52	1		1			13				
Razem		5	1	4	0	0	18	0	0	0	2
23 .09. 1939											
3./KG4	He 111P		1								
KG76	Do 17Z		1								
6.(S)/LG2	Hs 123A	1						1			
Wekusta 1	He 111J	1									
2.(H)/23	Hs 126A	1					1	1			
3.(H)/41	Hs 126A			1							
Razem		3	2	1	0	0	1	2	0	0	0
24 .09. 1939											
3./StG76	Ju 87B			1							
6./StG77	Ju 87B			1							
1.(H)/31	Hs 126B	1	1				2	1			
1./306	He 60					1					
12./KGzbV1	Ju 52			1							
Razem		1	1	3	0	1	2	1	0	0	0

Dalszy ciąg tabeli na następnej stronie.

eprasa.pl a3c40e9349

Straty dzienne Luftwaffe – wrzesień – październik 1939

12/12

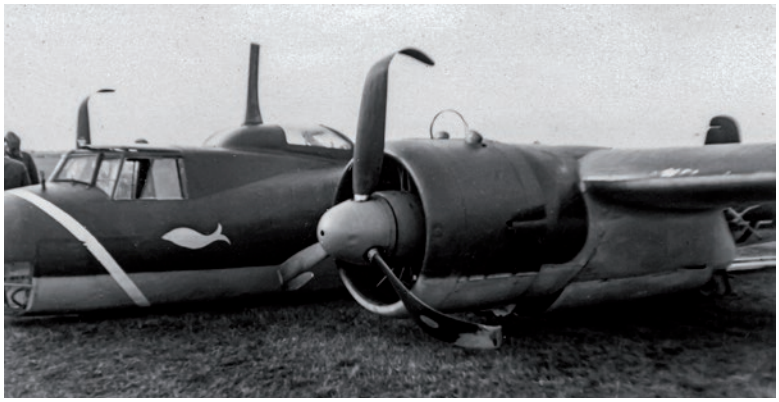
Jednostka	Typ samolotu	Straty materiałowe					Straty osobowe				
		Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
25 .09. 1939											
5./KG77	Do 17E		1								
2./StG1	Ju 87B			1							
3./StG1	Ju 87B	1									
stab III./StG51	Ju 87B			1							
stab I./StG76	Ju 87B			1							
2./StG76	Ju 87B			1							
stab I./StG77	Ju 87B		1								
11.(St)/LG1	Ju 87B	1					2				
5.(S)/LG2	Hs 123A		1								
15./KGzbV2	Ju 52	2	1	1			8				
9./Ln.Abt.100	Ju 52			1							
Razem		**4**	**4**	**6**	**0**	**0**	**10**	**0**	**0**	**0**	**0**
26 .09. 1939											
1./StG1	Ju 87B	1					1	1			
stab I./StG2	Ju 87B	1						1			
1.(H)/11	Hs 126B	1									
Razem		**3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**2**	**0**	**0**	**0**
27 .09. 1939											
1./KG2	Do 17M		2				1	1			
1./KG77	Do 17Z		1	3							
2./KG77	Do 17Z					1					
3./KG77	Do 17Z	1									
10.(St)/LG1	Ju 87B			1							
3./StG2	Ju 87B			1							
4.(S)/LG2	Hs 123A	1	1							1	
4.(H)/21	Fi 156		1								
Kurierstaffel 14	Ju W.34		1								
Razem		**2**	**6**	**5**	**0**	**1**	**1**	**1**	**0**	**1**	**0**
28 .09. 1939											
3./JG77	Bf109E	1					1				
1.(F)/124	Do 17F	1									
Razem		**2**	**0**	**0**	**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**
30 .09. 1939											
2./StG76	Ju 87B	1						2			
Razem		**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**
1 .10. 1939											
1.(F)/124	Do 17P	1					4				
3.(H)/12	Hs 126B			1							
Kurierstaffel 10	Ju W.34		1								
Razem		**1**	**1**	**1**	**0**	**0**	**4**	**0**	**0**	**0**	**0**
2 .10. 1939											
1./506	He 60			1							
Razem		**0**	**0**	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
3 .10. 1939											
1.(H)/14	Fi 156		1								
1.(H)/21	Hs 126B	1					1				
3.(H)/14	Hs 126B	2					2	1			
Razem		**3**	**1**	**0**	**0**	**0**	**3**	**1**	**0**	**0**	**0**
4 .10. 1939											
5.(H)/13	He 45	1					2				
Razem		**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**2**	**0**	**0**	**0**	**0**
7 .10. 1939											
8./KG77	Do 17E	1					3				
Razem		**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**



Samolot Henschel Hs 126 (6M+JH) z 1.(H)/11, który rankiem 26 września 1939 roku o godzinie 09.00 uległ awarii silnika podczas powrotu z lotu bojowego i został rozbity podczas awaryjnego lądowania w miejscowości Żuków, około 3 km na północ od Grodziska Mazowieckiego. Załoga nie poniosła obrażeń – arch. Robert Szołtyk.



Samolot Junkers Ju 87B (T6+FH) z 1./StG 2, z charakterystycznym godłem 1./StG2, przymusowo lądował po południu 26 września 1939 roku na lotnisku w Orońsku. Samolot został trafiony ogniem przeciwlotniczym 8. Motorowej Baterii Przeciwlotniczej broniącej nieba nad obszarem Nowy Dwór-Modlin – arch. Robert Szołtyk.



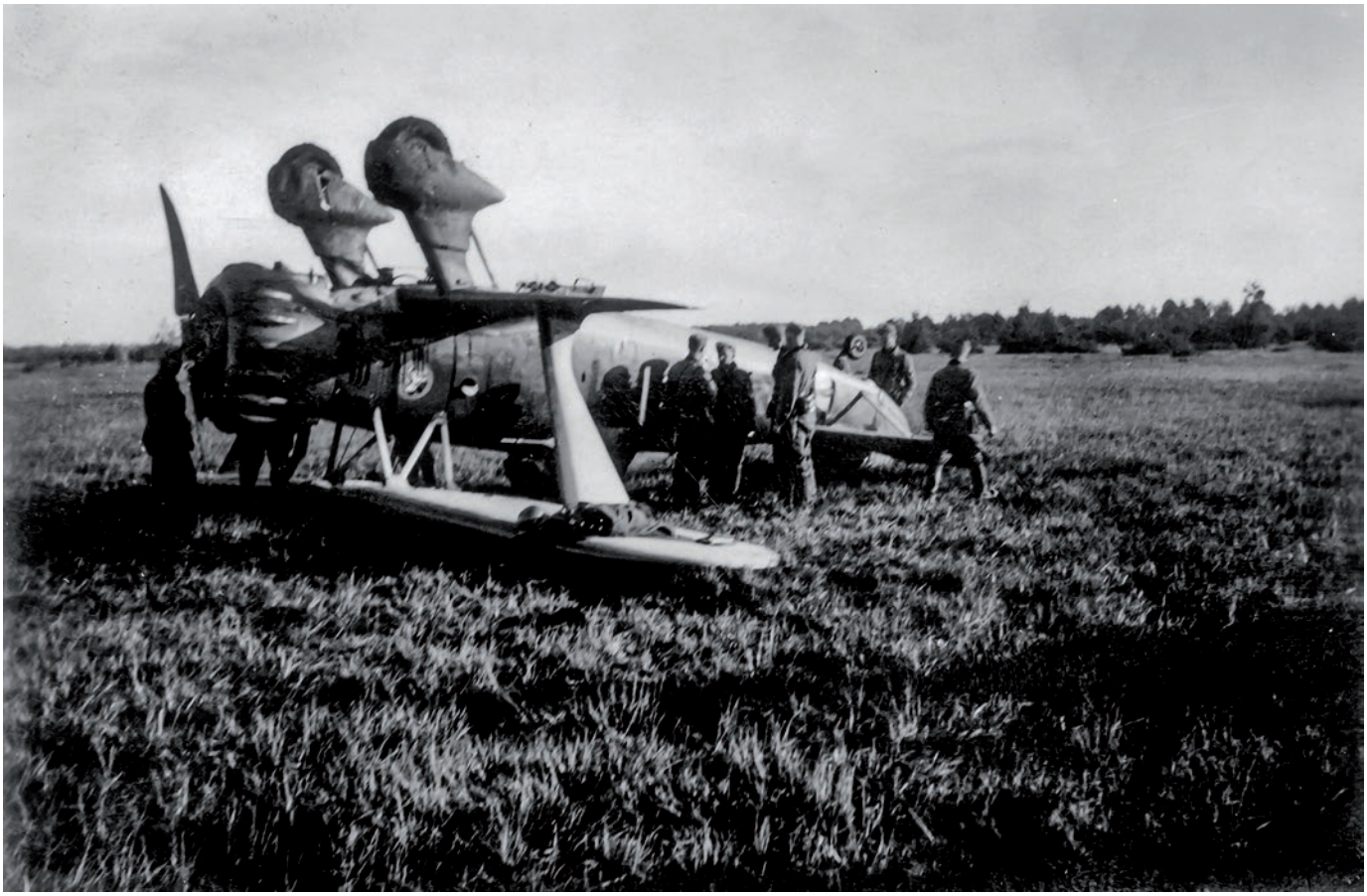
Samolot Dornier Do 17M (U5+BH) z 1./KG 2, który wylądował 27 września 1939 roku na brzuchu z powodu usterki podwozia. Z ciekawostek - biały delfinek - godło 1./KG2 – arch. Robert Szołtyk.

pie na północny wschód od Kalisza i wylądował przymusowo w Neuhof-Kreuzburg (dziś Kluczbork w Polsce) o godz. 14.45. (BF) Uffz Paul Fleischer ranny, (BO) Fw Hans Schmidt i (FF) Uffz Richard Brandes obaj bez obrażeń. Samolot 3Z+FS uszkodzony w 10%, ale nadający się do naprawy.

✦ **9./KG 77** Dornier Do 17E-1. Powrócił uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku na kolumny wroga na niskim pułapie na północny wschód od Kalisza i prawdopodobnie wylądował przymusowo w Altenau na północ od Militsch (dziś Dziadkowo w Polsce) o godz. 15.00. (FF) Uffz Kurt Schöddert, (BO) Uffz Christian Huonker i (BF) Uffz Konrad Kamm zostali ranni. Samolot uszkodzony w 10%, ale nadaje się do naprawy.

✦ **9./KG 77** Dornier Do 17E-1. Uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na drodze między Turkiem a Uniejowem, na północny wschód od Kalisza. Lądował na brzuchu z płonącym skrzydłem i spłonął między Sropieszynem a Kościelcem, ok. 7 km na południowy zachód od Malanowa, godz. 15.00. (FF) Uffz Willi Teichert, (BO) Fw Werner Herrmann i (BF) Fw Karl Odelga zostali ranni i poparzeni. Samolot 3Z+FT zniszczony.

eprasa.pl a3c40e9349



Samolot Henschel Hs 123A-1 (L2+IM) z 4.(S)/LG 2 stał się 27 września 1939 roku jedną z następnych ofiar polskich przeciwlotników broniących obszaru Nowy Dwór-Modlin. Pilot, Uffz Josef Harmeling, nie odniósł obrażeń podczas kapotażu – arch. Robert Szołtyk.

Na zdjęciu część wrakowiska na lotnisku Radom-Sadków. Samolot Dornier Do 17F (G2+FH) z 1.(F)/124 rozbił się rankiem 28 września 1939 roku na lotnisku Kamień podczas powrotu z misji rozpoznania pogody. Natomiast widoczny Henschel He 126 (4E+GN) z 5.(H)/13 został porzucony przez eskadrę 15 października 1939 roku podczas wylotu z Polski do Niemiec z powodu awarii silnika – arch. Rober Szołtyk.



eprasa.pl a3c40e9349

✦ **9./KG 77** Dornier Do 17E-1. Uszkodzony ogniem przeciwlotniczym podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na północny wschód od Kalisza. Samolot wylądował przymusowo i spłonął między Sropieszynem a Kościelcem, ok. 7 km na południowy zachód od Malanowa, godz. 15.00. (FF) Uffz Karl Höflinger lekko ranny, (BO) Fw Heinz Schwarz i (BF) Uffz Josef Sobola bez szwanku. Samolot 3Z+GT zniszczony.

✦ **III./KG 77** Dornier Do 17E-1. Uszkodzony ogniem z ziemi podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na drodze między Turkiem a Uniejowem, na północny wschód od Kalisza, o godz. 15.00. Załoga bez obrażeń. Samolot uszkodzony, ale nadający się do naprawy.

✦ **III./KG 77** Dornier Do 17E-1. Uszkodzony ogniem z ziemi podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na drodze między Turkiem a Uniejowem, na północny wschód od Kalisza, o godz. 15:00. Załoga bez obrażeń. Samolot uszkodzony, ale nadający się do naprawy.

✦ **III./KG 77** Dornier Do 17E-1. Uszkodzony ogniem z ziemi podczas ataku z małej wysokości na kolumny wroga na drodze między Turkiem a Uniejowem, na północny wschód od Kalisza, o godz. 15.00. Załoga bez obrażeń. Samolot uszkodzony, ale nadający się do naprawy.

Straty niemieckie do 12 września kształtowały się na poziomie kilkunastu dziennie, żeby po tej dacie spaść od jednego, przez kilka do 9 dziennie. Wynikało to z załamania polskiej obrony naziemnej i osłabnięcia działań myśliwców oraz opl. W literaturze przedmiotu znane są dość dobrze straty niemieckich jednostek myśliwskich, bombowych oraz *Stukasów*, a mniej straty jednostek rozpoznawczych, które w dużym stopniu przyczyniły się do sukcesów Wehrmachtu. Przykładowo 7 września Niemcy odnotowali takie straty pośród samolotów rozpoznawczych:

✦ **AOK14** Fieseler Fi 156. Zmuszony do lądowania przez własny ogień naziemny w pobliżu Myślenic. Pilot i pasażer: oficer wojsk lądowych, których nazwiska nie ujawniono, bez obrażeń. Samolot uszkodzony.

✦ **2.(H)/10** Henschel Hs 126B-1. Zestrzelony ogniem przeciwlotniczym 1. baterii przeciwlotniczej podczas lotu z Psar do Nowin, na wschód od Pułtuska, około godz. 14.25. (FF) Lt. Helmuth Saul i (BO) Olt. Gustav Gutzeit zginęli. Samolot zniszczony.

Całość strat Luftwaffe w kampanii wrześniowej 1939 roku

Dzień	Straty materiałowe					Straty osobowe				
	Zniszczone	Uszkodzone	Lekko uszkodzone	Zniszczone na ziemi	Uszkodzone na ziemi	Zabici	Ranni	Zaginieni	W niewoli	Internowai
01. 09. 1939	50	38	70	1	0	36	28	0	17	1
02. 09. 1939	13	24	35	0	0	17	22	0	7	0
03. 09. 1939	24	26	33	0	1	41	16	0	4	0
04. 09. 1939	15	15	49	4	10	26	46	1	1	0
05. 09. 1939	14	2	18	0	0	13	8	3	4	0
06. 09. 1939	18	11	28	0	0	20	16	4	5	0
07. 09. 1939	10	6	24	0	0	13	3	0	2	0
08. 09. 1939	8	4	8	2	0	5	5	0	4	0
09. 09. 1939	21	11	22	0	2	7	14	0	8	0
10. 09. 1939	13	9	28	1	0	6	16	4	1	6
11. 09. 1939	15	6	12	1	0	14	9	0	0	0
12. 09. 1939	16	5	17	0	2	7	9	0	2	0
13. 09. 1939	6	6	11	0	0	11	2	0	5	0
14. 09. 1939	4	9	18	1	0	2	7	0	0	0
15. 09. 1939	7	10	33	0	0	13	8	0	0	4
16. 09. 1939	8	6	16	0	0	6	9	0	0	0
17. 09. 1939	9	12	25	0	0	11	19	0	0	0
18. 09. 1939	4	1	0	1	6	1	0	0	0	0
19. 09. 1939	1	1	4	0	2	0	4	0	0	0
20. 09. 1939	1	1	1	0	0	0	2	0	0	0
21. 09. 1939	9	3	0	0	0	4	0	0	0	0
22. 09. 1939	5	1	4	0	0	18	0	0	0	2
23. 09. 1939	3	2	1	0	0	1	2	0	0	0
24. 09. 1939	1	1	3	0	1	2	1	0	0	0
25. 09. 1939	4	4	6	0	0	10	0	0	0	0
26. 09. 1939	3	0	0	0	0	1	2	0	0	0
27. 09. 1939	2	6	5	0	1	1	1	0	1	0
28. 09. 1939	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
30. 09. 1939	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
01. 10. 1939	1	1	1	0	0	4	0	0	0	0
02. 10. 1939	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
03. 10. 1939	3	1	0	0	0	3	1	0	0	0
04. 10. 1939	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
07. 10. 1939	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Razem	**293**	**222**	**473**	**11**	**25**	**299**	**252**	**12**	**61**	**13**



Samolot Fieseler Fi 156 (5F+XH) z 1.(H)/14 rozbił się podczas lądowania 3 października 1939 roku koło Rudników nad Sanem i został uszkodzony w 30% – arch. Robert Szołtyk.

✦ **1.(H)/41** Henschel Hs 126B-1. Trafiony ogniem z ziemi przez żołnierzy 8. Pułku Piechoty Legii podczas lotu rozpoznawczego między Skarżyskiem-Kamienną a Iłżą, kapotował podczas awaryjnego lądowania między Trębowcem Dużym a Seredzicami w godzinach popołudniowych. Dwuosobowa załoga schwytana. Samolot zniszczony.

✦ **1.(F)/120** Dornier Do 17P. Powrócił uszkodzony przez polski ostrzał przeciwlotniczy. Nieznany radiooperator lekko ranny, reszta załogi

eprasa.pl a3c40e9349



● Rozbity po przymusowym lądowaniu Messerschmitt Bf 110C (M8+DH) z 1./ZG 76 pilotowany przez Lt. Helmuta Lenta (strzelec Gefr. Walter Kubisch), po tym jak został trafiony przez myśliwiec PZL P.11 z Brygady Pościgowej – arch. Robert Szołtyk.

bez obrażeń. Samolot A6+MH uszkodzony, ale możliwy do naprawy.

✦ **4.(F)/121** Dornier Do 17P. Trafiony przez polski ogień przeciwlotniczy i naziemny w rejonie Brześcia, a następnie rozbił się na północ od Brześcia około godziny 09.30. (FF) Fw Gerhard Anders, (BO) Lt. Hans Klimmer i (BF) Gefr. Albert Jutt powrócili później bez szwanku. Samolot utracony.

✦ **3.(F)/123** Dornier Do 17P. Trafiony ogniem własnej broni maszynowej nad lotniskiem w Hummene (Słowacja) o godz. 07.40. (FF) Uffz. Martin Sigllechner, (BO) Uffz. [ ] Dürr i (BF) Uffz. [ ] Bauer – wszyscy bez obrażeń. Samolot 4U+EL uszkodzony.

✦ **1.(F)/124** Dornier Do 17F (W.Nr.931). Zestrzelony przez wrogi ogień naziemny podczas lotu rozpoznawczego i rozbił się w pobliżu Ostrowa, 2 km na południe od Opoczna w godzinach popołudniowych. Zginęli: (FF) Fw Karl Lauxmann, (BO) Uffz Klaus Ulrich Fromm i (BF) Uffz Johann Eckl. Samolot G2+EH utracony.

Całościowe straty Luftwaffe zamknęły się około 293 zniszczonymi samolotami, 222 uszkodzonymi oraz 473 lekko uszkodzonymi, 11 zniszczonymi na ziemi, 25 uszkodzonymi na ziemi. Zginęło około 299 lotników Luftwaffe, 252 zostało rannych, 12 uznano za zaginionych, 61 znalazło się w niewoli, a 13 zostało internowanych. Jedna tabelka podsumowuje całościowe straty Luftwaffe, a inne pokazują szczegółowo straty dzienne z podziałem na jednostki. Drobna część strat niemieckich jednostek rozpoznawczych nie jest znana.*

Łukasz Łydżba, Robert Szołtyk

* Autorzy w tej kwestii nie są zgodni. Kolega Robert nie zgadza się ze mną w kwestii zestrzelenia przez polskie myśliwce czterech rozpoznawczych Dornierów Do 17 na podstawie relacji świadków i pilotów oraz jednego Hs 126/He 46 przez Karasia z 32. ER. Przykładowo 2 września 1939 roku pomiędzy godz. 10.00 a 11.00 klucz III/6 Dywizjonu – ppor. pil. Marian Trzebiński (P.11c) – kpr. pil. Jan Malinowski (P.7a) przechwycił rozpoznawczego Dorniera Do 17. Tak opisał ten lot kpr. pil. Jan Malinowski ze 162. EM: *Samoloty tkwiły ogonami w lasku, mieliśmy więc ograniczone pole widzenia. Ale w pobliżu lądowiska stała potężna sterta słomy – świetny punkt obserwacyjny. Umieściliśmy tam dwóch mechaników z rakietami. Około dziesiątej rakieta poszła w górę. Natychmiast startujemy. Już w powietrzu odnajdujemy na niebie, na wysokości około 2500 metrów trzy trójki Dornierów idących na północny wschód. Niestety nie doszliśmy do nich. Wracaliśmy już na lądowisko, kiedy pojawił się o jakieś pięćset metrów pod nami Junkers zdążający kursem południowo-zachodnim. Porucznik z prawej, ja z lewej. Strzelec zauważył nas i posłał serię pocisków. Natomiast pilot nie wytrzymał nerwowo. Zaczął się kręcić. Zmusiliśmy go na wysokości Rawicza* [w rzeczywistości Sieradza – przyp. aut.] *do przymusowego lądowania. Junkers, chociaż jeszcze sterowny, trzepnął o pole cośmy dokładnie widzieli. Ale oto z ziemi posypały się ku nam pociski. Uciekaliśmy stamtąd lotem koszącym. Wróciliśmy do Widzewa, by uzupełnić paliwo.* Świadkiem walki powietrznej był, wówczas jedenastoletni, Antoni Buda, który widział ją z Woli Dzierlińskiej przy torach kolejowych Sieradz–Błaszki. Pan Antoni zauważył, jak nad stacją kolejową w Sieradzu pojawił się niemiecki bombowiec i polski myśliwiec. Polak zaatakował Niemca, który według relacjonującego miał trzy silniki. Pilot ostrzelał go skutecznie, chociaż nie było widać dymu, ale kiedy niemiecka maszyna przelatywała na domem rodziców pana Antoniego, słychać było przerywaną pracę jednego z silników. Samolot leciał opadając w kierunku południowo-zachodnim. Od innych świadków młody chłopak dowiedział się, że wroga maszyna urwała koła podczas przymusowego lądowania w chojniaku (młodym lesie iglastym) w Lesie Oraczewskim, była uszkodzona, ale nie została całkowicie rozbita. Jakiś czas później Antoni Buda widział, jak polscy żołnierze (z 31. Pułku Strzelców Kaniowskich) wieźli ciężarówką trzech jeńców lotników do jednostki stacjonującej w Zaupuście – dwóch na pace głównej, a trzeciego na przyczepce. Czwarty lotnik podobno miał zbiec. W Zapuście Małej zatrzymali się przy sklepie i pokazywali ich ludziom, niczym trofea. Niemcy mieli butne miny i porozpinane kombinezony. Żołnierze zapewne zawieźli załogę do koszar w Sieradzu. Jeden z lotników był ranny i został przewieziony do szpitala w Zduńskiej Woli, ponieważ 2 września szpital w Sieradzu był ewakuowany. Ks. Józef Balcerzak (kapelan organizacji niepodległościowych w Zduńskiej Woli) widział tego lotnika 2 września w szpitalu w Zduńskiej Woli: *Zaglądam wieczorem do szpitala. (…) Wśród rannych jest także strącony koło Sieradza niemiecki lotnik, na mój widok mówi po niemiecku: Pfarrer, meine Mutter war Pole – die Polen schissen gut* (J. Balcerzak, Wspomnienia z tamtych lat…w: Udział kapelanów wojskowych w drugiej wojnie światowej, Warszawa 1984, s. 307). Ppor. pil. Trzebiński zgłosił zestrzelenie Do 17 w okolicy Sieradza (IPMS, Lot.A.IV.1/42). Zestrzelony samolot nie pochodził z eskadr dalekiego rozpoznanie 4. Floty Powietrznej. 2 września 1939 roku jednostki 4. Floty odnotowały następujące straty personalne - 1 lotnik zabity, 2 rannych, 4 zaginionych Ci zaginieni to załoga Bf 110 z I./ZG 76 – pilot Obl. Ch. Nagel – radiooperator Uffz. E. Lochbaum zestrzelona na polskim terytorium przez III/6 Dywizjon Myśliwski oraz załoga Ju 87B z I./StG 2 - pilot Uffz. Heinz Werner i radiooperator Uffz. Arthur Otto zestrzelony koło miejscowości Dwory koło Oświęcimia przez myśliwce III/2 Dywizjonu Myśliwskiego. Załoga rozpoznawczego Dorniera zestrzelonego przez ppor. pil. Mariana Trzebińskiego powiększyłaby liczbę zaginionych lotników 4. Floty. Wykluczenie jednostek tej floty mogących działać na obszarze Armii „Łódź" wskazuje, że zestrzelony samolot pochodził zapewne z jednostek podporządkowanych Naczelnemu Dowództwu Luftwaffe (Ob.d.L). Ofiarą polskiego pilota padł – wg Łukasza Łydżby – prawdopodobnie Dornier Do 17 z 8.(F)/LG 2, podporządkowanej Naczelnemu Dowództwu Luftwaffe (Oberkommando der Luftwaffe – Ob.d.L).

eprasa.pl a3c40e9349

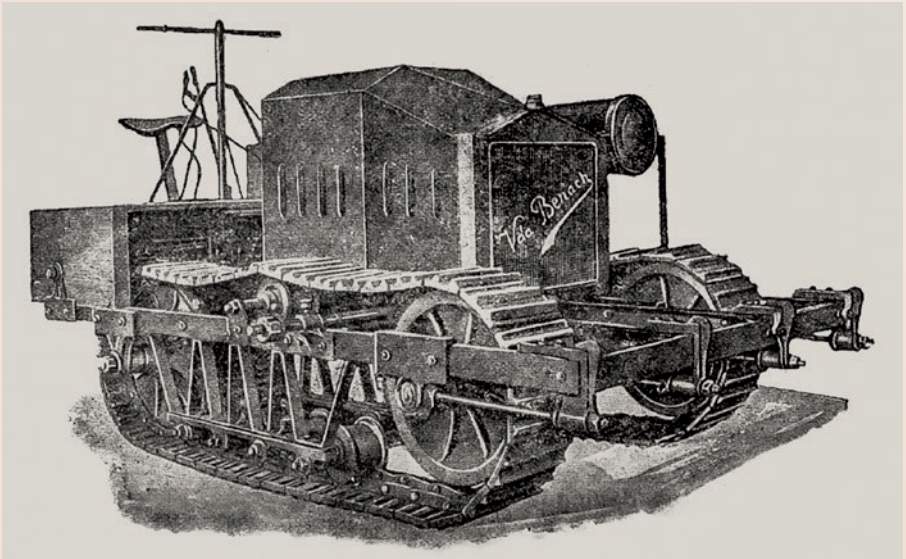


Szampańskie czołgi

ZBIGNIEW LALAK

Wojna domowa w Hiszpanii, toczona w latach 1936–1939, wbrew powszechnie przyjętej opinii nie była poligonem doświadczalnym dla broni pancernej. Strona nacjonalistyczna wykorzystywała niemieckie czołgi lekkie Panzer I oraz włoskie tankietki CV 35, wojska republikańskie dysponowały natomiast czołgami produkcji radzieckiej T-26, które swoimi walorami technicznymi znacznie przewyższały wozy niemieckie i włoskie. Czołgi stanowiły głównie wsparcie dla piechoty i operowały w grupach liczących nie więcej niż 10 maszyn. Przeprowadzone przez armię republikańską, przy znaczącym udziale „doradców" radzieckich, dwie próby operacji na większą skalę (do 50 maszyn) zakończyły się niepowodzeniem. Obie walczące strony dążyły do budowy własnych konstrukcji pancernych. Republikanom udało się uruchomić produkcję wozów Trubia-Naval, a nacjonaliści zbudowali prototyp czołgu lekkiego Verdeja oraz piechoty Typ 1937. Swoje miejsce w historii ma także kataloński czołg szturmowy IGC-Sadurní.

W XV wieku w katalońskim regionie Penedés rozpoczęto uprawę szczepu winogron, z których otrzymano wino musujące Cava. Wino okazało się tak dobre, że wkrótce jego sprzedaż zaczęła przynosić znaczne zyski. Uprawa winorośli była jednak ciężka i trudna. Wraz z postępem technicznym do rolnictwa zaczęto wprowadzać maszyny, które w znacznym stopniu ułatwiły pracę. Hiszpania była otwarta na wszelkie nowości techniczne. W 1919 roku w miejscowości Sant Sadurní de Noyā powstał warsztat mechaniczny, którego założycielem był inżynier Joan Benach y Olivella. Zakład Vda. J. Benach, Constructors Metàllics, mieścił się przy ulicy Hospital Nou 17, ale miał także swoje biuro w Barcelonie. Produkowano w nim wyłącznie maszyny rolnicze: pługi, kosiarki mechaniczne oraz ciągniki, których konstruktorem był inż. Benach. Firma rozwijała się bardzo dynamicznie. W 1922 roku do firmy dołączył J. Busquéis, co oznaczało znaczny zastrzyk finansowy. Firma zmieniła nazwę na Maquinaria Moderna para Construcciones y Obras Públicas, S.A.E i poszerzyła swoja ofertę. Zaczęto produkować pojazdy gąsienicowe przeznaczone głównie dla przemysłu. Traktor Benach tipo Tanque, zaprojektowany przez inż. Benacha, okazał się przysłowiowym strzałem w „10" (w 1924 roku firma otrzymała patent na układ jezdny). Rząd hiszpański rozpoczynał wówczas program modernizacji państwa, w tym budowy sieci dróg. Drugi typ traktora gąsienicowego Benach OP no 4 (OP, czyli Obras Públicas, roboty publiczne) był



➤ **Jeden z pierwszych traktorów Benach produkowany w latach 20.**

eprasa.pl a3c40e9349

jeszcze lepszy od swojego poprzednika. Układ jezdny został oparty na niemieckim rozwiązaniu typu Orion, które stosowano w ciągnikach Landesa, produkowanych w stoczni Naval. Cała partia 60 egzemplarzy została kupiona przez rząd. Pod koniec lat 20. wprowadzono do sprzedaży pojazd Auto-Oruga, czyli ciągnik półgąsienicowy. Pojazd był wzorowany na wozie Citroën-Kegresse P15N. Do budowy wykorzystano samochód ciężarowy Hispano-Suiza. Wózek gąsienicowy wyposażono w gumową taśmę. Pojazd charakteryzował się dobrymi właściwościami jezdnymi, co zwróciło uwagę przedstawicieli armii.

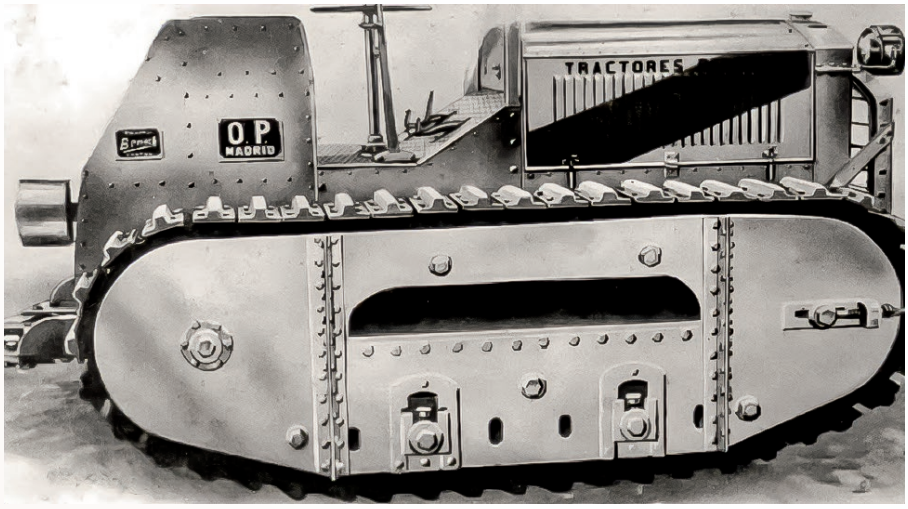
Zarząd firmy zdawał sobie sprawę, że otrzymanie zamówienia dla wojska może przynieść znaczny zysk. Rozpoczęto prace nad pojazdem przeznaczonym dla armii, który miał być wyposażony w silnik o mocy 120 KM. Do modelu wojskowego przewidywano gąsienicę gumowo-metalową, natomiast dla modelu przeznaczonego na rynek cywilny tylko metalową. Pojazd półgąsienicowy miał sprawdzać się w każdych warunkach terenowych jakie występowały w Hiszpanii. Kilka egzemplarzy ciągników półgąsienicowych zostało kupionych także na potrzeby lotnictwa. Najprawdopodobniej w 1934 roku rozpoczęto prace nad nowym ciągnikiem gąsienicowym, który miał być przeznaczony specjalnie dla armii. Pojazd miał otrzymać silnik o mocy 140 KM oraz nowy układ jezdny (ze wzmocnionymi osiami). Prace te przerwał jednak wybuch wojny.

W 1935 roku inż. Joan Benach y Olivella rozpoczął prace nad projektem czołgu mogącego poruszać się zarówno na kołach, jak i gąsienicach. Pojazd przypominał… żółwia. Projekt pozostał we wstępnej fazie rysunków konstrukcyjnych, ale konstruktor liczył na zainteresowanie państwa europejskich.

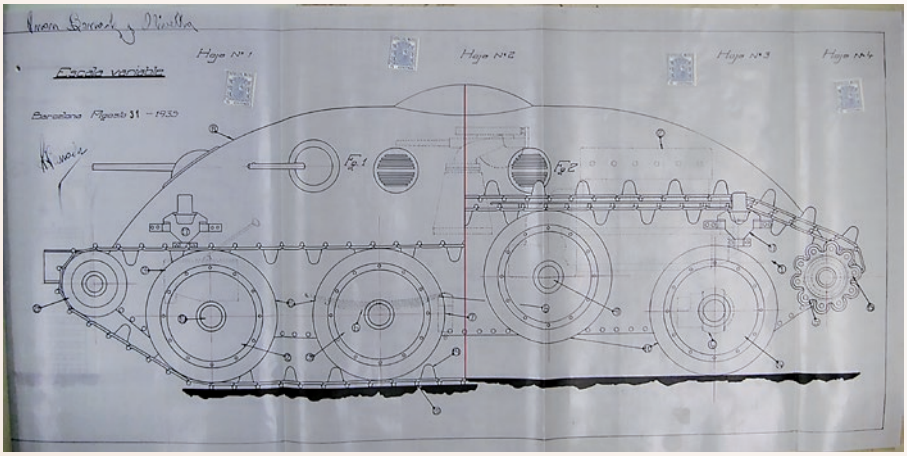
Po wybuchu rebelii 17 lipca 1936 roku w Barcelonie doszło do walk ulicznych. W Katalonii silne wpływy miały związki zawodowe – zwłaszcza Confederation General del Trabajo (CNT), czyli Powszechna Konfederacja Pracy, która była kontrolowana przez anarchistów. 20 lipca miasto zostało całkowicie opanowane przez oddziały wierne rządowi oraz anarchistów. W walkach poległo ok. 500 ludzi, a ponad 3000 zostało rannych. Powołano rząd kataloński, który poparł centralny rząd w Madrycie. Od tej pory pomiędzy poszczególnymi partiami politycznymi i organizacjami robotniczymi a rządem w Barcelonie panowało stałe napięcie, i w maju następnego roku doszło tam do zbrojnej konfrontacji.

Rząd kataloński powołał Komisję Przemysłu Wojennego w Katalonii – Comisión de Industrias de Guerra de Cataluña (IGC), która miała zająć się planowaniem, kierowaniem, nadzorowaniem i dystrybucją produktów przemysłowych produkowanych na potrzeby wojska. Na czele IGC stanął Eugenio Vallejo. Pierwszym zarządzeniem komisji było upaństwowienie, czyli nacjonalizacja wszystkich zakładów przemysłowych. Tak wytwórnia inż. Benacha zmieniła nazwę i stała się Construcción Colectiva Sadurní de Noyā, czyli Fabryką Wspólnoty w Sadurní. Ponieważ zakładami kierowali przedstawiciele centrali związkowej CNT przeciwstawili się oni nazwaniu zakładów „państwowymi".

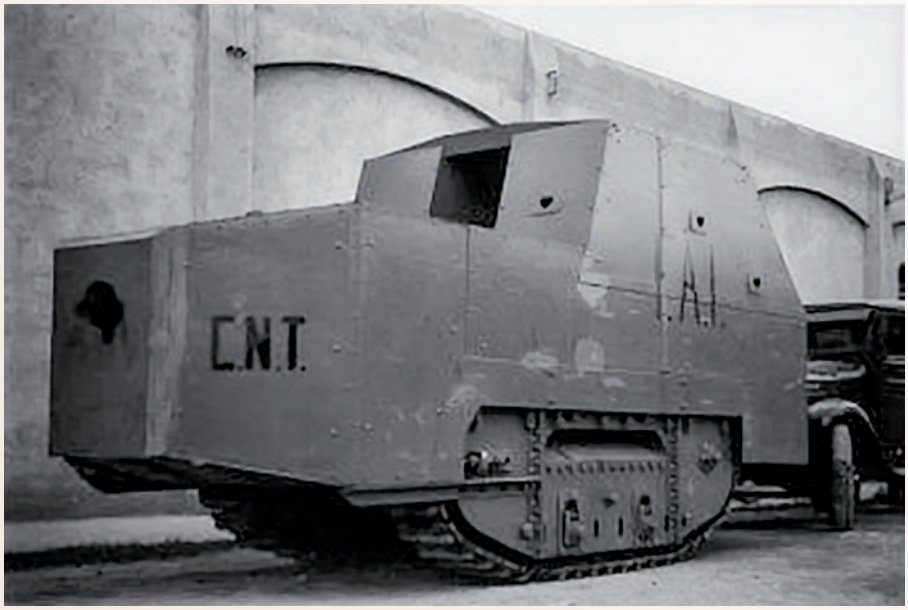
Eugenio Vallejo postanowił, że w fabryce rozpocznie się produkcja pojazdu pancernego, który nazwano Carro de Combate. Konstruktorem pojazdu był inż. Casanova, który równocześnie



Traktor Benach OP no 4 (OP czyli Obras Públicas, roboty publiczne). Czwarty model traktora, dzięki któremu zakłady odniosły olbrzymi komercyjny sukces. Z warsztatów produkujących maszyny rolnicze zakłady przekształciły się w producenta pojazdów dla wojska.

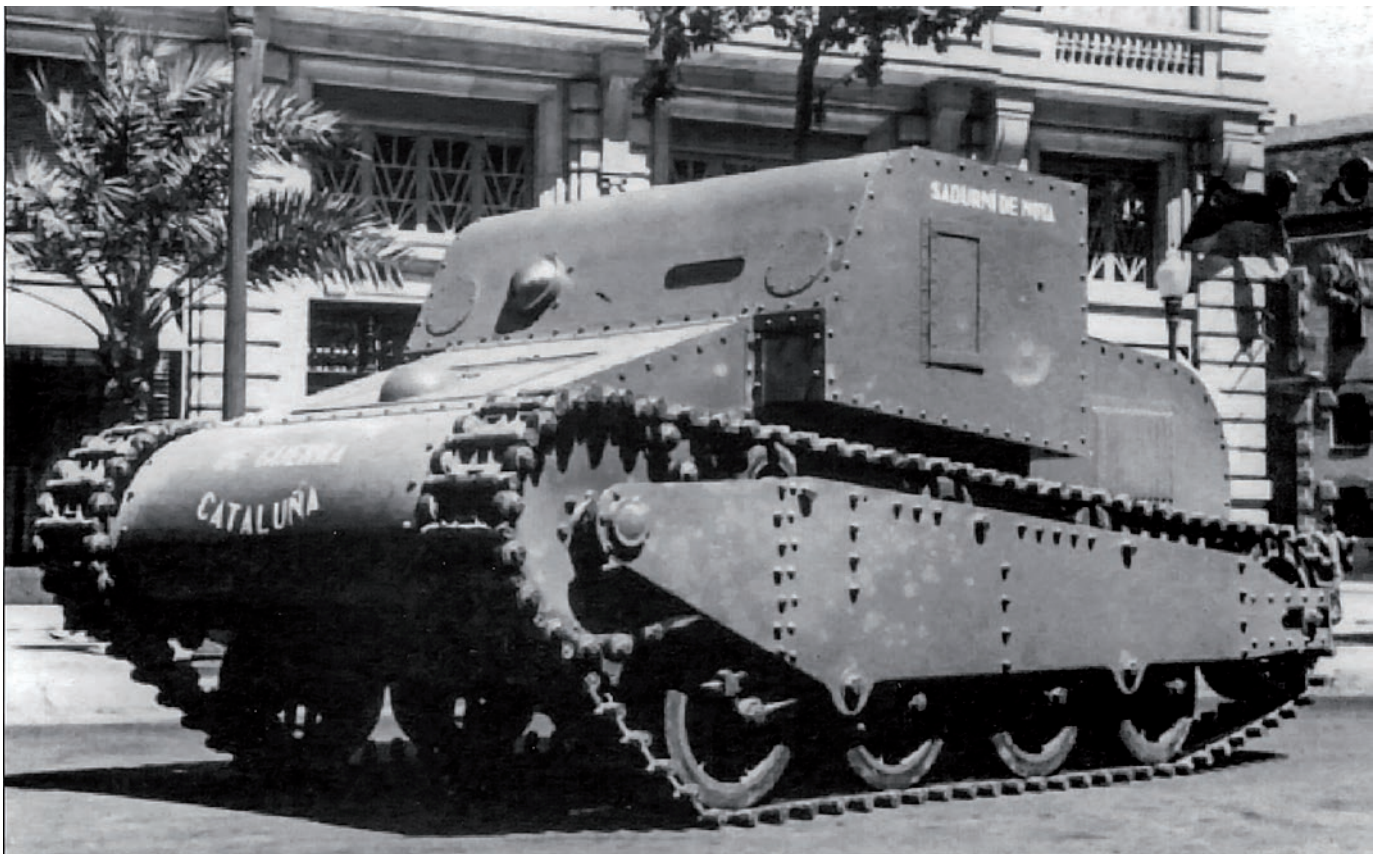


Projekt czołgu opracowany przez inż. Joan Benach i Olivella w 1935 roku. Zwracają uwagę duże koła jezdne oraz sposób transportu gąsienic w momencie, gdy pojazd miał poruszać się na kołach.



Po wybuchu wojny domowej wszystkie ciągniki Benach OP no 4 zaczęto opancerzać. Na zdjęciu pojazd z oznaczeniami CNT oraz FAI, czyli Federacion Anarquista Iberica (Iberyjska Federacja Anarchistyczna).

eprasa.pl a3c40e9349

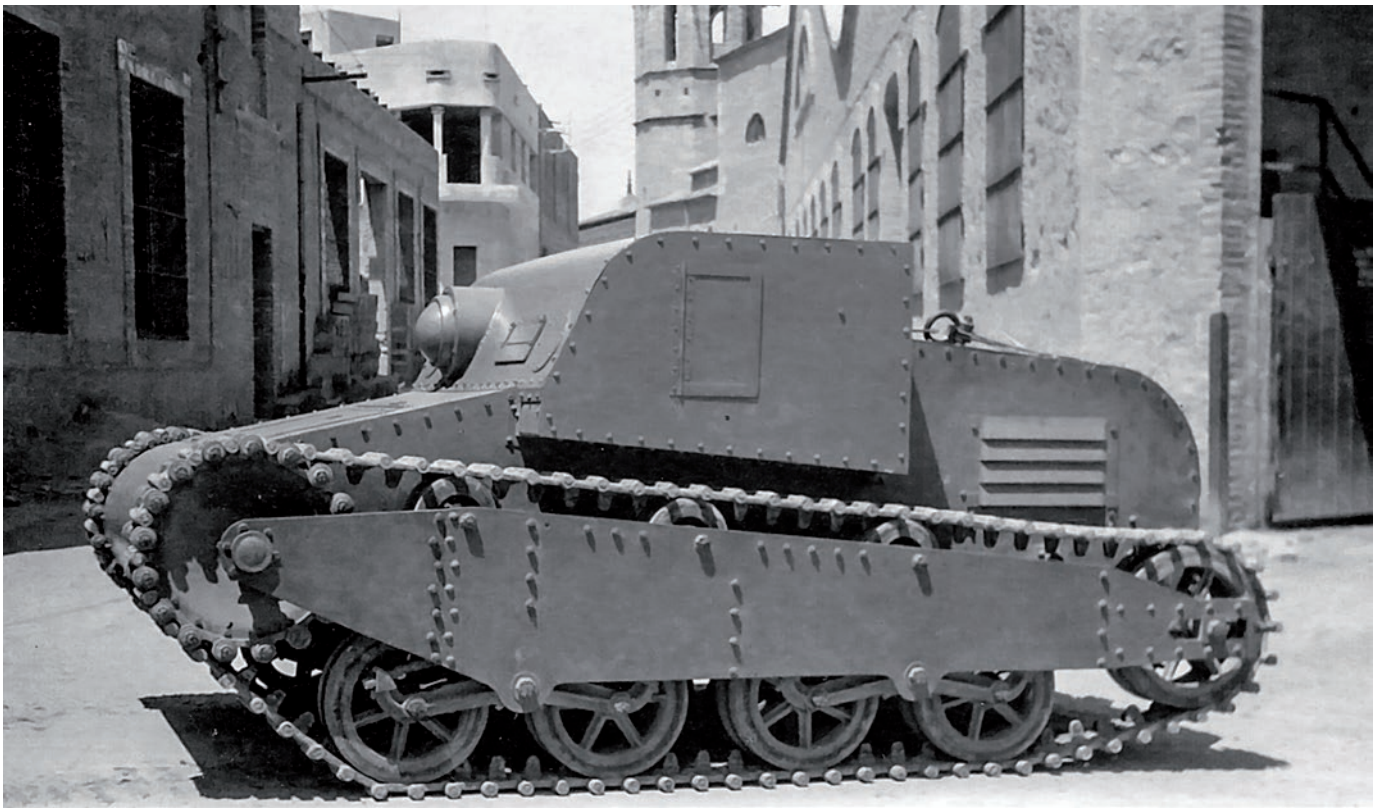


Pierwszy (?) egzemplarz ciągnika pancernego IGC-Sadurní. Na pojeździe widoczne są napisy „Sadurní de Noya" (bok nadbudówki) oraz „Comisión de Guerra de Cataluña" (na przedniej płycie kadłuba, osłaniającej oś kół napędowych). Warto zwrócić uwagę na szczelinę obserwacyjną kierowcy, która nie była osłonięta klapą stalową (zainstalowano szkło pancerne?) oraz pionowe żaluzje osłaniające wylot gorącego powietrza z przedziału silnikowego.

Zbudowano 20 (22?) ciągników gąsienicowych, z czego trzy w wersji opancerzonej. Uzbrojeniem miał być karabin maszynowy zamontowany w jarzmie kulistym po prawej stronie nadbudówki. Na zdjęciu drugi (?) egzemplarz ciągnika pancernego. W płycie przedziału silnikowego widoczne są poziome żaluzje osłaniające wylot gorącego powietrza. Po lewej stronie w przedniej płycie nadbudówki (stanowisko kierowcy) widoczna prostokątna płyta osłaniająca wizjer kierowcy.

odpowiadał za produkcję seryjną. Zamówiono pierwszą partię 20 pojazdów. Casanova opracował dwa warianty pojazdu. W pierwszym pojazd miał być gąsienicowym ciągnikiem artyleryjskim mogącym holować armaty kalibru 155 mm, natomiast w drugim miał to być opancerzony pojazd szturmowy.

Kadłub zbudowano z płyt stalowych łączonych nitami z płaskownikami, przód był zaokrąglony, a przednia płyta ustawiona została skośnie. Sil-



eprasa.pl a3c40e9349

nik zamontowano z tyłu pojazdu. Wewnątrz kadłuba znajdował się przedział kierowcy (po prawej stronie) oraz miejsca dla sześciu żołnierzy, którzy stanowili obsługę armaty. Z przodu, po zewnętrznych stronach bocznych płyt kadłuba zainstalowano dwa reflektory drogowe. Przedział załogi był otwarty.

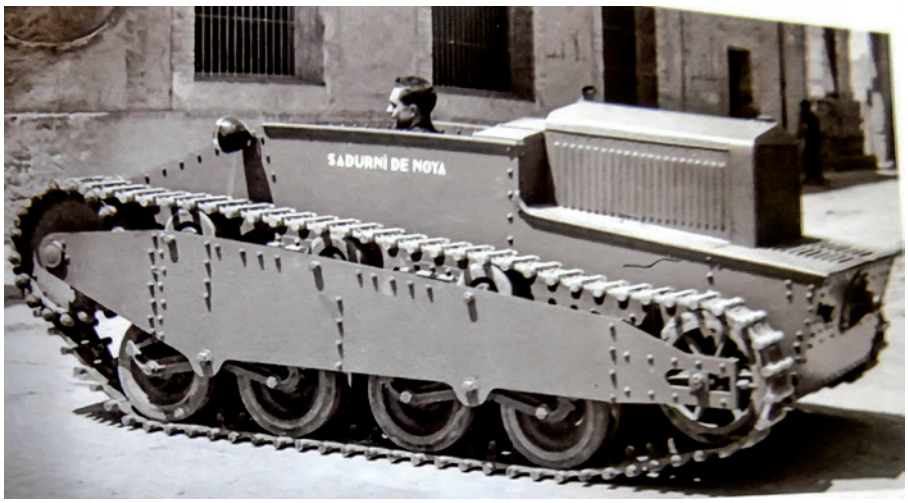
W drugiej serii produkowanej w 1937 roku dodano górne osłony gąsienicy i zrezygnowano z bocznych sponsonów kadłuba, w których znajdował się zbiornik paliwa (po prawej stronie).

W wariancie szturmowym przedział załogi został całkowicie zabudowany. Po obu stronach nadbudówki znajdowały się włazy dla załogantów – kierowcy (po lewej) oraz strzelca (po prawej). Pojazd miał zostać uzbrojony w jeden karabin maszynowy Hotchkiss kalibru 7 mm.

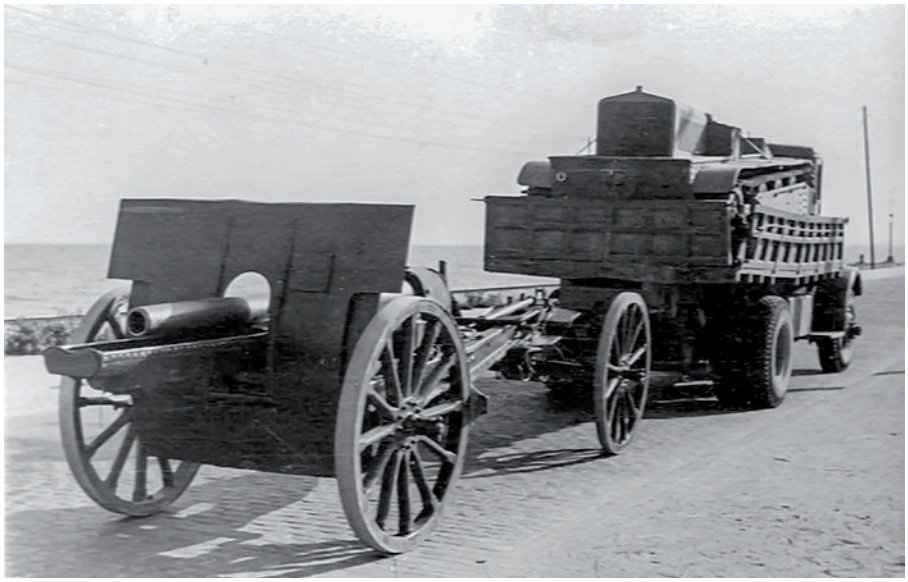
Układ jezdny składał się z obu stron z przedniego koła napędowego, tylnego koła napinającego oraz dwóch wózków jezdnych z dwoma kołami bieżnymi, zawieszonymi na resorach piórowych. Górna gałąź gąsienicy podtrzymywana była przez trzy rolki z gumowymi bandażami. Układ jezdny osłonięty był płytą stalową.

Produkcję rozpoczęto 16 września 1937 roku. Do 31 marca 1937 roku zdołano wyprodukować 20 egzemplarzy pojazdów, w tym 17 w wersji ciągnika szybkiego oraz trzy w wersji ciągnika szturmowego. Do końca 1937 roku zbudowano jeszcze dwa pojazdy. Rząd kataloński złożył zamówienie na 100 ciągników, które miały kosztować 8,5 mln peset. Spadek produkcji, a właściwie jej całkowite zahamowanie spowodowane było perturbacjami politycznymi. 3 maja 1937 roku doszło do walk pomiędzy oddziałami anarchistów a podległymi rządowi katalońskiemu. Eugenio Vallejo został odwołany ze stanowiska. W listopadzie na front wysłano tylko trzy wyprodukowane ciągniki. Los pozostałych nie jest znany. Co interesujące kilka ciągników zostało przejętych przez wojska nacjonalistyczne.

Z informacji hiszpańskich historyków wynika, że pojazd, zarówno w wersji ciągnika szybkiego, jak i ciągnika bojowego, miał zadowalające osiągi. Brak informacji odnoszących się do jakości płyt stalowych wykorzystanych do budowy ciągnika, zarówno do materiału, z którego były zbudowane (stal lub płyty żelazne?) oraz ich grubości. Nie dysponujemy także wiarygodnymi informacjami dotyczącymi jednostki napędowej. Wspomina się



Zmodyfikowany ciągnik gąsienicowy Sadurní miał węższy kadłub (brak sponsonów nad gąsienicami), przedział silnikowy oddzielony był od przedziału załogi przegrodą (był tam zainstalowany zbiornik paliwa). Po próbach zdecydowano się na zamontowanie osłon przeciwpiaskowych.



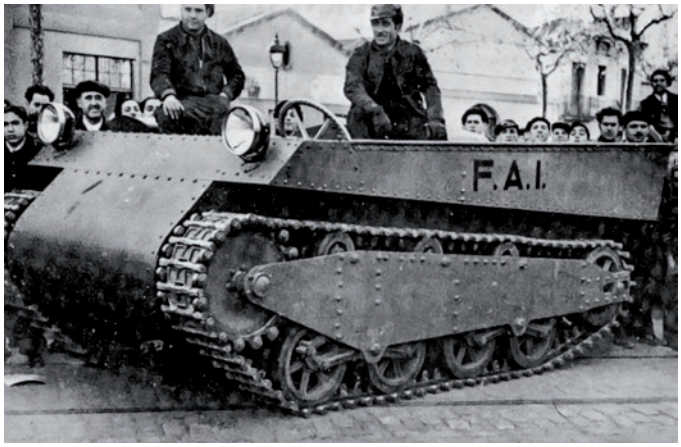
Ciągnik Sadurní przewożony samochodem FWD M-10. Pojazd ma już zainstalowane osłony przeciwpiaskowe z boku kadłuba.

zarówno o silnikach Hispano-Suiza, jak i o 4-cylindrowym, gaźnikowym silniku SEFA o mocy 45 KM. Niezaprzeczalnie ciągnik był udaną konstrukcją, głównie dzięki temu, że zarówno konstruktorzy, jak i robotnicy mieli niezbędne doświadczenie w budowie pojazdów mechanicznych. Do tzw. „kryzysu majowego", czyli walk pomiędzy trockistami z POUM (Partido Obrero de Unifcacion Marxista – Robotnicza Partia Zjednoczenia Marksistowskiego) a anarchistami z CNT, w zakładach pracowało 85 wykwalifikowanych osób. Po aresztowaniach i represjach do pracy wróciło mniej niż 20.

Zbigniew Lalak



Ciągnik Sadurní pierwszej serii produkcyjnej w czasie prezentacji prezydentowi Republiki Hiszpanii Manuelowi Azana y Diaz (pierwszy z lewej), w środku widoczny jest minister spraw wewnętrznych Katalonii Jose Taradellas, po prawej inż. Eugenio Vallejo.



Ten sam pojazd widziany od przodu.

eprasa.pl a3c40e9349

Operacja „Barbarossa” Atak na Białoruś

KRZYSZTOF CIEŚLAK

Kierunek Grodno



Kolumna niemieckich czołgów na trasie przemarszu przez płonące tereny leśne. Na pierwszym planie czołg lekki o czeskim rodowodzie Panzer 38(t). Przed nim czołgi lekkie i średnie. Przypuszczalnie jest to kolumna wozów z 3. Grupy Pancernej.

22 czerwca 1812 roku Napoleon Bonaparte rozpoczął kampanię rosyjską. Czy Adolf Hitler nieprzypadkowo wybrał ten sam dzień, trudno jednoznacznie stwierdzić. Pewne są dwa fakty. Pierwszy jest taki, że w III Rzeszy nie znano faktycznych sił przeciwnika i atak był bardziej ryzykowny niż przewidywano. Drugi, że pierwsze dni walk były jednym pasmem oszałamiających sukcesów. Działania przeciwko wojskom Zachodniego Specjalnego Okręgu Wojskowego na obu kierunkach natarcia już pierwszego dnia przyniosły przerwanie frontu na całej jego szerokości. Jak przebiegały pierwsze działania na kierunku grodzieńskim, opisuje poniższy artykuł.

CZY NIEMIECKI ATAK BYŁ ZASKOCZENIEM?

W Związku Sowieckim, jak i obecnie w Rosji, niepodważalnym dogmatem jest całkowite zaskoczenie niemieckim atakiem. W rzeczywistości po wschodniej stronie granicy przygotowania do wojny prowadzono już od kilku miesięcy. Dowódca ZSOW Pawłow w trakcie gier wojennych dość trafnie przewidział możliwe kierunki ataku a sztab okręgu przygotował plan działań na wypadek wojny. Tak możliwą sytuację opisywał jeden z rozdziałów sporządzonego w pierwszej dekadzie czerwca 1941 roku dokumentu o nazwie „Notatka o planie działań wojsk w osłonie na terytorium Zachodniego Specjalnego Okręgu Wojskowego” (fragmenty przytoczono już w I części artykułu):

6. Możliwe warianty działań dla zabezpieczenia głównych operacyjnych kierunków na wypadek przerwania przez armijne rejony obrony zmotoryzowanych i zmechanizowanych oddziałów przeciwnika

1. W przypadku przerwania znacznych sił zmotoryzowanych i zmechanizowanych przeciwnika w kierunku Suwałki, Lida 8 przeciwpancerna brygada artyleryjska, zajmując rubież przeciwczołgową na froncie Woronów, st. Bastuny, Żyrmuny, Myto, Porzeczany, Piaski, razem z 11-ą SAD i 12-ą BAD zatrzymuje ich dalsze posuwanie się.

11 mechkorpus, pod osłoną 8 ptbr, ześrodkuje się na pół[nocnym] brzegu r. Niemen, w rejonie Skidel i las na północ i północny-wschód, razem z 11 SAD i 12 BAD atakuje zmotoryzowane i zmechanizowane oddziały przeciwnika, które się przerwały, zależnie od sytuacji, na zachód lub na wschód od linii kolejowej, w ogólnym kierunku na Raduń, Wielkie Sołeczniki lub Lida, Oszmiany i ma je zniszczyć.

20 mechkorpus, zależnie od gotowości: a) organizuje obronę przeciwczołgową na rubieży, wskazanej przez 8 ptbr, podporządkowując sobie wymienioną, b) razem z 11 SAD i 12 BAD atakuje przerywające się zmotoryzowane i zmechanizowane oddziały przeciwnika w kierunku Oszmiany, Klewica, Woronów, Ejszyszki, Raduń i wspólnie z 11 mechkorpusem niszczy je.

W przypadku, jeżeli do tego czasu zostanie sformowany 17 mechkorpus, to on może być wykorzystany zamiast 11 mechkorpusa pozostającego na miejscu.

Kierunki ataku takie same, jak dla 11 mechkorpusu. Przeprawy przez r. Niemen przy Mosty.

21 strz[elecki] korpus wykorzystywany do odrzucenia uderzeń przeciwnika z frontu lub zniszczenia przerywającej się za zmotoryzowanymi i zmechanizowanymi oddziałami piechoty przeciwnika.

2. W przypadku przerwania się znacznych motozmech[anizowanych] sił przeciwnika w kierunku Augustów, Grodno 24 strz[elecka] dywizja, 6 ptbr i środki PTO 21-ego KS wytrzymale zajmują wschodni brzeg r. Hoża, (tu dopisano niebieskim ołówkiem ”do”)ujście

eprasa.pl a3c40e9349

r. Swisłocz, i we współdziałaniu z 11-ą SAD i 12-ą BAD niszczą czołgi i piechotę przeciwnika, nie dopuszczając do rozprzestrzenienia się ich na wschód od tej rubieży.

11 mechkorpus z rejonu Grodno, Dąbrowa, Sokółka atakuje przerywające się oddziały przeciwnika, na skrzydła i w tył w ogólnym kierunku na Nowy Dwór, Sopoczkin i współdziałając z 85-ą i 24-ą strz[eleckimi] dyw[izjami] a następnie i z oddziałami 21KS, niszczy je i przywraca pierwotne położenie.

3. W przypadku przerwania się znacznych motozmech[anizowanych] sił od frontu: Ostrołęka, Małkinia, Górna na Białystok 6 kaw[aleryjski] korpus z 7 ptbr jest przerzucany nad r. Narew, na front: Tykocin, Suraż, st. Strabla i przy wsparciu 43-ej SAD i 12 BAD niszczy czołgi i piechotę przeciwnika nie dopuszczając ich do rozprzestrzenienia się na wschód od wymienionej rubieży.

11 mechkorpus, pod osłoną 2-ej DS. i 7ptbr koncentruje się w rejonie Strękowa Góra, Tykocin, Knyszyn i we współdziałaniu z 6-ym kaw[aleryjskim] korpusem (dopisano „i 11 SAD) atakuje zmotoryzowane i zmechanizowane oddziały w ogólnym kierunku na Zambrów, niszcząc je i odrzucając resztki pod uderzenie 6-ego mechkorpusu.

6 mechkorpus, pod osłoną 7-ej ptbr koncentrując się w rejonie: st. Strabla, Rajsk, Ryboły, i atakuje w ogólnym kierunku na Wysokie Mazowieckie, Zambrów lub Sokoły, Strękowa Góra, we współdziałaniu z 9-ą, 43-ą IAD i 12-ą BAD i niszczy go.

Przy wyraźnej przewadze przerywającego się na tym kierunku motomech[anizowanych] oddziałów przeciwnika do wypełnienia zadania zniszczenia ich może być wykorzystany i 13-y mechkorpus z ogólnym kierunkiem do ataku na Bielsk, Zambrów.

17-y mechkorpus pozostaje w rezerwie okręgu i jest wykorzystywany zależnie od przebiegu wypadków i jego gotowości.

4. W przypadku przerwania się znacznych motomech[anizowanych] oddziałów przeciwnika z frontu: Sokołów, Siedlec w kierunku na Bielsk, Hajnówka, Wołkowysk 100-a strz[elecka] dywizja razem z 7-ą ptbr, 43-ą SAD, 12 BAD wytrzymale zajmuje tyłową rubież wzdłuż frontu: Gródek, Hajnówka, Wojnówka niszcząc nacierające czołgi i motopiechotę przeciwnika, nie dopuszczając do ich rozprzestrzenienia się na wschód od tej rubieży.

6-y mechkorpus z rejonu Białystok nanosi uderzenie w ogólnym kierunku na Brańsk, Ciechanowiec i we współdziałaniu z 9 SAD i 12 BAD - niszczy przeciwnika.

13-y mechkorpus pod osłoną środków PTO 100-ej DS., z rejonu Czeremcha, Wojnówka, Kadenkowicze, we współdziałaniu z 43-ą SAD nanosi uderzenie w ogólnym kierunku na Dziatkowicze, Ciechanowiec, niszczy przeciwnika i odcinając jemu drogę odwrotu. Resztki przeciwnika odrzuca pod uderzenie 6-ego mechkorpusu i 100 ej DS.

5. W przypadku przerwania się znacznych motomech[anizowanych] sił przeciwnika z frontu: Biała Podlaska, Piszczac w kierunku Brześć, Baranowicze 47 KS we współdziałaniu z 10-ą SAD wytrzymale zajmuje rubież: Prużany, Gródek niszcząc jego i nie dopuszczając do rozprzestrzenienia na wschód od wskazanej rubieży.

14-y mechkorpus koncentrując się w rejonie przeciwczołgowym i zza odcinającej pozycji: Kamieniec Litewski, Szerczewo, Dziadówka atakuje przeciwnika od skrzydeł i tyłu w ogólnym kierunku na Żabinka i wspólnie z oddziałami 47-ego KS niszczy go.

17-y mechkorpus, pozostając w rezerwie okręgu, przemieszcza się do rejonu Prużany w gotowości: wzmocnić uderzenie 14-ego mechkorpusu lub 47-ego KS.



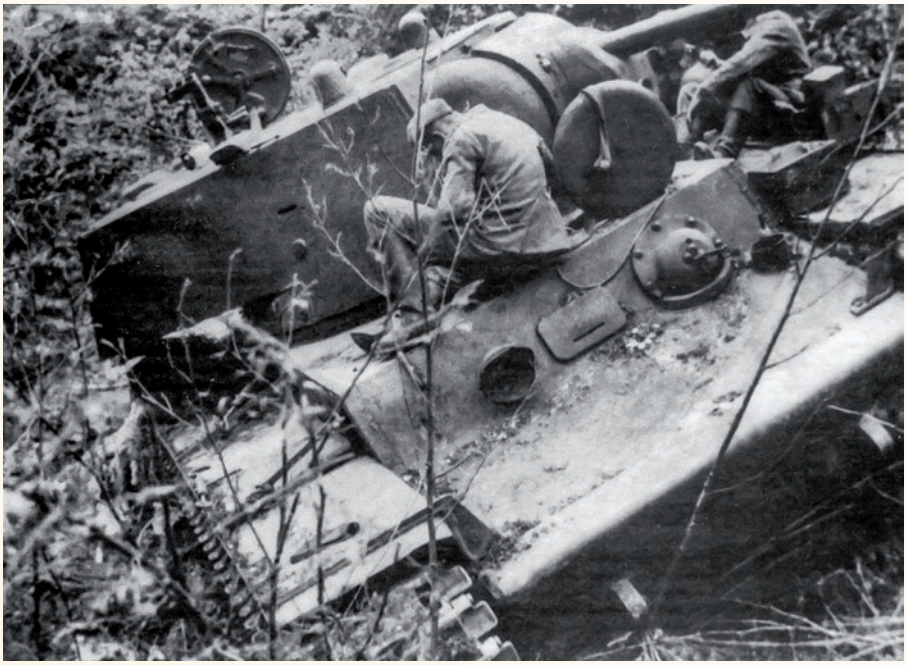
Upozowane zdjęcie przedstawia sierżanta wojsk pogranicznych o nazwisku (według opisu) Makarenko. Podoficer jest uzbrojony w karabin samopowtarzalny SWT-40 z bagnetem i granat zaczepny RGD-33. Żołnierze tej formacji dysponowali lepszą bronią indywidualną niż zwykła piechota. W pierwszych godzinach wojny stawiali bardzo zacięty opór.

W teorii wojska okręgu były gotowe do odparcia agresji, a nawet pokonania przeciwnika. Widocznie autorzy planu obrony oglądali zbyt wiele fabularnych filmów propagandowych kręconych w ostatnich latach przed 1941 rokiem. A w nich Armia Czerwona zawsze wygrywała, sprawiając agresorowi niemiłosierne lanie. Żeby było ciekawiej agresorzy mówili po niemiecku, ale żołnierze nosili mundury podobne do polskich oraz francuskie hełmy. Z kolei oficerowie w mundurach stylizowanych na francuskie przypominali polską szlachtę. Część godeł przypominała polskiego orła a na samolotach i czołgach namalowano białe swastyki. Napisy były po rosyjsku, ale pisane tzw. szwabachą podobną do pisma gotyckiego.

Konfrontacja z rzeczywistością była bardzo bolesna.

Decyzję o ogłoszeniu alarmu i postawienia wojsk w stan gotowości bojowej zgodnie z hierarchią dowodzenia mogły podjąć następujące osoby:

a) ludowy komisarz obrony
b) Rada Wojenna okręgu



Niemieccy żołnierze oglądają sowiecki sprzęt porzucony na południe od Grodna. Na pierwszym planie czołg ciężki KW-1 z armatą F-32 należący do 6. Korpusu Zmechanizowanego. Ponieważ pojazd nie ma widocznych uszkodzeń bojowych przyczyną porzucenia musiał być brak paliwa. Zdjęcie wykonano na początku lipca 1941 roku.

eprasa.pl a3c40e9349



Płonący lekki czołg wsparcia piechoty T-26 w wersji z 1939 roku. Na wieży widać zainstalowany przeciwlotniczy karabin maszynowy. Załoga nie zdążyła go zdemontować lub poległa. Zwrócona do tyłu wieża wskazuje na próbę ostrzeliwania się w trakcie odwrotu. Po zerwanej rolce podtrzymującej gąsienicę widać, że ten czołg był ostrzeliwany przez artylerię polową.

c) Rady wojenne armii

d) Osoba posiadająca pisemne pełnomocnictwo podpisane osobiście przez ludowego komisarza obrony lub Radę Wojenną okręgu

Realnie decyzję mógł podjąć tylko Stalin, a Timoszenko pełniący funkcję ludowego komisarza obrony, miał jedynie rozpocząć konkretne działania. Stalin, chociaż otrzymał konkretne dane o terminie ataku, zwlekał z podjęciem decyzji. Kiedy ta już zapadła, przesyłano ją tak nieudolnie, że wiele oddziałów jej nie otrzymało.

DZIAŁANIA NA KIERUNKU GRODZIEŃSKIM

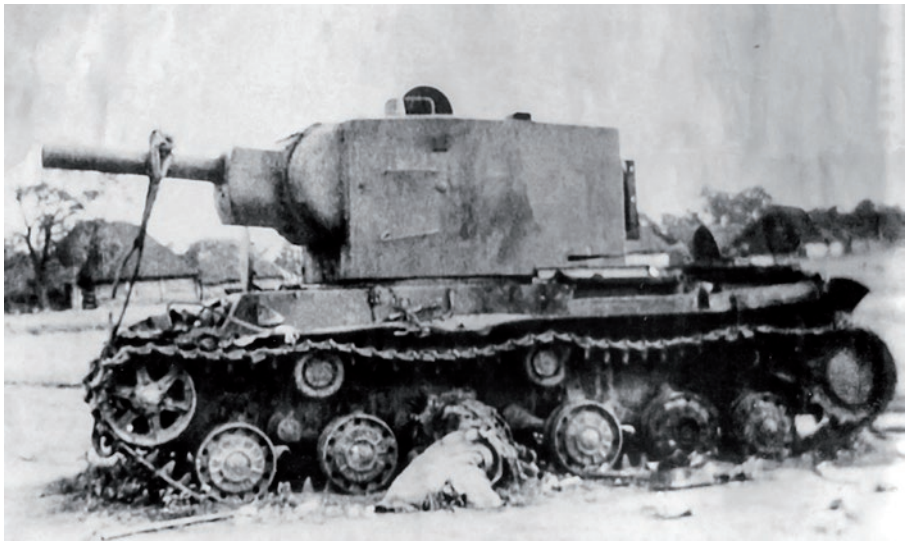
Niemiecki atak nastąpił praktycznie na całej długości granicy okręgu. Ostrzeliwano umocnienia wzdłuż granicy i na jej zapleczu. Do akcji wkroczyło także niemieckie lotnictwo. To właśnie te odgłosy wojny uświadomiły miejscowym dowódcom, co właśnie zaszło. Większość z nich nie została uprzedzona o spodziewanym ataku. To z meldunków napływających od lokalnych dowódców sztaby poszczególnych armii i sztab okręgu otrzymały pierwsze informacje o zaistniałej sytuacji. Po otrzymaniu pierwszych informacji o ataku dowódca Zachodniego Specjalnego Okręgu Wojskowego generał armii D. Pawłow potrzebował 10 minut, aby zawiadomić Sztab Generalny.

Atak rozpoczął się o 3.15 czasu berlińskiego nalotami na wybrane lotniska wojskowe. Już o 4.30 czasu moskiewskiego (różnica plus jedna godzina) sztab okręgu utracił łączność z poszczególnymi armiami. Były dwie przyczyny takiego stanu rzeczy - dywersanci starali się maksymalnie unieszkodliwić sieć telefoniczną a ostrzał artyleryjski dopełnił dzieło zniszczenia. Do 8.00 niemożliwe było uzyskanie łączności radiowej z oddziałami 3. Armii. Ze sztabem 10. Armii łączność została zerwana już w pierwszych minutach wojny. Sytuacja panująca w armii przez ostatnie lata spowodowała, że wszyscy czekali na dyrektywy „z samej góry", a te nie nadchodziły. Pawłow nie mogąc się doczekać na konkretne decyzje z Moskwy, o 5.25 wydał następujący rozkaz: *W obliczu występujących ze strony Niemców masowych działań wojennych rozkazuję podnieść wojska i działać w warunkach bojowych.*

W tym czasie strona niemiecka intensywnie używała artylerii i lotnictwa wobec wybranych obiektów wojskowych i cywilnych. Brak natychmiastowego rozkazu o wyprowadzeniu oddziałów spod ognia generował bardzo poważne straty w ludziach i sprzęcie. Po przygotowaniu artyleryjskim rozpoczęło się natarcie 8 dywizji na liczącym około 70 km odcinku granicy między Suwałkami a Białą Podlaską. Za centrum ataku obrano styk między 10. i 4. Armią, czyli miejsce z zasady słabiej obsadzone. Teoretycznie dla przełamania przygotowanej obrony potrzebna była trzykrotna przewaga a na tym odcinku nacierającym udało się uzyskać blisko czterokrotną. Trzeba też uwzględnić zaskoczenie i zapewne znaczne rozprężenie dyscypliny w niedzielny poranek. Oprócz tego znaczna część kadry dowódczej znajdowała się z dala od swoich oddziałów. Wynikało to z dwóch przyczyn. Po pierwsze kwatery wyższych oficerów, w których spędzali niedzielę, znajdowały się w znacznym oddaleniu od aktualnego miejsca stacjonowania oddziału i natychmiastowy powrót był niemożliwy. Po drugie część kadry udała się do dużych ośrodków miejskich z teatrami i kinami znajdujących się często za starą granicą, czyli w jeszcze większym oddaleniu.

Wbrew obiegowym sądom przełamanie pierwszej linii obrony nie było łatwe. Tak pierwsze chwile działań wojennych wspominał szef sztabu wojsk lądowych generał pułkownik Franz Halder: *Po początkowym „osłupieniu" spowodowanym niespodziewanym atakiem, przeciwnik przeszedł do aktywnych działań. Bez wątpienia, po stronie przeciwnika miały miejsce przypadki taktycznego odwrotu, nawet i bezładnego. Jednakże oznak operacyjnego odwrotu nie ma ani śladu. Absolutnie można przyjąć, że możliwość zorganizowania takiego odwrotu była po prostu wykluczona. Szereg instancji dowódczych przeciwnika, jak na przykład, w Białymstoku (sztab 10. Armii), całkowicie nie znało sytuacji i dlatego na szeregu odcinków frontu całkowicie nie istniało kierownictwo działaniami wojsk ze strony wyższych sztabów.*

Teoretycznie nowa granica Związku Sowieckiego miała być chroniona systemem umocnień granicznych i rejonów umocnionych. Pierwsze decyzje związane z ich tworzeniem zapadły w lutym 1940 roku. Jednocześnie wstrzymano prace podjęte jeszcze dwa lata wcześniej wzdłuż ówczesnej granicy. Po decyzji NKO z 26 czerwca 1940 roku rozpoczęto budowę czterech rejonów umocnionych rozmieszczonych wzdłuż nowej granicy – grodzieńskiego, osowieckiego, zambrowskiego i brzeskiego. Posłużono się przy tym całkowicie nowymi założeniami konstrukcyjnymi, dzięki którym fortyfikacje były nowocześniejsze. Były też zdecydowanie silniejsze. Około 45% bunkrów otrzymało stanowiska dla artylerii. W każdym z nowych rejonów umocnionych znajdowały się dwa pasy fortyfikacji zwiększające głębokość obrony do 30-50 km. Każdy



Porzucony z powodu usterki technicznej KW-2 należący do 6. Korpusu Zmechanizowanego. Usterka musiała być na tyle poważna, że zrezygnowano z próby holowania. O tym, że taką podjęto świadczą założone liny holownicze. Na wieży widać ślady wskazujące na istnienie wcześniej napisów okolicznościowych wykonanych przez Niemców.

eprasa.pl a3c40e9349

z pasów tworzyły węzły obrony złożone z sieci punktów oporu. W tych punktach wszystkie ważniejsze obiekty były połączone okopami i tunelami. Między rejonami znajdowały się odstępy dochodzące do 20 km. Tę przestrzeń wypełniono systemem umocnień polowych z tymczasowymi punktami oporu. Przede wszystkim starano się ukończyć pierwszy pas obrony rejonu.

Grodzieński Rejon Umocniony rozmieszczony na prawym skrzydle ZSOW miał osłaniać około 80 km granicy. Na jego obszarze miało znajdować się 28 węzłów obronnych wyposażonych w 606 obiektów przeznaczonych do długotrwałej walki (DOT). Z tego w pierwszym pasie obrony budowano 9 takich węzłów, a w drugim 19. Do 1 czerwca 1941 roku zdołano ukończyć tylko 165 obiektów typu DOT. Obiekty te obsadzał personel dwóch batalionów fortecznych. W oficjalnej i oryginalnej nomenklaturze nazwa brzmiała „puliemietno-artilleriskij batalion". Nosiły one numery 9 i 10. Łącznie służyło w nich 800 ludzi wyposażonych w 80 armat 45 mm i 20 armat 76 mm. W 1941 roku rozpoczęto na terenie tego rejonu formowanie dalszych sześciu batalionów fortecznych, ale przed 22 czerwca niewiele w tym kierunku zdziałano.

Z kolei Osowiecki Region Umocniony, który miał chronić 60 km granicy, powinien być wyposażony w 594 obiekty kategorii DOT. Do początku działań wojennych zdołano zakończyć budowę i w pełni uzbroić tylko 36 z planowanych. Organizacyjnie do tego rejonu zostały włączone obiekty twierdzy Osowiec zbudowanej w XIX wieku i sprawdzonej w poprzedniej wojnie światowej. W obiektach tej twierdzy był rozlokowany 10. Korpus Strzelecki 10. Armii. Ciekawostką było to, że na terenie twierdzy rozmieszczono dwie kompanie czołgów MS-1 (T-18). Część z 43 wozów tych pododdziałów pozbawiona silników i przezbrojona w armaty 45 mm występowała jako stałe punkty ogniowe.

Na podobnym etapie prac znajdowały się umocnienia Zambrowskiego Rejonu Umocnionego osłaniającego 70 km granicy. Z planowanych 550 obiektów zdołano w pełni wykończyć tylko 30. Obiekty te obsadziły dwa bataliony forteczne.

Na pierwszej linii obrony znajdowały się niewielkie i słabo wyekwipowane siły, które musiały przyjąć pierwszy impet uderzenia. Na kierunku grodzieńskim zostały zaatakowane w pierwszej fazie działań jedynie obiekty Grodzieńskiego RU. Większość obiektów została zniszczona podczas przygotowania artyleryjskiego a te, które ocalały i podjęły walkę były omijane, izolowane i blokowane. Następnie Niemcy czekali, aż obronie skończy się woda, amunicja i żywność. Na wielu odcinkach granicy sowieckie oddziały dosłownie przestawały istnieć, a w powstałe luki obrony bez napotykania na opór wchodziły niemieckie kolumny pancerne i zmotoryzowane. W wojskach zaskoczonych sytuacją i praktycznie pozbawionych dowodzenia stopniowo zaczęła narastać, głównie wśród sztabów, panika.

Sytuację Grodzieńskiego RU komplikowały zgromadzone na jego terenie bataliony i kompanie budowlane szykujące umocnienia. W 70 takich pododdziałach znajdowało się około 70000 ludzi pozbawionych w większości uzbrojenia i o minimalnym wyszkoleniu wojskowym. Wkrótce po rozpoczęciu ataku ta pozbawiona dowodzenia masa ludzka rozpoczęła paniczną ucieczkę z frontu, pociągając za sobą szereg formacji tyłowych. Efektem było całkowite zablokowanie przyfrontowych dróg. Uniemożliwiało to ruchy wojsk na całym zapleczu frontu.

Dla obrony głównym problemem było całkowite załamanie się systemu łączności. Pociągnęło to za sobą utratę dowodzenia oddziałami obsadzającymi granicę. Utrata łączności działała też i w drugą stronę, pozbawiając dowództwo okręgu informacji o aktualnym położeniu. Uniemożliwiało to ocenę sytuacji i podejmowanie adekwatnych decyzji. W praktyce oznaczało to utratę dowodzenia.

Na północnym skrzydle ZSOW 3 Grupa Pancerna generała Hotha uderzyła na północny wschód od miasta Suwałki, obierając za ogólny kierunek Wilno. Jednocześnie 9 Armia (dowódca generał pułkownik Adolf Strauss) rozpoczęła ogólne natarcie w kierunku Grodna, ale część jej sił podążała za 3. GP z zadaniem oczyszczania zaplecza frontu z niedobitków wojsk sowieckich. Rozbite oddziały miały być okrążane i stopniowo likwidowane.



Porzucone czołgi sowieckie w prowizorycznej bazie remontowej. Wskazuje na to samochód z zainstalowanym warsztatem naprawczym. Na pierwszym planie czołg średni T-34 z armatą L-11 i płaskimi ogniwami gąsienic. Dalej czołg kołowo-gąsienicowy BT-7.

PIERWSZE WALKI

Atak na niewielkim odcinku frontu pozwolił Niemcom na uzyskanie zdecydowanej przewagi w ludziach, a przede wszystkim w uzbrojeniu. Pierwsze uderzenie musiał przyjąć 86. Oddział Wojsk Pogranicznych, który w takiej konfrontacji nie miał jakiejkolwiek szansy. Obronę bezpośredniego zaplecza frontu miał zapewnić Grodzieński Rejon Umocniony. Według stanu z 30 maja 1941 roku w skład garnizonu wchodziły następujące pododdziały rozmieszczone w miejscowościach:

- 68. dowództwo rejonu umocnionego – Grodno
- 9. samodzielny batalion forteczny złożony z 3 kompanii – Sopoćkinie
- 10. samodzielny batalion forteczny złożony z 4 kompanii – Kończany
- 43. samodzielny batalion forteczny złożony z 3 kompanii – wieś Boleneta
- 45. samodzielny batalion forteczny złożony z 3 kompanii – wieś Kurianka
- 70. samodzielny batalion forteczny złożony z 3 kompanii – wieś Nowa Wieś
- 84. samodzielny batalion forteczny złożony z 4 kompanii – Grodzisk
- 89. samodzielny batalion forteczny złożony z 2 kompanii – wieś Kodysz
- 91. samodzielny batalion forteczny złożony z 2 kompanii – wieś Moniuszki
- 94. samodzielny batalion forteczny złożony z 5 kompanii – wieś Hołynka
- 513. dywizjon artylerii – Sopoćkinie
- 516. dywizjon artylerii – wieś Lipsk
- 15. samodzielna kompania saperów – wieś Prolejki
- 232. samodzielna kompania łączności – Grodno
- 3. wydział – Grodno

Część z tych batalionów z racji słabego uzbrojenia i przygotowania przedstawiała znikomą wartość bojową. Dowódca rejonu płk N. Iwanow, do którego dotarła informacja o możliwym wybuchu wojny 22 czerwca już o 1.00 ogłosił stan gotowości bojowej. Wiadomo, że zdołano ją ogłosić dla 9. i 10. batalionu. W ciągu godziny obydwa bataliony zajęły wyznaczone pozycje. Po kolejnych dwóch godzinach, czyli o 4.00 czasu moskiewskiego nastąpił pierwszy niemiecki atak. Przez godzinę niemiecka artyleria ostrzeliwała poszczególne schrony bojowe. Następnie do ataku ruszyły grupy szturmowe piechoty. Początkowo załogi punktów ogniowych stawiały dość silny opór. Jednocześnie obydwa bataliony zaczął wspierać 213. pułk strzelecki broniący Kanału Augustowskiego. Obiekty Grodzieńskiego RU były atakowane z wielu kierunków, co uniemożliwiało przerzucanie rezerw na zagrożone odcinki. Siła ataków spowodowała, że około południa obrona została przerwana w rejonie wsi Lipsk. Punkty oporu w tym rejonie zostały zniszczone lub zdobyte. Ten sukces umożliwił Niemcom wyjście na tyły 9. i 10. batalionów fortecznych. Od tego momentu obydwa pododdziały walczyły w okrążeniu. Załogi schronów bojo-

eprasa.pl a3c40e9349

wych stawiały bardzo zacięty opór mimo beznadziejnego położenia. Obrońcy DOT-ów nr 51 (dowódca lejtnant W. Matejlin) i nr 72 (dowódca lejtnant W. Piłkiewicz) walczyli do całkowitego wyczerpania amunicji. Kiedy odmówili kapitulacji do bunkrów podeszli niemieccy saperzy i wysadzili je razem z załogami. Większość obiektów walczyła jednak dalej do wieczora, odpierając wszystkie ataki. Także wszystkie szturmy podejmowane przez cały dzień 23 czerwca nie przyniosły sukcesu, mimo że niektóre z bunkrów zostały zniszczone.

W nocy na 24 czerwca kapitan P. Żiła (Żyła?) dowodzący 9 batalionem fortecznym postanowił połączyć ocalałe siły jego pododdziału z resztkami 213. pułku strzeleckiego i zdecydował się na podjęcie próby wyjścia z okrążenia. Na zajmowanych pozycjach przy braku możliwości ewakuacji pozostała część obrońców walcząc do końca. Chyba najdłużej broniła się załoga bunkra nr 59 dowodzona przez młodszego lejtnanta P. Gusia. 28 czerwca skończyła się jej amunicja. Na niemiecką propozycję kapitulacji padła negatywna odpowiedź. Wtedy sprowadzono saperów, którzy wysadzili obiekt razem z załogą.

Na głównym kierunku uderzenia niemieckiej 9. Armii Polowej znajdowały się pozycje sowieckiej 3. Armii. Sztab tego związku operacyjnego nie otrzymał informacji o możliwym ataku i w sytuacji zorientował się, kiedy zaczęły spadać pierwsze niemieckie bomby. Już pierwsze niemieckie działania skutecznie wyeliminowały łączność między sztabem armii i dowództwem okręgu. Prób nawiązania łączności przez gońców w ogólnym bałaganie zakończyły się fiaskiem. W efekcie przez wiele godzin w sztabie armii wiedziano tylko o przebiegu działań w najbliższej okolicy. Sytuacja na skrzydłach pozostawała nieznana. Dowódca 3. Armii generał lejtnant W. Kuzniecow nie wiedział także co się dzieje z sąsiadami.

Niemiecki ogień artylerii i ataki lotnictwa uszkodziły pozycje obronne armii, ale ich nie zniszczyły. Rozpoczęła się obrona. W pierwszej kolejności zostały zaatakowane pozycje pierwszego rzutu zajmowane przez 56. Dywizję Strzelecką (dowódca generał major S. Sochnow) i 68. Rejon Umocniony. Atakowały trzy dywizje VIII Korpusu Armijnego. Ogień niemieckiej artylerii zniszczył umocnienia graniczne na linii Sopoćkinie – Augustów, co pozwoliło piechocie na dość łatwe przełamanie oporu obrońców i wyjście znacznymi siłami na drogę prowadzącą do Grodna. W odległości 3-5 km od granicy drogę atakującym próbowały zablokować bataliony piechoty z 56. Dywizji Strzeleckiej. Dla rozciągniętej na 40 km dywizji było to zadanie niewykonalne. Niemcy, dysponując olbrzymią przewagą szybko rozbili dywizję na niewielkie, odizolowane od siebie i całkowicie zdezorientowane przy braku łączności grupy różnej wielkości. Pozbawione dowodzenia starały się one walczyć, ale stopniowo były likwidowane.

Oprócz braku łączności i problemów z dowodzeniem pojawiły się kolejne trudności. Plany sowieckie przewidywały mobilizację połączoną z przejęciem większości środków transportu cywilnego. Przebieg wypadków uniemożliwił realizację tego zamiaru i oddziały Armii Czerwonej w pośpiechu kierowane w stronę frontu były pozbawione odpowiedniej ilości środków transportu. W efekcie samochody zabierały głównie ludzi bez odpowiedniej ilości amunicji i żywności. Kończyło się to tym, że walczący żołnierze nie mieli czym strzelać i musieli się obchodzić bez posiłków.

W tym samym czasie działania 3. Grupy Pancernej w rejonie Augustowa i Grodna przeciwko 11. Armii (dowódca generał lejtnant W. Morozow) Frontu Północno-Zachodniego były na tyle skuteczne, że zmusiły tę armię do odwrotu w kierunku Kowna i Wilna. Spowodowało to, że prawe skrzydło 3. Armii Frontu Zachodniego było całkowicie odsłonięte. Na tym skrzydle znajdowały się oddziały 27., 56. i 85. Dywizji Strzeleckich. Dywizje te próbowały się bronić, ale nacisk przeciwnika był tak silny, że musiały rozpocząć odwrót w kierunku Grodna.

56. Dywizja Strzelecka już 22 czerwca poniosła bardzo poważne straty w ludziach i sprzęcie. Między innymi straciła całą artylerię. Utraciwszy zdolność do poważniejszego oporu, dywizja rozpoczęła odwrót w kierunku rzeki Komra.

27. Dywizja Strzelecka także rozpoczynała wojnę w skrajnie niekorzystnych warunkach. Jej oddziały zostały zaskoczone sytuacją i praktycznie były pozbawione jednolitego dowództwa. Oddziały dywizji wchodziły do boju w miarę pojawiania się na froncie bez kontaktu ze sobą i przy całkowitym braku koordynacji działań. Działały więc w pełnej izolacji i przy braku łączności między nimi. Skutkiem tego oddziały te były dość szybko rozbijane.



Dyżurne zdjęcie sowieckich serwisów propagandowych mające przedstawiać niemiecki czołg lekki Panzer II zniszczony przez artylerię w pierwszych dniach walk. Jest to chyba inscenizacja, bowiem czołg nie ma uzbrojenia oraz nie widać oderwanego koła jezdnego. Roślinność przy podwoziu wskazuje, że wrak stał tam już dość długo.

eprasa.pl a3c40e9349



Propagandowe zdjęcie pokazujące obsługę 76,2 mm armaty dywizyjnej F-22 (wzór 1936 rok) podczas ćwiczeń. Była to bardzo skuteczna broń w walce z czołgami. Wojska Frontu Zachodniego miały 629 egzemplarzy tej armaty oraz 107 egzemplarzy zmodernizowanej i lżejszej wersji F-22USW.

W dzienniku działań bojowych Grupy Armii „Środek" sytuacja z 8.00 na pierwszy dzień wojny była tak opisywana:

Początek ataku – w zgodności z planem. Natarcie rozwija się planowo na całym froncie. Przedwcześnie wchodzące do natarcia na Augustów pododdziały 800-ego pułku specjalnego przeznaczenia zostały przez przeciwnika odrzucone do tyłu.

Ogólna ocena przeciwnika.

Na całym froncie natarcia armii przeciwnik do tej chwili okazuje nieznaczny opór. Spotykane jest tylko miejscami przeciwdziałanie lekkiej artylerii.

Na odcinku VIII-ego Korpusu Armijnego odnotowano obecność jednej ciężkiej artyleryjskiej baterii przeciwnika.

Do 5.30 wojska wyszły na rubież:

XXXXII-i Korpus Armijny – Kupnina, skraj lasu na zachód od Czerwonego. W Wincencie trwa nieznaczny opór przeciwnika. Grajewo zdobyte. Bunkier przed Grajewem jeszcze nie przechwycony.

XX-y Korpus Armijny – 162 Dywizja Piechoty zajęła północne przedmieścia Augustowa. Znajdująca się tam przeprawa jest nienaruszona. 256 Dywizja Piechoty osiągnęła drogi Augustów, Grodno na południe od Czerwonego i swoim lewym skrzydłem podchodzi do Kurianki. Pociąg pancerny nr 1 stoi o 3 km od granicy, ponieważ tory kolejowe wymagają przestawienia na inny rozstaw.

VIII-y Korpus Armijny - 8 Dywizja Piechoty, przełamując silny opór przeciwnika na wzgórzu na zachód od Leśnych Bohaterów, wyszła na drogę Kurianka, Sopoćkinie w rejonie Hołynki. W Markowcach trwają walki. 28-a Dywizja Piechoty znajduje się w połowie drogi między granicą i Sopoćkiniami. 161-a Dywizja Piechoty doszła do wzgórza znak 118 (3 km na zachód od Szabanów), Mociewicz.

Wspomniany 800. Pułk Specjalnego Przeznaczenia jest głównie znany jako Pułk „Brandenburg". Był to specjalny oddział złożony z Niemców biegle władających obcymi językami i obcokrajowców. Od personelu wymagano średniego lub wyższego wykształcenia. W przededniu „Barbarossy" personel pułku w sowieckich mundurach rozpoznawał sieć zaopatrzenia w paliwa (zamierzano je wykorzystać), a następnie rozpoczął niszczenie sieci telefonicznej.

Wyłom w linii frontu na północny zachód od Grodna stanowił poważne zagrożenie dla tyłów Frontu Zachodniego. Chcąc je zlikwidować, dowódca 3. Armii generał major Kuzniecow postanowił wykorzystać do tego celu drugi rzut swojej armii, czyli siły 11. Korpusu Zmechanizowanego. Albo był to akt desperacji, albo generał nie zdawał sobie sprawy z realnych możliwości tego korpusu. A może sugerował się szumną nazwą. Dowódca tego korpusu generał major D. Mostowienko musiał potem zdać swemu przełożonemu, zastępcy ludowego komisarza obrony, generałowi lejtnantowi J. Fiedorienko, raport z walk jego oddziału: *W swoim stanie mech-korpus przedstawiał sobą brygadę pancerną z rozdzieloną między trzy dywizje techniką, z tego powodu nie był zmechanizowany. Czołgi T-26 i BT były otrzymane dla skompletowania z innych oddziałów z niewielkim zapasem motogodzin, z dużym zużyciem układu jezdnego, szczególnie w BT. Zabezpieczenie załogami wynosiło 13-17% ilości etatowej mechaników-kierowców i dowódców czołgów.*

Już na samym początku działań wojennych, kiedy niemieckie samoloty zbombardowały Wołkowysk, Grodno i Sokółkę, została przerwana łączność 11. Korpusu Zmechanizowanego z innymi oddziałami okręgu, w tym także ze sztabem tego okręgu i sztabem 3. Armii. Mostowienko zamiast czekać na rozkazy „z góry", zaczął działać według wcześniej przyjętego planu działań osłonowych. Poszczególne oddziały korpusu zaczęły przemieszczać się w kierunku Grodna, Sokółki i Indury. Zależnie od oddziału musiano pozostawić w koszarach i letnich obozach od 10 do 15% wozów bojowych ze względu na ich stan techniczny. Łącznie korpus wysłał na front około 250 czołgów różnych typów, 60 samochodów pancernych, 120 nieuzbrojonych motocykli i około 600 samochodów ciężarowych. Korpusowi brakowało ciągników potrzebnych do holowania dział i ewakuacji uszkodzonych czołgów. Tragicznie przedstawiała się sytuacja z środkami łączności. Na cały sztab korpusu przypadała tylko jedna radiostacja 5AK z czterech etatowych, a w całym korpusie z 96 wymaganych było ich mniej niż 10 (8?). Więcej niż połowa czołgów była pozbawiona radiostacji, a te, w których były, podczas jazdy miały zasięg 7-8 km. Korpus praktycznie nie dysponował ruchomymi warsztatatami remontowymi, co uniemożliwiało przeprowadzanie napraw pojazdów w warunkach polowych. Okazało się, że brakuje etatowych samochodów cystern do transportu paliwa. Próbowano temu zaradzić przez umieszczanie na ciężarówkach beczek z paliwem i różnych pomp, ale i tych było zdecydowanie za mało. Jednocześnie pojawił się jeszcze większy problem związany z paliwem a mia-



Niemiecka armata przeciwpancerna 3,7 cm PaK podczas walk w mieście. To stosunkowo lekkie (328 kg w położeniu bojowym) działo mogło być z łatwością przetaczane przez obsługę. Przy szybkostrzelności dochodzącej do 13 strzałów na minutę było dość skuteczne w walce z czołgami lekkimi i polowymi stanowiskami ogniowymi.

eprasa.pl a3c40e9349



Sowieccy żołnierze oglądają zdobyty (być może unieruchomiony) czołg lekki Panzer 38(t) należący do 20. Dywizji Pancernej z 3. Grupy Pancernej. Pojazd ma już zdemontowane karabiny maszynowe, ale nie wiadomo, czy przez zdobywców, czy własną załogę podczas ewakuacji. Uwagę zwraca hełm i uniform jednego z żołnierzy po prawej stronie zdjęcia.

nowicie brak odpowiednich składów i punktów dystrybucji. Już pierwszego dnia walk zaczęło brakować paliwa i sztab korpusu zaczął wysyłać we wszystkich kierunkach, często na znaczną odległość, gońców mających szukać wszelkich możliwych źródeł zaopatrzenia. Paliwa szukano i na stacjach benzynowych, i na lotniskach. Taki „system" zaopatrzenia wymagał zaangażowania znacznej liczby samochodów, a jak wiadomo, tych z kolei brakowało. Poszukiwania oprócz tego, że zajmowały dużo czasu, często kończyły się zniszczeniem samochodu przez niemieckie samoloty.

Z trzech głównych elementów korpusu alarm bojowy był ogłaszany na dwóch różnych szczeblach dowodzenia. W 29. Dywizji Pancernej (dowódca płk N. Studniew) zrobił to bezpośrednio sztab 3. Armii. W 33. Dywizji Pancernej (dowódca płk M. Panow) i w 204. Dywizji Zmotoryzowanej (dowódca płk A. Pirogow) alarm bojowy zarządził dowódca 11. Korpusu Zmechanizowanego.

Od pierwszych godzin wojny po stronie sowieckiej zapanowała psychoza desantowa. Wszędzie widziano wrogich spadochroniarzy. Najczęściej brano za nich załogi samolotów ratujące się na spadochronach. Psychoza ta nie ominęła i 11. Korpusu. Do walki z wyimaginowanymi desantami wydzielono kilka pododdziałów. Z 29. Dywizji Pancernej dowództwo 3. Armii zabrało i wysłało do lasu położonego o 5 km na wschód od Grodna batalion strzelecki, gdzie ponoć widziano kilka desantów. Z kolei do lasu położonego o 4 km na północny wschód od miejscowości Kuźnica wysłano wydzielony z 204. Dywizji Zmotoryzowanej pułk motocyklistów, a właściwie 40 motocykli z tego oddziału.

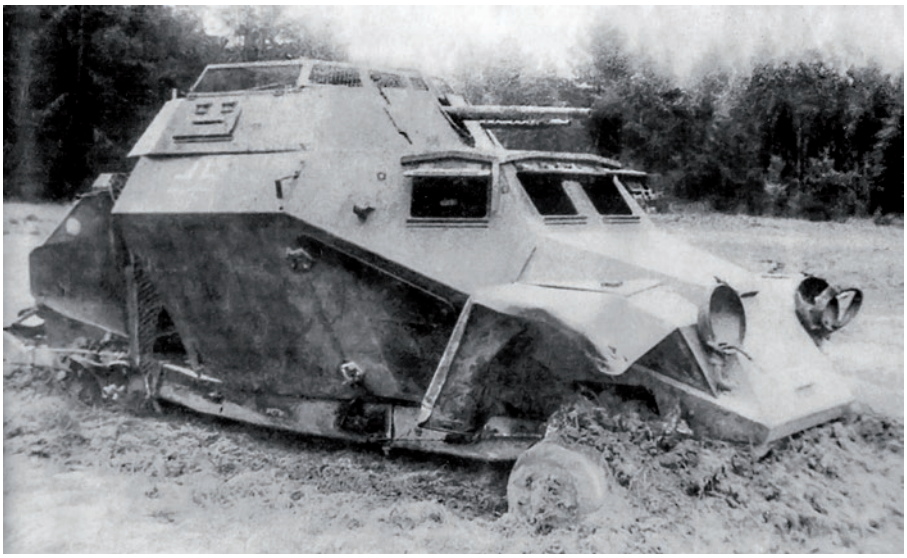
Mimo lęku przed spadochroniarzami sztab korpusu zamierzał przenieść się do lasu położonego o 4 km na zachód od wsi Indura.

Poważne braki w sprzęcie i uzbrojeniu spowodowały, że blisko połowa personelu korpusu nie miała czym walczyć. Żołnierzy tych pozostawiono w miejscach zakwaterowania z nadzieją, że uda się uzyskać dla nich potrzebne zaopatrzenie i broń. Teoretycznie mieli oni stanowić źródło uzupełnień dla oddziałów walczących na froncie. Ci, którzy otrzymali jakąkolwiek broń byli potem wykorzystani podczas walk z przeciwnikiem przerywającym linię obrony. Większość z nich broniła później oddzielnych punktów oporu lub okopów na wschód od Grodna i w rejonie Wołkowyska. Pozostałych starano się ewakuować na zaplecze, co w powstałym bałaganie raczej się nie udawało.

Kiedy 11. Korpus Zmechanizowany ruszał na front pojawił się jeszcze jeden poważny problem, który można nazwać kartograficznym. Mianowicie ani sztaby poszczególnych dywizji, ani sztab tego korpusu nie dysponowały aktualnymi mapami terenu, na którym miano walczyć. Mimo że jeszcze przed 22 czerwca wielokrotnie zwracano się o dostawę tych map do dowództwa okręgu i dowództwa 3. Armii, to zapotrzebowanie nie zostało zrealizowane. W końcu korpus musiał działać „w ciemno". Korpus otrzymał w zasadzie dwa zadania. Przede wszystkim miał zniszczyć przeciwnika, który przerwał front. Jednocześnie miał zapewnić osłonę oddziałów piechoty wycofujących się na wschód, na rubież Sopoćkinie, Lipsk.

Działań korpusu nie poprzedzała koncentracja wszystkich pododdziałów ani odprawa sztabów. Jednostki te nie otrzymały również konkretnych zadań z określonymi terminami realizacji. Postawione zadanie było krótkie – nacierać w danym kierunku i pokonać przeciwnika. Dawało to pewną samodzielność dowódcom dywizji, ale znacznie komplikowało dowodzenie korpusem jako całością. Jednocześnie zdecydowanie zmniejszała się skuteczność natarcia przy rozdrobnieniu sił na różne obiekty.

Przed 22 czerwca elementy korpusu były rozmieszczone na dość znacznym obszarze i jego koncentracja w krótkim czasie i przy powstałym bałaganie praktycznie była niemożliwa. Z trudem udało się ją przeprowadzić na poziomie dywizji. Najbliżej frontu, bo w rejonie Grodna, była rozlokowana jedynie 29. Dywizja Pancerna. Dzięki temu mogła dotrzeć do rejonu koncentracji w ciągu 3 godzin. Druga z dywizji pancernych – 33. DPanc, po otrzymaniu czołgów została rozlokowana wokół Sokółki, czyli w odległości około 40 km od przewidywanego rejonu walk. Ta dywizja musiała z powodu braku sprzętu i uzbrojenia pozostawić około połowy personelu. Po 4 godzinach marszu oddziały dywizji dotarły do linii frontu i natychmiast włączyły się do walki. 204. Dywizja Zmotoryzowana była rozmieszczona w wielu miejscowościach znajdujących się w odległości od 20 do 30 km od Wołkowyska. W tym mieście znajdował się też sztab 11. Korpusu Zmechanizowanego. W sumie elementy tej dywizji były oddalone od frontu o 75-80 km. W punktach stacjonowania musiano pozostawić około 2000 żołnierzy, dla których zabrakło uzbrojenia.



Zniszczony niemiecki lekki rozpoznawczy samochód pancerny Sd.Kfz. 222. Te małe i zwrotne pojazdy dobrze sprawowały się jako wyposażenie pododdziałów rozpoznawczych. Napęd w formule 4×4 zapewniał możliwość użycia w trudnym terenie. Uzbrojone w automatyczne działko 20 mm, mogły w sprzyjających okolicznościach walczyć z sowieckimi czołgami lekkimi.

eprasa.pl a3c40e9349

Reszta miała poważne problemy z dotarciem na front, bowiem dywizja z nazwy zmotoryzowana nie posiadała odpowiedniej ilości samochodów. Na front około 14.00 zdołał dotrzeć jedynie sztab tej dywizji, oddziały i pododdziały wsparcia oraz jeden batalion strzelców. Pozostałych żołnierzy próbowano dostarczać na wszystkie możliwe sposoby. W panującym bałaganie nie było to takie proste. Część drogi pokonywano piechotą wychodząc naprzeciw samochodom. Przemarsz był połączony ze znacznym ryzykiem, bowiem niemieckie samoloty atakowały zarówno kolumny samochodowe jak i piesze powodując poważne straty. Dywizja do wieczora praktycznie nie uzyskała zdolności bojowej.

Problemy z dotarciem na front spowodowały, że 22 czerwca z 11. Korpusu Zmechanizowanego jedynie 29. Dywizja Pancerna mogła przeprowadzić planowany kontratak, bowiem druga z dywizji pancernych uwikłała się w lokalne walki a dywizja zmotoryzowana była jeszcze w trakcie przemarszu. Sytuacja na froncie była skrajnie niepomyślna dla wojsk pogranicznych i oddziałów 4. Korpusu Strzeleckiego. Formacje te poniosły znaczne straty i pod silnym naciskiem przeciwnika rozpoczęły odwrót. W takiej sytuacji obie dywizje pancerne zostały zmuszone do walk w warunkach narzucanych przez przeciwnika.

PRÓBA KONTRATAKU

Dowództwo 3. Armii starało się realizować opracowane jeszcze w warunkach pokojowych scenariusze odpierania ataku przeciwnika. Chociaż za pierwszoplanowe i bezwzględnie wymagane do wykonania zadanie uważano zlikwidowanie sił przeciwnika przekraczających granicę, to korpusowi przydzielono jeszcze inne zadania. 29. Dywizja Pancerna miała dojść do linii Sopoćkinie – Lipsk, a 33. Dywizja Pancerna do linii Lipsk – Sztabin.

Oddziały 11. Korpusu do boju ruszyły natychmiast po otrzymaniu rozkazu natarcia, czyli z marszu bez uporządkowania szyków. W efekcie wchodziły do walki w miarę pojawiania się na froncie. Chociaż znacznie osłabiało to siłę uderzenia korpusu to mimo wszystko początkowo przyniosło pewien sukces. Czołgi korpusu zaatakowały oddziały XX Korpusu Armijnego w odległości 15 km na zachód od Grodna jeszcze przed południem. Doszło do zaciętych walk. 29. Dywizja Pancerna atakowała na zachód od Grodna na froncie o szerokości 6 km. Atak był skierowany w stronę miasteczka Sopoćkinie leżącego o 26 km od Grodna. Sowieckie czołgi weszły na 6-7 km w niemieckie szyki zatrzymując na jakiś czas natarcie przeciwnika.

Zgodnie z przyjętym przed 22 czerwca planem obrony granicy, działania 11. Korpusu Zmechanizowanego miała wspierać 11. Mieszana Dywizja Lotnicza. Już w pierwszych godzinach działań wojennych lotniska tej dywizji zostały dość skutecznie zaatakowane przez niemieckie lotnictwo. Efektem nalotów była całkowita utrata zdolności bojowej. Do końca dnia ani jeden z samolotów tej dywizji nie pojawił się nad oddziałami 11. Korpusu. Umożliwiło to Luftwaffe uzyskanie całkowitego panowania w powietrzu i nękanie przeprowadzających kontrataki sowieckich oddziałów. Kończyło się to oczywiście poważnymi stratami strony sowieckiej.



W armii niemieckiej samochody osobowe z terenowym napędem na wszystkie koła były rzadkością. Używano głównie adoptowanych samochodów cywilnych lub ich wersji z poważną adaptacją do celów militarnych. Na zdjęciu popularny samochód turystyczny Mercedes 170 adoptowany do roli maszyny „terenowej", który przegrał z rosyjskimi drogami. Nieodzowna była pomoc bardzo tradycyjnego środka transportu.

Sowiecki kontratak był prowadzony w warunkach pełnej improwizacji. Ze względu na brak czasu nie opracowano zasad współpracy z innymi oddziałami walczącymi na północ od Grodna. Oprócz tego atakowano przy całkowitym braku informacji o przeciwniku, bowiem na rozpoznanie jego sił zabrakło nie tylko czasu, ale i środków. Kolejnym problemem był brak artylerii wspierającej czołgi. Brak ciągników lub awarie nielicznych posiadanych uniemożliwiły użycie etatowej artylerii korpusu. Posiadane działa musiano pozostawić w miejscach ostatniego stacjonowania. Piechota, która miała nacierać razem z czołgami praktycznie była pozbawiona samochodów i poruszając się pieszo bardzo szybko pozostawała daleko w tyle. Czołgi musiały walczyć bez osłony a ich 45 mm działa niewiele mogły zdziałać w walce z piechotą kryjącą się w okopach. Niemcy początkowo zaskoczeni silnym kontratakiem szybko opanowali sytuację organizując linię obrony, na którą podciągnęli w znacznej ilości artylerię przeciwpancerną. Umacniano zajęte wsie i wykorzystywano wszystkie przeszkody wodne. Sowieckie czołgi kontynuujące natarcie ponosiły poważne straty i od ognia armat i w wyniku działań lotnictwa.

Tak w sztabie niemieckiej 9. Armii oceniano sytuację w dniu 23 czerwca: *Działania przeciwnika przyjęły bardziej planowy charakter. Na odcinku Łomża trwa odwrót 8-ej, 27-ej, 2-ej dywizji na pozycje u rzeki Biebrza. Przeciwnik zamierza utrzymać tę pozycję. Na odcinku Grodno usiłowania 3-ej armii siłami 56-ej i 85-ej dywizji strzeleckich zorganizowania obrony na Niemnie na północ od Grodna na linii Dąbrowa, Nowy Dwór, Grodno. Przy tym nasze oddziały są kontratakowane silnymi grupami czołgowymi.*

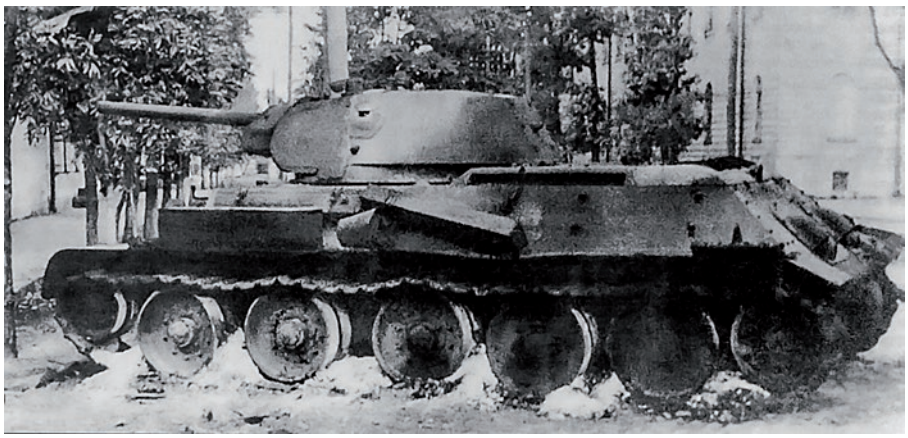
Następujące ugrupowania Armii Czerwonej można uznać za rozbite i nie przedstawiające jakiejkolwiek mocy bojowej: 56-ą, 85-ą dywizje strzeleckie, 86-ą brygadę zmechanizowaną, 5-ą dywizję pancerną, oddziały 29-ego Korpusu Litewskiego.

Ze składu 56-ej dywizji strzeleckiej w rejonie Sopoćkinie utrzymuje się tylko 132-i pułk strzelecki.

Ruscy walczą do ostatniego, przekładając śmierć ponad niewolę. Wielkie straty składu osobowego, mało jeńców. W Grodnie zdobyte liczne trofea: broń, amunicja, zapasy.

22 czerwca trafiono 180 czołgów. Z nich tylko 8 dywizja piechoty w walkach o Grodno zniszczyła 80 czołgów.

Na centralnym odcinku frontu zajmowanym przez 10. Armię początkowo panował względny spokój. Niemieckie postępy na kierunku grodzieńskim stwarzały jednak niebezpieczeństwo okrążenia tej armii. Jej dowódca generał major



Czołg średni T-34 z armatą F-34 podpalony przez własną załogę na ulicy w Wołkowysku po utracie możliwości dalszej jazdy. Pożar dokumentnie strawił gumowe bandaże kół jezdnych. Pojazd należał do 11. Korpusu Zmechanizowanego.

eprasa.pl a3c40e9349

K. Gołubiew postanowił podjąć pewne działania mające zwiększyć możliwości obrony. W tym celu postanowił wzmocnić obronę wzdłuż rzeki Narew wysyłając tam 13. Korpus Zmechanizowany. Dla wzmocnienia środkowego odcinka umieścił za pozycjami 1. Korpusu Strzeleckiego w rejonie Kruszewo – Suraż oddziały 6. Korpusu Zmechanizowanego.

13. Korpus Zmechanizowany, który znajdował się jeszcze na etapie formowania musiał wyruszyć na front z wyraźnymi brakami w sprzęcie i ze słabo wyszkolonym personelem. Mimo tego czołgiści 25. Dywizji Pancernej (dowódca płk N. Nikiforow) i 31. Dywizji Pancernej (dowódca płk S. Kolochowicz) dali z siebie wszystko walcząc do końca. Podobnie było z pododdziałami wsparcia z tych dywizji. Saperzy z batalionu mostowo-pontonowego 31. Dywizji Pancernej zajmujący pozycje położone o 7 km od osady Boćki bronili się dopóki prawie wszyscy nie polegli.

208. Dywizja Zmotoryzowana (dowódca płk W. Niczeporowicz) zorganizowała obronę na odcinku Bielsk – Hajnówka. Początkowo dywizja stawiała zacięty opór z aktywną obroną i kontratakami. Miasto Brańsk dwukrotnie przechodziło z rąk do rąk. Należący do tej dywizji 128. pułk strzelców Zmotoryzowanych powstrzymywał wielokrotne ataki przeciwnika aż do utraty zdolności do dalszej obrony.

Korpus musiał wypełniać zadanie zdecydowanie przekraczające jego możliwości bojowe. Walczono przy permanentnym braku paliwa i ze znikomym zapasem amunicji. Większość sprzętu artyleryjskiego została zniszczona już pierwszego dnia wojny i wsparcie artyleryjskie praktycznie nie istniało. Oprócz tego wojska korpusu były systematycznie nękane przez niemieckie lotnictwo. W takiej sytuacji oddziały korpusu pod naciskiem przeciwnika zaczęły się cofać w kierunku Puszczy Białowieskiej. Już w drugiej połowie dnia 22 czerwca sytuacja 10. Armii zaczęła stawać się krytyczną, kiedy Niemcy na jej skrzydłach weszli już na 20 km w głąb sowieckiego terytorium. Armii zaczęło zagrażać okrążenie. Już pierwsze niemieckie naloty z 22 czerwca zniszczyły większość składów z paliwem, amunicją i żywnością. Utracono także prawie całą artylerię przeciwlotniczą a na osłonę ze strony własnego lotnictwa nie można było liczyć. Zawiodła także sieć łączności, część sprzętu uległa zniszczeniu a pozostały działał wadliwie. Skutkiem tego dowództwo 10. Armii było pozbawione kontaktu i z dowództwem okręgu i ze swoimi oddziałami. Mimo tak trudnych warunków żołnierze tej armii stawiali opór dopóki starczało środków do walki.

Mimo tak trudnej sytuacji dowództwo Frontu Zachodniego, w który przekształciły się wojska ZSOW, starało się trzymać planów ustalonych jeszcze przed wojną. Jednocześnie starano się wypełnić tzw. dyrektywę nr 3 wydaną przez Ludowy Komisariat Obrony i nakazującą usunięcie przeciwnika z terytorium Związku Sowieckiego. Wypełniając tę dyrektywę 22 czerwca o 23.40 dowódca Frontu Zachodniego wydał rozkaz nakazujący wykonanie silnego kontrataku siłami 6. i 11. Korpusów Zmechanizowanych i 36. Dywizji Kawaleryjskiej. Dowództwo tej grupy uderzeniowej powierzono zastępcy dowódcy frontu generałowi lejtnantowi Iwanowi Bołdinowi, który akurat przebywał w rejonie walk toczonych przez 10. Armię. Korpusy Zmechanizowane tej grupy osłaniane przez kawalerię miały przeprowadzić silne uderzenie w ogólnym kierunku na Białystok i Lipsk oraz na południe od Grodna z zadaniem zniszczenia przeciwnika na lewym brzegu Niemna i niedopuszczenie jego oddziałów do Wołkowyska. Dowództwu frontu wydawało się, że w ciągu nocy grupa ta zorganizuje się, przyjmie ugrupowanie odpowiednie do zadania i skutecznie przeprowadzi całą operację. Tego typu planowanie „życzeniowe" było typowe dla różnych szczebli dowodzenia Armii Czerwonej jeszcze przez najbliższe lata. Chociaż nawet pobieżna analiza postawionego zadania pozwoliłaby na stwierdzenie, że narzucony reżim czasowy jest niemożliwy do utrzymania, to od grupy Bołdina wymagano wykonania rozkazu. Po jego realizacji grupa miała zostać przekazana do dyspozycji dowódcy 3. Armii generała lejtnanta W. Kuzniecowa. W ramach wypełniania dyrektywy nr 3 10 Armia miała zająć Osowiec, Biebrzę (ta miejscowość i rzeka o tej samej nazwie występują w sowieckich dokumentach jako Bobr), Wiznę, Sokółkę i Bielsk. W sumie od Bołdina wymagano rzeczy niemożliwych do wykonania w tak krótkim czasie, tak niewielkimi siłami i przy tak silnym przeciwniku.



Tę kolumnę transportową na drodze w kierunku Mińska zaskoczyły i zniszczyły niemieckie czołgi. Na zdjęciu widać samochody ZIS-5, GAZ-AA oraz ciągnik STZ-3. Beczki przy jednym z samochodów zapewne służyły do przewozu paliwa a kolumnę zaatakowano podczas próby zatankowania ciągnika i czołgów. O tym, że były tu czołgi świadczy porzucona gąsienica od BT widoczna na pierwszym planie.

eprasa.pl a3c40e9349



Zniszczony ciężki ciągnik gąsienicowy S-2 (Staliniec-2) z doczepioną armatą przeciwlotniczą 85 mm. S-2 był produkowany przez CzTZ w latach 1937-1941. Zbudowano 1275 egzemplarzy. Pojazd o masie 11 787 kg mógł holować ładunki o masie 19 t. Napęd stanowił silnik dieslowski MT-17 o mocy 115 KM. Prędkość maksymalna wynosiła 26 km/h na szosie i 15 km/h na drodze gruntowej.

Oddziały, które miały wejść w skład grupy uderzeniowej musiały dotrzeć do rejonów koncentracji pokonując ogarnięte chaosem zaplecze frontu wieczorem 22 czerwca. Pod koniec dnia dywizje pancerne 11. Korpusu Zmechanizowanego były już zaangażowane w ciężkie walki na północny zachód od Grodna. Z kolei 6. Korpus Zmechanizowany znajdował się w odległości aż 60-70 km od rejonu planowanej operacji zajmując pozycje położone na południowy zachód od Białegostoku. Jeszcze dalej, bo o około 80 km na południowy wschód od Grodna, w rejonie Wołkowyska znajdowała się 36. Dywizja Kawaleryjska. Wynika z tego, że elementy grupy uderzeniowej potrzebowały na osiągnięcie podstaw wyjściowych do ataku od 5 do 7 godzin i to przy w miarę sprzyjających okolicznościach przy pełnym świetle dziennym. A dowództwo frontu oczekiwało rozbicia jeszcze w nocy sił przeciwnika na lewym brzegu Niemna.

Dowódca tej, w sumie improwizowanej, grupy pancerno-konnej generał lejtnant Iwan Bołdin musiał podejmować bardziej realistyczne decyzje dostosowane do rzeczywistości. Po nawiązaniu łączności z 6. Korpusem Zmechanizowanym wydał rozkaz nakazujący elementom tego korpusu zajęcie do rana 23 czerwca pozycji w lesie znajdującym się o 10 km na północny wschód od Białegostoku. Oddziały 29. Dywizji Zmotoryzowanej miały się przemieścić z rejonu Słonimia do rejonu Sokółki i zająć pozycje na linii Kuźnica – Sokółka. Tam miała osłaniać koncentrację sił 6. Korpusu Zmechanizowanego i 36. Dywizji Kawaleryjskiej.

Bołdin zakładał, że o świcie 23 czerwca jego grupa uderzeniowa osiągnie gotowość do rozpoczęcia natarcia w ogólnym kierunku na Grodno. Bezpośrednim celem było uderzenie w skrzydło niemieckiego zgrupowania, które przerwało front. Następnie we współdziałaniu z 11. Korpusem Zmechanizowanym zamierzano zniszczyć przeciwnika nacierającego w kierunku Krynek i Wołkowyska.

Rzeczywistość boleśnie skorygowała te optymistyczne plany. Rano okazało się, że w ciągu nocy w rejonie podstawy wyjściowej do ataku pojawiła się tylko część oddziałów 6. Korpusu Zmechanizowanego. Pozostałe napływały w następnych godzinach, ale w pierwszej połowie dnia nie uzyskano pełnej gotowości. Do tego rejonu z lasów pod Białymstokiem pod Grodno korpus przemieszczał się głównie przy dziennym świetle i systematycznie był atakowany przez przeciwnika. Powodowało to poważne straty w ludziach i sprzęcie. Tylko 7. Dywizja Pancerna w ciągu tego przemarszu utraciła 63 czołgi i wszystkie pododdziały tyłowe. Przy braku służb regulujących ruch na drogach powstawały gigantyczne zatory uniemożliwiające dotarcie na linię frontu. Wielkie skupiska ludzi i sprzętu powodowały ponadnormatywne zużycie cennego paliwa a warunki jazdy prowadziły do licznych kolizji i skutkowały częstymi awariami. Oprócz tego zatłoczone drogi były łatwym celem dla niemieckiego lotnictwa. Powstało poważne opóźnienie w realizacji rozkazu dowództwa a jednocześnie możliwości bojowe 6. Korpusu Zmechanizowanego po dotarciu pod Grodno zostały poważnie zredukowane. Możliwości współdziałania z 11. Korpusem Zmechanizowanym stawały się niemożliwe.

Także 6. Korpus Kawaleryjski zmierzający do rejonu koncentracji stał się obiektem licznych ataków niemieckich samolotów. Poniesione straty były tak duże, że do planowanego natarcia mogły zostać skierowane jedynie nieliczne oddziały tego korpusu.

36. Dywizja Kawaleryjska musiała pokonywać trasę z Wołkowyska pod Grodno przy świetle dziennym. Tu także niemieckie lotnictwo nie pozwoliło na bezproblemowy przemarsz. Przy braku obrony przeciwlotniczej i osłony ze strony sowieckiego lotnictwa piloci Luftwaffe przez wiele godzin powtarzali ataki. I ten oddział poniósł bardzo poważne straty.

6. Dywizja Kawalerii toczyła ciężkie walki pod Łomżą. Chociaż poniosła straty zachowała spójność jako oddział. W warunkach utraty łączności z dowództwem 6. Korpusu Kawaleryjskiego jej dowódca podjął decyzję o odwrocie w kierunku wschodnim. W trakcie wykonywania tego manewru dywizja, a właściwie jej resztki, była wielokrotnie atakowana przez niemieckie lotnictwo, które zredukowało jej stan niemal od zera.

Siły wyznaczone do kontruderzenia stopniały do tego stopnia, że wykonanie rozkazu stawało się niemożliwe. Dowódca grupy uderzeniowej generał Bołdin tak wspominał swoje położenie: *Czas mijał a mnie i tak nie udaje się wykonanie rozkazu Pawłowa o utworzeniu uderzeniowej konno-zmechanizowanej grupy. Najbardziej niemiłe było to, że ja nie wiedziałem, gdzie znajduje się 11-y mechkorpus generała D.K. Mostowienko. U nas nie ma łączności ani z nim, ani z 3-ą armią, do której on wchodzi. W ciągu nocy ja wysyłałem na poszukiwanie korpusu kilku oficerów ale żaden z nich nie powrócił.*

Do kompletu nieszczęść o świcie nieprzyjacielskie bombowce przyłapały podczas przemarszu 36-ą dywizję



Trafiony pociskiem artyleryjskim sowiecki samochód ciężarowy ZIS-5. W 1941 roku ten pojazd o maksymalnej ładowności 3 t był obok GAZ-AA podstawowym samochodem ciężarowym Armii Czerwonej. Była to kopia amerykańskiego samochodu Autocar CA.

eprasa.pl a3c40e9349

kawaleryjską i rozstrzelały ją. Tak, że o kontruderzeniu teraz nie może być mowy... .

W ciągu dwóch pierwszych dni działań wojennych 11. Korpus Zmechanizowany niemal bez przerwy toczył ciężkie walki powodujące poważne straty. Walczył w osamotnieniu, bowiem był pozbawiony wszelkiej łączności ze sztabem 3. Armii. Nie udało się też nawiązać połączenia z konno-zmechanizowaną grupą uderzeniową Bołdina. Przez ten czas oddziały korpusu zużyły znaczną część paliwa i amunicji, a możliwości uzupełniania zapasów nie było. Czołgi korpusu musiały walczyć bez wsparcia. Etatowa artyleria korpusu niemal całkowicie została zniszczona, a piechota nie była w stanie poruszać się razem z czołgami. Składała się na to zarówno szybkość przemieszczania się czołgów, jak i znaczne straty ponoszone przez piechotę odcinaną od czołgów przez ogień karabinów maszynowych. Wchodzące do boju dywizje pancerne Niemcy starali się powstrzymywać jeszcze przed własnymi liniami skoncentrowanym ogniem artylerii przeciwpancernej i etatowych dział piechoty. Przy każdej okazji wzywano też na pomoc lotnictwo. Przy tak silnej obronie straty były bardzo wysokie.

Przez dwa dni Bołdinowi nie udało się zebrać sił wyznaczonych do przeprowadzenia kontrataku. Nawet nie udało się nawiązać łączności z 3. Armią i 11. Korpusem Zmechanizowanym. Mimo tego generał zdecydował się na przeprowadzenie akcji wyłącznie siłami, które udało mu się zebrać. Do dowodzenia kontratakiem wyodrębniono ze sztabów 6. Korpusu Zmechanizowanego i 6. Korpusu Kawaleryjskiego specjalną grupę dowodzenia. Ulokowano ją w lesie, w miejscu położonym o 15 km na północny wschód od Białegostoku.

6. Korpus Zmechanizowany, który miał być główną siłą grupy uderzeniowej, po południu 23 czerwca był uwikłany w zawzięte walki obronne na terenach położonych na południowy zachód od Grodna. Na tym odcinku frontu udało się niemal zatrzymać niemiecką ofensywę, bowiem 23 czerwca przeciwnik przesunął swoje pozycje zaledwie od 4 do 7 km w głąb sowieckiej obrony. Zadania wyparcia agresora poza terytorium Związku Sowieckiego jednak w żaden sposób nie udało się zrealizować. Tu trzeba dodać, że w pierwszych dniach konfliktu oddziały z pierwszej linii, mimo fatalnego dowodzenia, braku wsparcia lotniczego oraz często artyleryjskiego, pozbawione łączności, walczyły dość dobrze. Panika natomiast była powszechna wśród oddziałów tyłowych. Wpływ miały na to głównie działania niemieckiego lotnictwa i masowa ucieczka organów NKWD.

W tym samym czasie w bardzo niekorzystnym położeniu znalazł się zajmujący pozycje nad rzeką Nurzec 13. Korpus Zmechanizowany. Uderzenia niemieckich oddziałów spowodowały, że obszar zajmowany przez korpus został rozbity na szereg odizolowanych punktów oporu. Żołnierze z części tych punktów rozpoczęli odwrót na północny wschód z zamiarem dołączenia do ciągłego frontu. W dalszym ciągu trwały ciężkie walki na odcinku Mień, Brzeźnica, Brańsk bronionym przez oddziały 25. Dywizji Pancernej. Należąca do tego samego korpusu 31. Dywizja Pancerna broniła się na odcinku Wojtki, Lubejki, Andryjanki. Z kolei 208. Dywizja Zmotoryzowana, która już pierwszego dnia poniosła ciężkie straty 23 czerwca próbowała powstrzymywać niemiecką ofensywę na linii Nowosady, Hajnówka, Lipiny. Te poszczególne elementy korpusu walczyły praktycznie w izolacji od reszty wojsk Frontu Zachodniego. Na wyższych szczeblach nie znano nawet w przybliżeniu położenia poszczególnych dywizji. Miejsca toczonych walk starano się ustalać na podstawie odgłosów ognia artyleryjskiego i wzmożonej aktywności nieprzyjacielskiego lotnictwa w konkretnych rejonach. Nie istniała też łączność ze sztabem korpusu i poszczególnymi dywizjami. W tak niekorzystnym położeniu resztki korpusu wieczorem 23 czerwca rozpoczęły chaotyczny odwrót w kierunku Puszczy Białowieskiej.

Chociaż sytuacja na prawym (północnym) skrzydle Frontu Zachodniego była już bardziej niż krytyczna, to generał Pawłow dalej zamierzał trzymać się dyrektywy nr 3. Zresztą nie miał innego wyjścia. Wola władzy była najwyższym prawem a brak realizacji oznaczał bardzo poważne konsekwencje. W nocy z 23 na 24 czerwca Pawłow wyznaczył nowe zadania dla podległych jemu wojsk. Dowódca 10. Armii generał major K. Gołubiew, dowódca 3. Armii generał lejtnant W. Kuzniecow oraz zastępca dowódcy Frontu Zachodniego generał lejtnant I. Bołdin otrzymali rozkaz następującej treści:

Rano 24 czerwca 1941 roku do was należy:

Grupą uderzeniową w składzie 6 i 11-ego mechkorpusów, 36-ej kawdywizji pod dowództwem tow. Bołdina kontynuować zdecydowane natarcie w ogólnym kierunku na Grodno, zawładnąć tym miastem i kontynuować natarcie po obu brzegach rzeki Niemen na Druskienniki i Merkine. Końcowy cel dnia – zająć Merkine. Mając na uwadze osłonięcie operacji wzdłuż zachodniego brzegu rzeki Niemen od strony Lasów Augustowskich i od strony Suwałk.

Dowodzącemu wojskami 3. Armii tow. Kuzniecowowi 85-ą i 56-ą dywizjami strzeleckimi nacierać w ogólnym kierunku na Grodno i umocnić się na północ od tego miasta. 27-ej dywizji strzeleckiej nacierać na front Łabno, Lipsk, Dąbrowa, gdzie ma się umocnić, nawiązując łączność z 2-ą dywizją strzelecką w rejonie Osowca.

21-emu korpusowi strzeleckiemu, zabezpieczyć siebie od strony Wilna na froncie Oszmiany, stacja Benjachoni, 24-ą, 37-ą i 17-ą dywizjami strzeleckimi nacierać w ogólnym kierunku na Raduń, Warena (Orany). Zabezpieczenie od zachodu rejonu Lidy przechodzi na 8-ą brygadę przeciwpancerną.

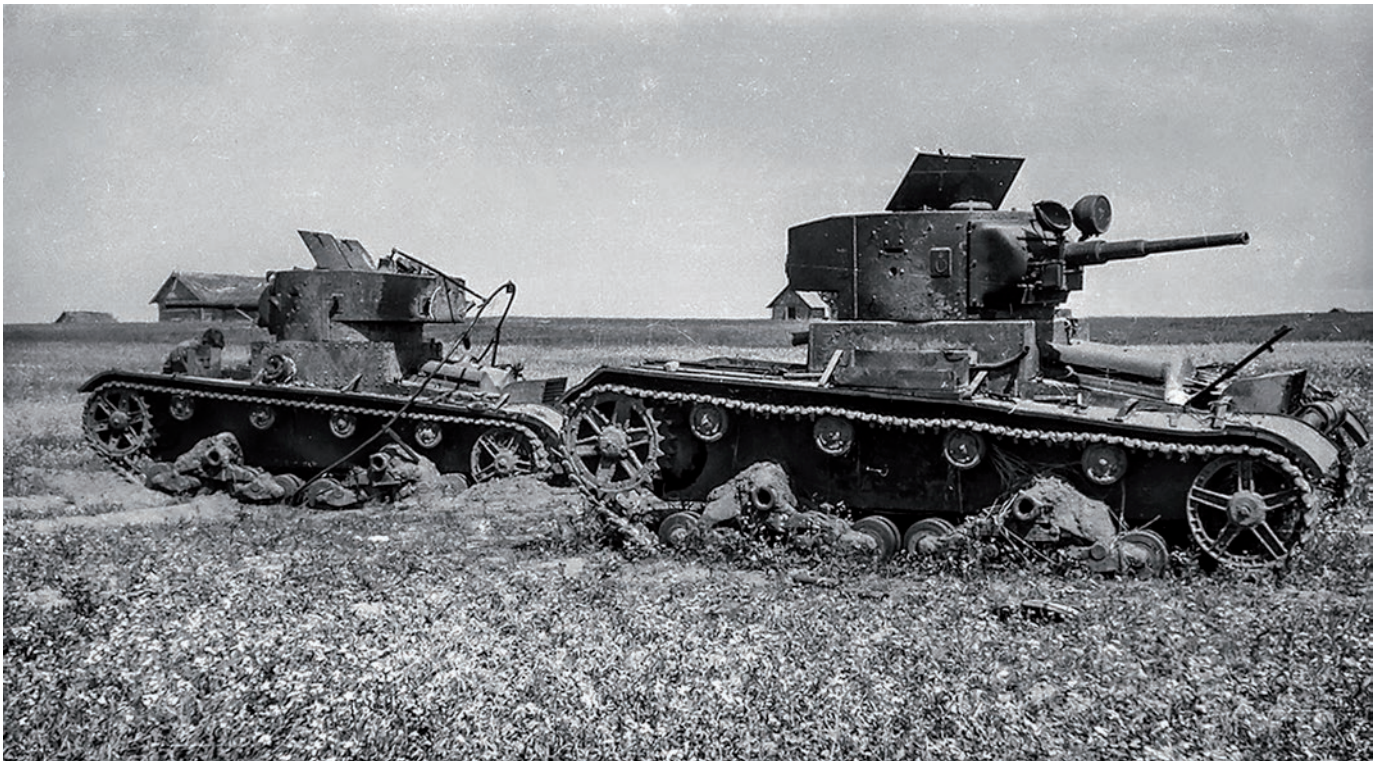


Niemiecki żołnierz obserwuje przez lornetkę płonące Grodno. Wokół miasta miał powstać rozbudowany rejon umocniony, ale do czerwca 1941 roku planów tych nie zrealizowano, bowiem nie planowano obrony lecz ofensywę na zachód.

Natarcie rozpoczęło się rano 24 czerwca. 6. Korpus Zmechanizowany, który zdążył przyjąć ugrupowanie bojowe ruszył w ogólnym kierunku na Grodno. Jego 7. Dywizja Pancerna rozpoczęła natarcie z rubieży Sokółka, Stara Dębina. Z rejonu obecnego rezerwatu Stara Dębina w kierunku bezpośrednio na Grodno atakował przeciwnika 14. pułk czołgów. Z kolei 13. pułk czołgów tej dywizji rozpoczął natarcie bezpośrednio na Kuźnicę i Grodno. Próbę podjęcia działań ofensywnych przeprowadził dowódca 36. Dywizji Kawaleryjskiej generał major E. Zybin, któremu udało się zebrać i zorganizować pozostałości swojego oddziału. O 17.00 utworzoną grupę bojową poprowadził do natarcia na niemieckie pozycje w rejonie znajdującym się o 10 km na północ od miasteczka Krynki. Próba zatrzymania przeciwnika ze względu na szczupłość sił nie powiodła się w silnym ogniu niemieckiej obrony i resztki dywizji musiały przejść do obrony.

W trakcie działań ofensywnych sowieckie oddziały zużyły większość posiadanych zapasów paliwa i amunicji. Niemcy, kiedy tylko zorientowali się w sytuacji, podciągnęli rezerwy i rozpoczęli nacisk na skrzydła konno-zmechanizowanej grupy uderzeniowej. Próby przełamywania niemieckiej obrony atakami czołgów załamywały się w dobrze zorganizowanym ogniu armat przeciwpancernych. Podczas jednego z takich ataków poległ dowódca 6. Korpusu Zmechanizowanego

eprasa.pl a3c40e9349



Dwa unieszkodliwione czołgi T-26 w najpopularniejszej wersji wzór 1933 rok. Wóz na pierwszym planie ma tłoczoną maskę działa wprowadzoną w 1935 roku. Czołg ten ma też umieszczone nad armatą reflektory do walki w nocy. Przypuszczalnie w obu pojazdach skończyło się paliwo.

generał major M. Chackilewicz. Załoga czołgu KW, z którego dowodził generał wykryła niemiecką baterię i ruszyła w jej kierunku, ale nie prowadziła ognia z działa. W opisie okoliczności śmierci Chackilewicza jako przyczynę braku ostrzału podano wyczerpanie amunicji armatniej. Szarżujący czołg stał się celem wielu armat i jego pancerz został przebity. Skutkiem takiego trafienia był niewielki wybuch we wnętrzu pojazdu. Po kilku minutach czołg eksplodował. Przypuszczalnie wybuchła amunicja a niemożność użycia armaty mogła wynikać z awarii.

Jak wyglądał zasięg terytorialny działań grupy uderzeniowej daje ogólny obraz treść meldunku nr 008 wysłanego 25 czerwca przez sztab Frontu Zachodniego do Sztabu Generalnego: *1. Według doniesienia dowodzącego wojskami 3-ej armii 11 mech-korpus jedną dywizją pancerną zajął o 20.00 24 czerwca 1941 roku rejon Gnojnica. 204-a dywizja zmotoryzowana wyszła na rubież Giburigi, Olszanka. 85-a dywizja strzelecka na rubieży Gnojnica lub na wschód od niej, przed sobą ma do dwóch batalionów z artylerią.*

Luźne oddziały 56-ej dywizji strzeleckiej o 18.00 24 czerwca 1941 roku prowadziły walki na rubieży Kotra przed sobą do dwóch pułków piechoty z czołgami.

2. 4-a dywizja pancerna, 6 korpus kawaleryjski – w rejonie Indury i na zachód. Oddziały 4-ej dywizji pancernej meldują, że nie mają amunicji. Według meldunku dowódcy korpusu straty czołgów dochodzą do 50%.

Także dowódca 11. Korpusu Zmechanizowanego generał major D. Mostowienko złożył o działalności swojego oddziału następujący raport:

24 czerwca oddziały korpusu kontynuowały bój z nacierającym przeciwnikiem. Do końca dnia 24 czerwca przeciwnik, zajmując Grodno, zaczął przesuwać się na południe i wychodzić na tyły 29 dpanc. Przeze mnie zostało nakazane wycofanie 29 dpanc na rubież Hornica, Połotkowo (w dywizji pozostało około 60 czołgów i z nich T-34 10 sztuk, pozostałe T-26). 204 md z trzema kompaniami pułku motocyklowego wycofać się i utrzymać rubież Kamionka, Bakuny. 33 dpanc cofa się na Kuźnicę. Mój punkt dowodzenia - las o 6 km na północ od Indury.

OSTATNIE BOJE

Wieczorem 24 czerwca możliwości prowadzenia działań ofensywnych grupy uderzeniowej zostały wyczerpane i pozostawał jedynie odwrót. Oddziały 3. Armii, które poniosły poważne straty pod silnym naciskiem przeciwnika rozpoczęły odwrót na linię Skidel, r. Swisłocz, Krynki. Mocno naciskane przez przeciwnika oddziały 10. Armii zaczęły cofać się w kierunku Białegostoku. Na trasie odwrotu organizowano punkty oporu na liniach rzek Biebrza, Narew i Nurzec. Miały one chociaż chwilowo powstrzymywać działania przeciwnika i umożliwić zorganizowany odwrót.

13. Korpus Zmechanizowany do wieczora 24 czerwca utracił wszystkie swoje wozy bojowe, ale dalej toczył uporczywe walki opóźniające niemieckie natarcie. Prowadziły je poszczególne



Zaopatrzenie w paliwo było poważnym problemem po obu stronach frontu. Tylko, że Niemcy jakoś sobie z tym problemem radzili. Wykorzystywali także przy każdej okazji paliwo zdobyte na przeciwniku. Obie strony używały do silników gaźnikowych benzyny o podobnych parametrach. Na zdjęciu przetaczanie zawartości ze zdobytego transportu.

eprasa.pl a3c40e9349

oddziały bez kontaktu ze sobą i dowództwem oraz w warunkach częściowego okrążenia. 31. Dywizja Pancerna zajmowała pozycje obronne koło miasteczka Łapy. Resztki 208. Dywizji Zmotoryzowanej zorganizowały pozycje obronne nad rzekami Nurzec i Narew. Większość z rozdrobnionych sił korpusu nie była w stanie powstrzymywać niemieckiego natarcia i cofała się albo w kierunku Puszczy Białowieskiej, albo rzeki Swisłocz. Po stronie niemieckiej sowieckie ataki z 24 czerwca opisywano jako bardzo poważne akcje z wykorzystaniem znacznej ilości czołgów.

O charakterze dalszych walk o Grodno świadczy kolejny raport dowódcy 11. Korpusu Zmechanizowanego generała Mostowienko:

25 czerwca rano manewrowa grupa w składzie 6 mk i 6 kk powinna była nacierać na Sokółkę, Dębinę, Lipsk z zadaniem: uderzeniem w tył zgrupowania grodzieńskiego, zatrzymać jego posuwanie się na wschód i zniszczyć. 4 dpanc nacierała na prawej flance 6 mk z rejonu Indura na Kuźnica, Nowy Dwór. 11 mk nakazano z wyjściem 6 mk na front Nowy Dwór, Dębina, we współdziałaniu z nim nacierać na Sopoćkinie. W ciągu nocy z 24 na 25 czerwca dywizje zostały przegrupowane i zajęły wyjściowe rejony do ofensywy: 29 dpanc – Suchmana, Kołpaki, Kopcówka, 204 md – Połotkowo, Kalszenka, Nowik. 33 dpanc rozporządzeniem dowódcy grupy manewrowej generała lejtnanta Bołdina została podporządkowana dowódcy 6 mk.

Natarcie 6 mk sukcesu nie miało. 4 dpanc dotarła do Kuźnicy i zaczęła się cofać. 29 dpan i 204 md od rana 26 czerwca powstrzymywała natarcie przeciwnika z rejonu Grodno, Korobczyce i Strupka. Próby przeciwnika sforsowania r.Niemen w rejonie Migowo, Komjatowo zostały powstrzymane. Szczególnie intensywne bombardowania przeprowadziły tego dnia lotnictwo i artyleria przeciwnika i ocalałe od poprzednich dni tyły zostały zniszczone. Ani jeden pojazd nie mógł pokazać się na odkrytym miejscu nie ryzykując zniszczenia. Miejsca stacjonowania oddziałów także podlegały nieprzerwanemu bombardowaniu i ostrzałowi przez lotnictwo. Indura, Kuźnica, Sokółka, Radziewicze, Zarubicze, Nowosiełki, Nowik i inne miejscowości zostały podpalone i płonęły. PD w lesie w ciągu 24 i 25 czerwca był bombardowany i ostrzeliwany w przeciągu 6-8 godzin każdego dnia. Była próba podpalenia lasu bombami z termitem, ale powstałe pożary zostały ugaszone.

Przez dowódcę armii-3 zostały mnie podporządkowane resztki (oddziały) 85 i56 sd. To przypuszczalnie były wszystkie siły 3-ej armii, nie licząc 21 ks w rejonie Lida. Oddział 56 ds. ja wysłałem w kierunku Putne, z zadaniem zatrzymania natarcia przeciwnika z rejonu Strupka a oddział z 85 sd otrzymał zadanie zajęcia pod obronę zachodniego brzegu rzeki Niemen od ujścia r. Swisłocz do Kowolce, Żukiewicze i niedopuszczenia do sforsowania i wyjścia na tyły oddziałom korpusu.

PD – las o 6 km na północ od Indura.

Od 25 czerwca łączności ze sztabem 3-ej armii nie miałem. Komandarm wyjechał 25 czerwca przez Łunną na wschód.

Do wieczora 25 czerwca oddziały konno-zmechanizowanej grupy nawiązały walki na obrzeżach Grodna. Jednak położenie nacierających oddziałów spotęgowało się brakiem amunicji, paliwa, żywności, nieobecnością środków przeciwlotniczych i bezpiecznej osłony lotniczej.

Pod uderzeniami podciągniętych rezerw przeciwnika a także przy pełnym braku amunicji i paliwa kontruderzenie konno-zmechanizowanej grupy Bołdina załamało się i front nacierających pod Grodnem wojsk sowieckich został przerwany. Ponosząc poważne straty, sowieckie wojska zostały zmuszone do przerwania natarcia i wkrótce zaczęły cofać się na rubież rzeki Swisłocz.

Dowódca Frontu Zachodniego generał D.G. Pawłow próbował jeszcze ratować bez-



Oficer z 1. Dywizji Kawaleryjskiej Wehrmachtu obserwuje pole walki z wieżyczki zdobytego sowieckiego średniego samochodu pancernego BA-3 uzbrojonego w armatę 45 mm. Dla niemieckiej kawalerii był to cenna zdobycz, bowiem jej etatowe uzbrojenie stanowiły pojazdy o znacznie mniejszej sile ognia. Zdjęcie wykonano w lipcu 1941 roku.

nadziejną sytuację i wydał dowódcy 6. Korpusu Zmechanizowanego rozkaz: *Przerwać walkę, forsownym marszem przemieszczać się nocami i dniem, skoncentrować się w rejonie Słonimia. Połączyć się bezpośrednio z dowodzącym 10-ą armią lub Pawłowem. Początek wymarszu rano 26 czerwca.*

Tego rozkazu nie zdążono wypełnić. Chociaż został dostarczony dowództwu korpusu o 17.25 25 czerwca, to zanim przystąpiono do jego realizacji przeciwnik całkowicie przejął inicjatywę. Siły niemieckie rozpoczęły działania mające doprowadzić do otoczenia i zniszczenia 6. Korpusu Zmechanizowanego. Po południu z najsilniejszego korpusu Armii Czerwonej pozostały resztki. W jeszcze zachowanych czołgach i samochodach pancernych skończyło się paliwo i zabrakło amunicji. Załogi zaczęły je niszczyć aby nie wpadły w ręce wroga. Wieczorem korpus praktycznie przestał istnieć.

Resztki korpusu wieczorem otrzymały rozkaz zezwalający na odwrót za rzekę Swisłocz. Poszczególne oddziały miały otrzymywać zgodę indywidualnie. 4. Dywizja Pancerna bez tej zgody i bez powiadomienia sąsiadów już w nocy na 26 czerwca przekroczyła Swisłocz odsłaniając skrzydło 36. Dywizji Kawaleryjskiej. Pogorszyło to poważnie położenie kawalerzystów.

11. Korpus Zmechanizowany starał się w miarę możliwości powstrzymywać niemiecką ofensywę. Przez cały dzień 27 czerwca oddziały korpusu starały się zorganizować obronę brzegu Niemna od miasteczka Łunna do ujścia Swisłoczy i do Baliczy. Niemcy próbowali zdobyć nieuszkodzony most pod Łunną ale atak został odparty. Następnie obrona most wysadziła. W tym dniu z korpusu pozostały dosłownie resztki. Z 29. Dywizji Pancernej ocalało nie więcej niż 350-400 żołnierzy z 25 czołgami i 15 samochodami pancernymi. Z 33. Dywizji Pancernej pozostało 153 ludzi bez wozów bojowych. Z 204. Dywizji Zmotoryzowanej pozostały dwa spieszone bataliony piechoty oraz po pięć czołgów i samochodów pancernych. Siły te były zdecydowanie za słabe dla zorganizowania obrony wzdłuż całego odcinka rzeki. Wobec tego skupiono się na organizacji punktów oporu na najważniejszych kierunkach. Obsadzano wybrane odcinki dróg, punkty przepraw promowych i rejony brodów.

eprasa.pl a3c40e9349

PRÓBY WYRWANIA SIĘ Z OKRĄŻENIA

W rzeczywistości 27 czerwca resztki konno-zmechanizowanej grupy Bołdina nie miały innego wyjścia, jak podjęcie próby przebicia się niewielkimi grupami na tereny zajmowane przez wojska Frontu Zachodniego. W nocy z 28 na 29 czerwca resztki 11. Korpusu Zmechanizowanego otrzymały zgodę na rozpoczęcie odwrotu na linię rzeki Szczara. Przeprowadzenie tego manewru nie było proste, bowiem trasa odwrotu przebiegająca na południe od wsi Nowosiółki była nieprzejezdna ze względu na liczne wraki wozów bojowych i innych pojazdów. Oprócz tego ta jedyna w okolicy droga była nieustannie bombardowana i ostrzeliwana. 29 czerwca resztki korpusu podjęły nieudaną próbę przekroczenia rzeki Szczara pod wsią o tej samej nazwie. Poniesione przy tym straty osobowe sięgały około połowy uczestników ewakuacji. Wykorzystanie resztek artylerii było niemożliwe, bowiem od początku wojny nie było dostawy amunicji.

Podjęto drugą, tym razem pomyślną próbę forsowania rzeki pod wsią Wielka Wola (Wielikaja Wolja). Problem polegał na tym, że w tym miejscu rzeka miała aż 60 m szerokości i do przeprawienia sprawnych jeszcze pojazdów i ciężkiego wyposażenia nie było środków. Posiadane przez korpus środki przeprawowe już dawno zostały zniszczone. Zapadła decyzja o budowie mostu, ale do tego nie posiadano wystarczającej ilości potrzebnych narzędzi. Mimo takich problemów i ciągłego ostrzału rejonu przeprawy most powstał z dostępnego w okolicy drewna. Budową kierował główny inżynier korpusu major Kłykow. O 23.00 29 czerwca przez most zaczęła przeprawiać się piechota, następnie przejechały ocalałe samochody. Kiedy na przeprawę wjechały czołg T-34 i samochód pancerny, most nie wytrzymał obciążenia i zawalił się, a obydwa pojazdy zatonęły. Przez znaleziony bród udało się jeszcze przeprawić dwa T-34. Czołgi te zdołały jeszcze dojechać do Nowogródka, gdzie je porzucono z braku paliwa. Pozostałe jeszcze sprawne czołgi i samochody pancerne zostały wysadzone przez załogi lub zniszczyło je niemieckie lotnictwo. Przez zbudowany most oprócz resztek korpusu zdołała się przeprawić także 85 Dywizja Strzelecka, a właściwie jej resztki.

Wieczorem 30 czerwca resztki 11. Korpusu Zmechanizowanego weszły do lasu położonego na południe od wsi Wiązowiec. Stan ocalałych był tragiczny. Wielodniowe walki bez snu i przy braku zaopatrzenia w żywność zrobiły swoje. Do tego znaczna część żołnierzy utraciła uzbrojenie, a ci, którzy je zachowali, nie mieli amunicji. Problemy z wyżywieniem próbowano likwidować przez „rekwizycje" u miejscowej ludności. Po krótkim odpoczynku w nocy z 1 na 2 lipca Mostowienko wyprowadził resztki 11. Korpusu Zmechanizowanego z rejonu Nowogródka w kierunku miejscowości Kerelicze, Turzec, Mir i miasta Stołpce. Oznaczało to, że cofano się do granicy z 1939 roku. Nocą w Kereliczach grupa prowadzona przez generała Mostowienko spotkała się z grupą, którą prowadził generał Bołdin. Ten z generałów, który razem ze swoim sztabem jechał na czołgu T-34 zamierzał osiągnąć Stołpce. Obie połączone grupy podjęły próby przerwania frontu w rejonie miejscowości Połoneczka, Wielkie Żuchowicze, Burdziewicze. Wszystkie były nieudane. Mostowienko dla uniknięcia dalszych strat i zachowania ludzi posiadających już doświadczenie bojowe postanowił podzielić ocalałych na małe grupki liczące po 5-6 ludzi słusznie uważając, że tylko tak można przekroczyć linię frontu korzystając z bezdroży. Jako ogólny kierunek marszu wyznaczył Mozyrz. Tę formę odwrotu niedobitków 11. Korpusu Zmechanizowanego rozpoczęto 2 lipca. Sam Mostowienko ze swoją grupą przeszedł przez linię frontu 14 lipca koło wsi Karpiłowka położonej o 80 km na północny zachód od Mozyrza. Ocalony personel korpusu został wcielony do 21. Armii.

Odwrót konno-zmechanizowanej grupy Bołdina rozpoczął się na podobnej zasadzie. Jednak z czasem niewielka grupa, w której był Bołdin zaczęła się rozrastać aż w pewnym momencie obejmowała około 2000 ludzi. Rozmiary tej grupy spowodowały, że przejście przez front było znacznie trudniejsze i udało się dopiero pod Smoleńskiem po 45 dniach przemarszu na trasie liczącej około 600 km. Razem z Bołdinem przebiło się 1645 ludzi.

Oczywiście nie wszyscy z okrążonych w tzw. „kotle białostockim" zdołali przejść przez linię frontu. Część poległa w walkach na trasie odwrotu a część trafiła do niewoli po wyczerpaniu możliwości dalszej walki lub po rezygnacji z dalszej próby ewakuacji. Z najstarszych stopniem do niewoli trafił dowódca 6. Korpusu Kawaleryjskiego generał major I.S. Nikitin.

Na początku lipca 1941 roku na prawym skrzydle wojska Frontu Zachodniego musiały cofnąć się za dawną granicę państwową. Sytuacja na lewym skrzydle zostanie opisana w kolejnej części artykułu.

Krzysztof Cieślak



Tak po wielu dniach nieprzerwanych walk wyglądali ci, którzy przeżyli i trafili do niewoli. Głodni, brudni, niewyspani w zniszczonych mundurach często łudzili się, że niewola poprawi ich sytuację. Warto zwrócić uwagę na stan butów, które chyba jeszcze przed wojną były mocno sfatygowane.



Ten wzięty do niewoli sowiecki żołnierz jest w dość dobrej kondycji, czyli nie walczył zbyt długo. Jego osoba wywołała dość spore zainteresowanie wśród żołnierzy przeciwnika. Po kilku dniach pojedynczy jeniec sowiecki nie wywoływał już nawet najmniejszej sensacji.

eprasa.pl a3c40e9349

Brygada czołgów i dywizja pancerno-motorowa



JĘDRZEJ KORBAL

CZĘŚĆ I

W drugiej połowie lat 30. rozwój polskiej broni pancernej nie ograniczał się jedynie do realizacji postanowień KSUS. Poza rozmaitymi studiami doświadczalnymi analizowano zmiany zachodzące w potencjałach wojskowych państw sąsiednich. Część płynących z nich wniosków wykorzystano jako materiał do szkolenia kadry zawodowej, inne zaś zaadaptowano przy pracach nad strukturą własnych wielkich jednostek silnikowych.

W 1936 roku mjr dypl. Jan Rzepecki opracował dla potrzeb Wyższej Szkoły Wojennej skrypt, pt. „Użycie wielkiej jednostki pancernej i zasady obrony przeciwpancernej”[1]. Powyższy dokument można uznać za jedno z pierwszych, jawnych i zwartych, opracowań na temat tworzonych w armiach państw sąsiednich związków opartych w całości na trakcji silnikowej i licznie wyposażonych w czołgi. W zamieszczonej w skrypcie charakterystyce tytułowych jednostek autor zwracał uwagę na znaczną szybkość poruszeń tzw. Wielkiej Jednostki Pancernej (WJPanc.) zapewniającą jej znaczną ruchliwość operacyjną. Wyrazem tego była długotrwała zdolność do wykonywania dużych przemarszów dziennych, przekraczających dwu- lub trzykrotnie największe dobowe wysiłki DP czy BK. W praktyce zasięg marszowy WJPanc. ograniczała, poza koniecznością kontroli i konserwacji sprzętu, przede wszystkim fizyczna wytrzymałość kierowców. Major Rzepecki oceniał ich dobową zdolność do pracy w warunkach bojowych do 6-8 godzin. W tym czasie możliwe było pokonanie maksymalnego dystansu około 100-120 km. Nie chcąc wystawiać na szwank zdrowia załóg wozów pancernych należało przeciętną dobową zdolność marszową ustalić na poziomie około 75 km, tj. dwa razy więcej niż w przypadku DP. Lektura opracowań zagranicznych z pierwszej połowy dekady wskazywała, że na określenie maksymalnego wysiłku wpływały także inne względy, takie jak: rodzaj maszyn, ich szybkość techniczna oraz przeciętny stan dróg. Dlatego też wartości dotyczące zdolności marszowych i długotrwałości działań WJPanc. podawane przez znanych mjr dypl. Janowi Rzepeckiemu teoretyków wojskowych różnić się miały między sobą nawet o 50%. Nie wchodząc w szersze rozważania w przedmiotowym opracowaniu opatrzonym znakiem WSzWoj. przyjęto wyżej wymienione wartości za wiarygodne, odpowiadające polskim warunkom terenowym i założeniom technicznym.

Wspominana wielokrotnie przez ówczesnych autorów zależność broni pancernej od dróg sprawiać miała, że w pewnych terenach (obszary bagniste, górzyste lub bardzo ubogie w drogi bite lub przeciętnie utrzymane drogi gruntowe) WJPanc. nie mogła być użyta. Ta często podnoszona nad Wisłą, jako istotny argument w dyskusji, ułomność ograniczać miała w sposób wyraźny przydatność operacyjną formacji silnikowych. Czynnikiem dodatkowo potęgującym



➤ **W marcu 1939 roku DowBrPanc. zarządziło tzw. wielkie ćwiczenie, którego tematykę podporządkowano funkcjonowaniu służb, zaopatrzeniu, ewakuacji i naprawom w ramach Wielkiej Jednostki Pancernej.**

eprasa.pl a3c40e9349

warunkowe wykorzystanie WJPanc. miały być również warunki atmosferyczne oddziałujące znacznie bardziej na bojową gotowość formacji silnikowych niż typowych DP czy BK[2]. *Mrozy w dużym stopniu utrudniają pracę silników i pogarszają warunki pracy obsług bardzo silnie. Nawet niezbyt duże śniegi, zarówno przez swój bezpośredni wpływ na pracę gąsienic i silników, jak i przez zamaskowanie terenu, bardzo poważnie utrudniają działanie oddziałów pancernych. Wszystko to sprawia, że przydatność operacyjna WJPanc. w zimie jest w wielkim stopniu zależna od klimatu obszaru operacyjnego i np. w warunkach naszych połaci wschodnich użycie WJPanc. będzie wysoce utrudnione. Podobnie wpłynąć mogą długotrwałe deszcze, psujące drogi i czyniące teren poza drogami niedostępnym dla ciężkich maszyn*[3].

Według oceny z 1936 roku wyraźną słabością WJPanc. miała być również zależność od dowozu zapasów, w szczególności materiałów pędnych i smarów. Po tym względem DP czy BK mogły jeszcze liczyć na znalezienie na terenie działań furażu, choćby w zmniejszonej ilości i gorszej jakości. Równocześnie pozbawiona podstawowego czynnika działalności WJPanc. miała zamierać, w myśl stwierdzenia, że *żadna siła nie ruszy z miejsca maszyny, której zbiorniki są puste*. W dążeniu do zmniejszenia znaczenia tej organicznej wady starano się tak wyposażyć WJPanc. w przewożony zapas paliwa, aby wystarczył on na wykonanie 100%-150% maksymalnego etapu dziennego. Autor przyznawał równocześnie, że na korzyść WJPanc. przemawiał fakt, że zużycie materiałów pędnych stało zawsze w ścisłym związku z ilością rzeczywiście przebytych kilometrów – *Nie ma ruchu, nie ma zużycia.* Natomiast w jednostkach posługujących się zwierzęcą siłą pociągową tzw. „materiały pędne" czyli owies i siano zużywano zasadniczo w tych samych ilościach podczas marszu jak i na postoju. Ostatnią cechą charakterystyczną WJPanc. miały być poważne trudności w dowodzeniu i organizacji łączności wewnętrznej podczas działań. Wynikać to miało z dużej ruchliwości wszystkich elementów składowych wymuszających posługiwanie się prawie wyłącznie radiem lub pracą gońców motocyklowych. Już samo nagromadzenie na niewielkim obszarze licznych stacji nadawczo-odbiorczych miało mieć negatywny wpływ na warunki pracy łączności oraz jakość porozumiewania się wewnątrz wielkiej jednostki. To z kolei rzutować miało na brak koordynacji działań i problemy w trakcie realizacji zadań bojowych.

Powstały w ramach WSzWoj. dokument zawierał również próbę opisu operacyjnego użycia wielkiej jednostki pancernej. Autor już na wstępie zaznaczał, że dotychczas obowiązujące i stale dyskutowane zasady pracy polowej oparte są niemal w całości o doświadczenia zagraniczne, głównie angielskie, francuskie i sowieckie. Wszystkie one stanowiły pochodną założeń ujmujących teren i czynniki operacyjne znacznie odbiegające od warunków polskich. Niemniej wobec braku własnych doświadczeń należało choćby rozważyć cudze wnioski. Wobec atutu szybkości marszu i działania WJPanc. miała być przeznaczona do operacji zaczepnych. Często służąc rozstrzygającemu uderzeniu dokonywanemu w kluczowym momencie walki i na określonym odcinku ugrupowania obronnego nieprzyjaciela. Nawet jeśli pierwsze uderzenie nie przyniosłoby rozstrzygnięcia, to rozpatrywany związek mógł łatwo oderwać się od nieprzyjaciela i dokonać próby przebicia się przez jego ugrupowanie w innym miejscu. Major dyplomowany Jan Rzepecki zapisał wprost, że pod względem zdolności do tego rodzaju manewrów WJPanc. była bez konkurencji.



W ramach decentralizacji sił WJPanc. mogło nastąpić przekazanie jej czołgów do DP celem wsparcia nacierających piechurów. W ocenie mjr Rzepeckiego było to jednak marnowanie potencjału.



Zdolność marszową wielkiej jednostki pancernej ograniczały takie czynniki jak: wytrzymałość kierowców, stan dróg, warunki terenowe , przeszkody i zapory saperskie oraz możliwości techniczne używanych pojazdów.

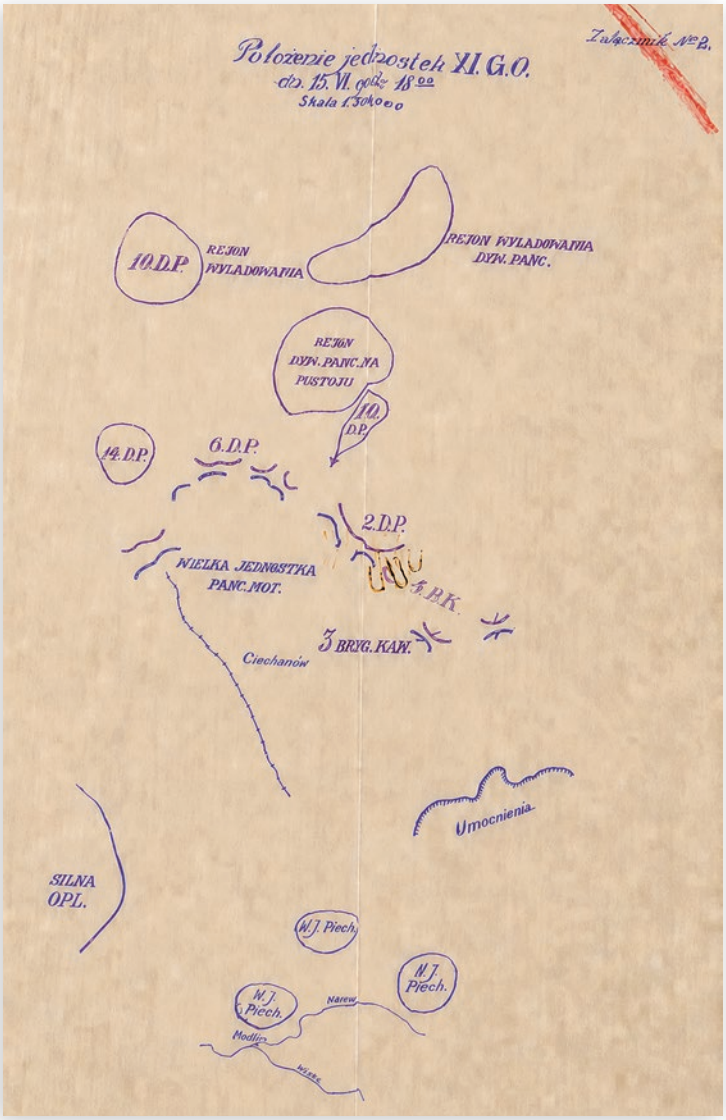
W dalszej części skryptu wyróżniono trzy sposoby użycia rozpatrywanej jednostki w bitwie.

Decentralizacja – oparta na odmiennej zdolności poruszania się w terenie przez poszczególne części składowe jednostki. Jako przykład podano tutaj oddanie przez WJPanc. czołgów do DP celem wsparcia jej natarcia i równoległe wykorzystanie samochodów pancernych, oddziałów rozpoznawczych czy motocyklowych do oskrzydlenia nieprzyjaciela. Ostatecznie jednak mjr dypl. Jan Rzepecki uznał decentralizację za marnowanie potencjału – uzyskanie dodatnich rezultatów jedynie na szczeblu taktycznym, a nie operacyjnym. Decentralizacja stanowiła więc zaprzeczenie podstawowego celu funkcjonowania WJPanc. czyli koncentracji sił i utrzymania wysokiego tempa pracy bojowej.

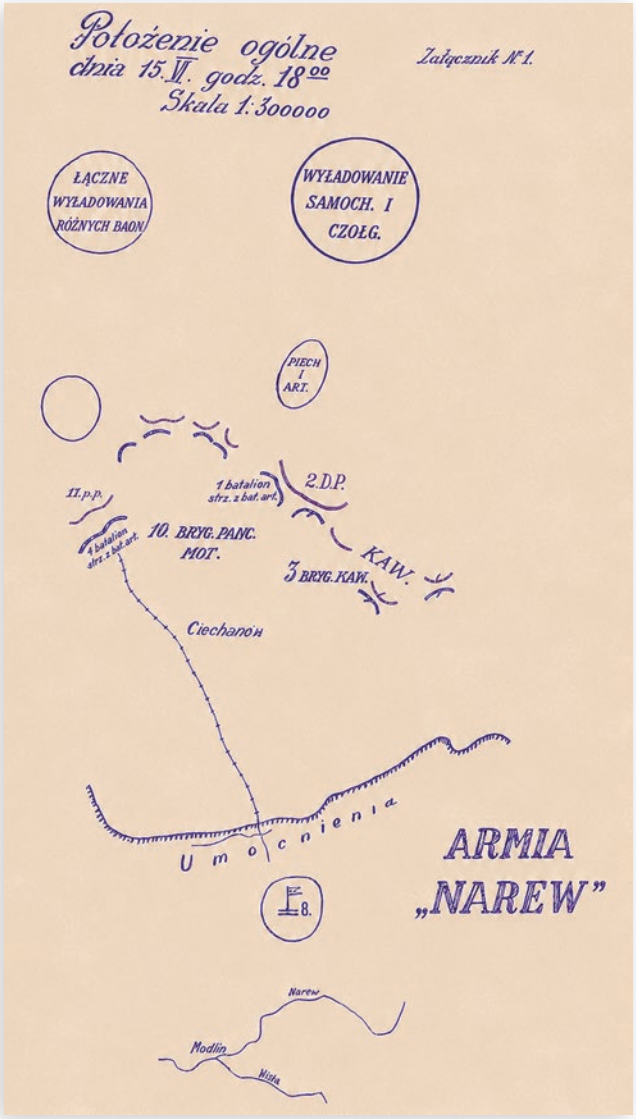
Całkowita samodzielność – pod wieloma względami pozwalała na szerokie wykorzystanie zdolności WJPanc. do przełamania, a następnie głębokiego i szybkiego manewru skutkującego zaskoczeniem operacyjnym nieprzyjaciela. Z drugiej strony działanie będące rozwinięciem zagonu kawaleryjskiego narażało oddziały pancerne na groźbę odcięcia i braku dostaw tak potrzebnych dla pracy paliw i innych środków walki. Samotne rzucenie do walki na tyłach nieprzyjaciela mogło uwikłać WJPanc. w sieć trudności, które w skrajnym przypadku groziły jej odcięciem i zniszczeniem. Jako ogranicznik samodzielnych działań operacyjnych wskazano w treści na brak sił odpowiednich do zdobywania, oczyszczania i utrzymywania objętego terenu w porządku.

Ścisłe współdziałanie – maksymalne wyzyskanie siły przebojowej broni pancernej dla

eprasa.pl a3c40e9349



Mapa przedstawiająca położenie sił strony czerwonej, w tym Dywizji Pancernej, na początku wielkiego ćwiczenia broni pancernych oraz jednostek zmotoryzowanych zorganizowanego w połowie marca 1939 roku.



Ugrupowanie wyjściowe sił strony niebieskiej, dysponującej m.in. 10. Brygadą Pancerno-Motorową. Położenie wyjściowe sił przewidziane w ramach wielkiej gry DowBrPanc. z marca 1939 roku.

nadania rozpędu nacierającym DP i BK. W tym przypadku nie wydzielano jednak z własnych struktur pancernych określonych oddziałów mających wzmocnić najbliższe wielkie jednostki. Działanie tego typu pozwalało na wykorzystanie całej siły przebojowej broni pancernej bez ryzyka rozerwania struktur opisywanego związku taktycznego.

Trzeci, optymalny zdaniem autora skryptu sposób użycia WJPanc., opisano następująco: *Korzyści takiego użycia WJPanc. są wyraźne: w całości naszego manewru odegra ona rolę koła pędnego, nadającego szybkość masie przełamującej, w zamian jej sukcesy mogą być utrwalone przez wielkie jednostki posiadające zdolność oczyszczania i utrzymania terenu, której brakuje broni pancernej. Mogą one także zapewnić jej nieprzerwany dowóz, a na noc zabezpieczyć jej postój, umożliwić odpoczynek i konserwację sprzętu. Warto zauważyć, że używając WJPanc. w ten sposób zachowujemy możność rzucenia jej do głębszego działania samodzielnego każdej chwili, gdy tylko nadarzy się sposobność. Niemniej przedstawiony wyżej trzeci sposób użycia WJPanc., stanowi także do pewnego stopnia rezygnację z jej manewrowych zdolności, przynajmniej w początkowej fazie bitwy*[4].

Dane podane przez mjr dypl. Jana Rzepeckiego wybrzmiewały ogólnie, czego przykładem może być choćby brak szacunku liczby czołgów w omawianej wielkiej jednostce pancernej. Pamiętać jednak warto, że omawiany skrypt powstał w roku 1936, na krótko po utworzeniu w Niemczech trzech pierwszych dywizji pancernych (Panzer-Division). Dopiero w kolejnych latach rozszerzono informacje o nowym typie wielkich jednostek formowanych w ramach Heer[5].

WIELKIE ĆWICZENIE

Dynamiczny rozwój WJPanc. w armiach państw sąsiadujących z Rzecząpospolitą, a w szczególności formowanie kolejnych dywizji pancernych w Niemczech, znalazło swoje wyraźne odzwierciedlenie w pracach ścisłego kierownictwa WP i podległych mu organów. Trzy lata po publikacji ww. skryptu wielkie jednostki pancerno-motorowe nie tylko istniały już w ramach struktur WP, ale były również przedmiotem szczegółowych analiz w ramach rozmaitych rozgrywek sztabowych i ćwiczeń. Ogólne tezy formułowane w połowie dekady podlegały systematycznej weryfikacji i rozwinięciu. Do obiegu wprowadzono nowe opracowania tematyczne, a system szkolenia wojska coraz częściej uwzględniał informacje o nieprzyjacielskich WJPanc. i metodach ich skutecznego działania. Pośrednim rezultatem toczonej tak w kraju, jak i za granicą, dyskusji o taktycznych związkach pancernych była decyzja utworzeniu pierwszego z czterech przewidzianych uchwałą KSUS Oddziału Motorowego. Wraz z postępującą motoryzacją 10. BK oraz napływem istotnych dla dalszych prac wniosków z ćwiczeń i operacji z lat 1937-1938 zagadnienie rozwoju i wykorzystania brygad pancerno-motorowych zyskiwało na znaczeniu. Przedmiotowa tematyka coraz wyraźnej przenosiła swój ciężar coraz wyraźniej przenosiło swój ciężar z dotychczasowych łam prasy fachowej, na rzeczywisty proces rozbudowy brygad pancerno-motorowych i szkolenia ich kadr. W ciągu zaledwie 2-3 lat w dyskusji pojawiły się znacznie bardziej szczegółowe i wymagające pojęcia i problemy. Warto posłużyć się tutaj przykładem będącym efektem szerokiej kwerendy archiwalnej.

W historii polskiej broni pancernej i jednostek zmotoryzowanych znana jest informacja o wezwaniu do Warszawy, jakie 13 marca 1939

eprasa.pl a3c40e9349

roku otrzymali dowódca 10. BK oraz jej szef sztabu. Obaj wymienieni, wraz liczną grupą oficerów broni pancernych również powołanych rozkazem do przyjazdu do stolicy, mieli wziąć udział w ćwiczeniu aplikacyjnym DowBrPanc[6]. Mowa o ćwiczeniu aplikacyjnym jakie już w pierwszych dniach marca zarządził w Warszawie Dowódca Broni Pancernych gen. bryg. Stanisław Kozicki. Sztabowa rozgrywka na mapie miała się odbyć między 13 a 15 marca 1939 roku w ramach tzw. wielkiego ćwiczenia DowBrPanc.[7].

Przywołany rozkaz wydawać się mógł z pozoru jednym z dziesiątek podobnych poleceń, jakie wydawano co roku w ramach realizacji zadań kształcenia kadry przewidzianych w planach wyszkolenia. W tym przypadku jednak mowa jest o szczególnym przedsięwzięciu, czego dowodzi choćby tematyka przewidziana dla symulacji pracy sztabów. W rozkazie organizacyjnym zaznaczono, że tematem ćwiczenia będzie studium funkcjonowania służb oraz zaopatrzenia, ewakuacji i napraw w oddziałach wielkiej jednostki pancernej. Całe założenie stanowiło kontynuację rozgrywki przeprowadzonej przez DowBrPanc. w listopadzie 1938 roku na Śląsku Zaolziańskim[8]. Nie bez przypadku więc na kierownika ćwiczenia wybrano ponownie płk dypl. Stanisława Rola-Arciszewskiego, ówczesnego dowódcę 3. Grupy Pancernej. Wspierali go ppłk dypl. Witold Barlog (WSzWoj.) oraz mjr dypl. Stanisław Bahrynowski (szef Wydziału Ogólnego DowBrPanc.)[9]. Tematyka oraz skład kierownictwa ćwiczenia nie były jedynymi czynnikami świadczącymi o unikalności całego przedsięwzięcia. O jego istotności może świadczyć lista powołanych przez gen. bryg. Stanisława Kozickiego uczestników:

- 10. BK: płk dypl. Stanisław Maczek (d-ca brygady), płk dypl. Kazimierz Dworak (d-ca 24. puł), ppłk dypl. Witold Cieśliński (d-ca 10. psk), mjr dypl. Franciszek Stachowicz (d-ca dppanc) i mjr Ksawery Święcicki (d-ca drozp)[10],
- artyleria motorowa: ppłk Antoni Kocimski (z-ca d-cy 1. pan) oraz mjr Franciszek Rafacz (d-ca I dyonu 1. pam),
- dowódcy Grup Pancernych: płk Józef Koczwara (1. GrPanc.) oraz płk dypl. Jan Naspiński (2. GrPanc.)[11],
- oficerowie Dowództwa Broni Pancernych: ppłk Władysław Liro (szef Wydziału Studiów), mjr Marian Józef Ruciński (szef Wydziału Materiałowego), mjr Antoni Stanisław Żarski (kierownik Samodzielnego Referatu Przemysłu Wojennego), mjr Olgierd Władysław Witort (kierownik Referatu Materiałowego), mjr Aleksander Izdebski (kierownik Referatu Motoryzacyjnego)
- dowódcy batalionów pancernych: ppłk Rudolf Kostecki (1. bpanc), mjr Zygmunt Chabowski (2. bpanc), ppłk Andrzej Meyer (3. bpanc), mjr Karol Krzyżanowski (4. bpanc), mjr dypl. Tadeusz Majewski (6. bpanc), ppłk Piotr Rudzki (7. bpanc), ppłk Jerzy Gliński (8. bpanc), ppłk Józef Rokicki (9. bpanc), ppłk Michał Piwoszczuk (10. bpanc), mjr Jerzy Łucki (12. bpanc)[12]. Ponadto II zastępcy dowódców batalionów pancernych: mjr Józef Augustowski (1. bpanc), mjr Aleksander Molwicz (2. bpanc), mjr Książek Aleksander (3. bpanc), mjr inż. Tadeusz Florczak (5. bpanc), mjr Karol Kapałczyński (6. bpanc), mjr Kazimierz Horoszkiewicz II (8. bpanc), mjr Tadeusz Wolski (I z-ca d-cy, 10. bpanc), mjr Edmund Karpow (kwatermistrz 12. bpanc)
- dowódcy dywizjonów pociągów pancernych: mjr Zdzisław Szulczewski (z-ca d-cy 1. dpanc), mjr Józef Dobrzański (z-ca d-cy 1. dpanc)
- lekarze: kpt. dr Jan Staruch (1. bpanc), kpt. lek. Bolesław Gwizda (5. bpanc), kpt. dr Eugeniusz Żegota-Kniażewski (6. bpanc) oraz kpt. dr Jabłoński Mieczysław Jan (8. bpanc)[13]

Należy dodać, że wśród oficerów powołanych na przedmiotowe ćwiczenie aplikacyjne znalazł się również ppłk dypl. Karol Hodała wcześniej Komendant CWBrPanc., a w momencie przeprowadzania rozgrywki dowódca 49. pp. Oficer bezpośrednio zaangażowany w przygotowywanie w ramach SG referatów dotyczących modernizacji i rozbudowy poszczególnych broni i służb, w tym broni pancernych. Wszyscy wymienieni mieli się stawić o godz. 9.00 rano dnia 13 marca w siedzibie DowBrPanc, gdzie mieli otrzymać szczegółowe dane odnośnie do miejsca ćwiczenia.



Za główne ograniczenia WJPanc. uznawano zależność od dostaw paliwa oraz trudności w dowodzeniu wynikające z konieczności utrzymywania stałej łączności radiowej.

ZAŁOŻENIA

Rejonem ćwiczeń aplikacyjnych omawianych w niniejszym artykule było północne Mazowsze, a dokładniej przygraniczne tereny na północ i północny wschód od Ciechanowa w kierunku na Mławę. Po stronie niebieskiej znajdowały się 10. Brygada Pancerno-Motorowa (BP-M) oraz 3. Brygada Kawalerii (3. BK). Skład tej ostatniej był następujący: 3 pułki kawalerii (7, 8 i 9 puł), batalion strzelców (pieszy), trzybateryjny dak (12 luf), szwadrony pionierów i łączności, oddział pancerny (9 samochodów pancernych i 13 TK, samodzielna kompania kolarzy (3 plutony liniowe i pluton ckm). Znacznie silniejsze były natomiast siły strony czerwonej: Dywizja Pancerno-Motorowa, 2, 6, 10 i 14 DP oraz 4. BK[14].

Położenie strony niebieskiej w momencie rozpoczęcia ćwiczeń było niekorzystne. Nieprzyjaciel siłami około 4 wielkich jednostek zepchnął dwie osłonowe brygady niebieskich. Siły własne niebieskich zbierały się około 65 km na południe od Mławy, w rejonie Płońsk-Nasielsk osłaniane przez rozbudowaną w osi Nowe Miasto – Strzegocin – Pułtusk linię umocnień. Własna armia, tzw. Armia „Narew", miała być gotowa do działania na dzień 20 czerwca. Tym samym do zadań BP-M oraz 3. BK należało osłanianie i niedopuszczenie nieprzyjaciela do podejścia pod pozycje obronne na południe od Ciechanowa przynajmniej do 17 czerwca wieczorem. Należy dodać, że wielką jednostkę kawalerii niebieskich wzmocniono batalionem przeciwpancernym (3 kompanie à 3 plutony à 3 działa) oraz dwoma kompaniami zmotoryzowanych saperów zaporowych (skład dalej). Z kolei dowódca BP-M otrzymał do dyspozycji dwie kompanie zmotoryzowanych saperów zaporowych oraz pociąg pancerny. Skład pojedynczej kompanii saperów zmotoryzowanych był następujący:

- poczet dowódcy z samochodem PF 508 Łazik,
- pluton minerski: 2 motokosze, 8 sztuk PF 508 Łazik, 2 sztuki półciężarówek PF 618. Razem: 1 oficer, 14 podoficerów i 20 saperów,
- pluton techniczny: 1 samochód 508 reparacyjny, 2 samochody PF 621 z przyczepkami benzynowymi. Razem: 1 oficer, 6 podoficerów, 10 saperów,
- pluton rozpoznawczo-transportowy: 4 motokosze, 4 PF 508 Łazik, 4 PF 621. Razem: 1 oficer, 8 podoficerów i 30 saperów.

eprasa.pl a3c40e9349

Przewidziana w ramach ćwiczeń zmotoryzowana kompania saperów dysponowała: 250 minami przeciwpancernymi, 1500 kg materiałów wybuchowych (kostki trotylowe), 1000 korpusów min przeciwpancernych z zapalnikami. Niebieskim przydzielono dodatkowe środki wybuchowe.

- na stacji Ciechanów: 2000 min przeciwpancernych i 2000 kg materiałów wybuchowych dla 3. BK oraz 5000 min przeciwpancernych i 5000 kg materiałów wybuchowych dla BP-M,
- na stacji Nasielsk: 3000 min przeciwpancernych i 3000 kg materiałów wybuchowych dla 3. BK oraz 5000 min przeciwpancernych i 5000 kg materiałów wybuchowych dla BP-M.

W opisie ogólnego położenia strony czerwonej wskazywano, że siły własne działały w dwóch pasach:

- od zachodu: Mława – Dąbek – Rydzewo – Sochocin – Przyborowice Górne – Zakroczym,
- od wschodu: rzeka Orzyc – rzeka Narew – Zegrze – Jabłonna.

Granicę państwową przekroczono w rejonie Białuty – Janowo – Chorzele i po pięciu dniach walk zepchnięto niebieskich na południe osiągając linię miejscowości Stupsk – Grudusk – Przasnysz (12 - 38 km na południowy wschód od Mławy). W walkach stwierdzono wielką jednostkę pancerno-motorową nieprzyjaciela w rejonie Mława – Grudusk oraz BK w pasie



W opracowaniu wyróżniono trzy sposoby użycia WJPanc.: decentralizację, samodzielne działanie oraz ścisłe współdziałanie z pozostałymi , w tym z nacierająca czołowo własną piechotą.

W materiałach przygotowanych przed rozpoczęciem właściwej rozgrywki kierownictwo ćwiczenia jasno określiło zadania stawiane przed dowódcą 10. BP-M. Podległe mu oddziały miały przygotować dwie linie opóźniania z ogólnym zadaniem osłony Ciechanowa. Pierwsza od lasów Ordynacji Opinogóra przez Szulmierz i ponownie lasy Ordynacji Opinogóra. Druga w linii Ciechanów – Dolna Opinogóra – Kołaczków. Brygada miała stworzyć zaporę przeciwpancerną na rzece Sona do lasów Ordynacji Opinogóra do Kołaczkowa. Równocześnie czołgi miały pozostawać w gotowości do wykonania zwrotów zaczepnych na korzyść własnych oddziałów lub sąsiedniej 3. BK.

Chorzele – Przasnysz[15]. Dnia 15 czerwca (czasu ćwiczeń) o godz. 14.00 dowódcy czerwonej 2. DPanc. nakazano uderzenie rankiem kolejnego dnia w kierunku na Nasielsk, skąd należało działać na przeprawy w Modlinie i Nowym Dworze lub Serocku i Zegrzu. Pierwsza do ataku ruszyć miała czerwona 2. DP wsparta batalionem czołgów przydzielonym z 2. DPanc.

DYWIZJA PANCERNO-MOTOROWA

W ćwiczeniu aplikacyjnym uwzględniono wykorzystanie dwóch wielkich jednostek silnikowych. Czerwoni dysponowali tzw. dywizją pancerno-motorową, określaną również jako dywizja pancerna (2. DPanc.). Jej organizacja nie była jednak odwzorowaniem niemieckiej Panzer-Division, lecz autorską strukturą kierownictwa ćwiczenia wyposażoną w polskie wzory uzbrojenia:

Kwatera Główna

1. Skład personalny: analogiczny jak w dywizji piechoty z tym, że dywizja pancerno-motorowa posiadała tylko szefów służb intendentury, uzbrojenia, sanitarnego i samochodowej. Szefem saperów był dowódca batalionu saperów, szefem łączności dowódca batalionu łączności. Kwatera Główna była w całości zmotoryzowana przemieszczając się samochodami i motocyklami.
   - pluton żandarmerii – 3 drużyny na motocyklach,
   - kompania regulacji ruchu – 2 plutony à 9 posterunków à 3 motokosze,
2. Batalion łączności - kompania telefoniczna à 3 plutony, kompania radio z pojedynczą stacją W1 i stacjami W2.
3. Batalion saperów – 2 kompanie saperów i kolumna mostowa (90 mb mostu 12 t).
4. Eskadra lotnicza – 7 samolotów towarzyszących wraz łącznością (1 stacja W2 i 1 stacja N1).
5. Batalion przeciwpancerny – 3 kompanie à 3 plutony à 3 działka i lkm.
6. Pułk artylerii lekkiej – w całości wyposażony w haubice kalibru 100 mm. Pluton łączności pułku: 4 patrole telefoniczne, 2 stacje N1, patrol łączności z lotnikiem. Ponadto dyonowe plutony łączności posiadające po 5 patroli telefonicznych, 3 stacje nadawczo-odbiorcze N2, 1 stacja nadawczo-odbiorcza N1 oraz patrol łączności z lotnikiem. Bateryjne drużyny łączności à 4 patrole telefoniczne i 3 stacje N2.
7. Dyon przeciwlotniczy: baterie à 4 działa 75 mm. Drużyna łączności: 5 patroli telefonicznych, 1 stacja radiowa typu N1 oraz pojedyncza stacja N2. Bateryjne drużyny łączności à 4 patrole telefoniczne oraz pojedyncza stacja N2.
8. Oddział rozpoznawczy:
   - pluton łączności: 1 stacja W2, 1 stacja N1, patrol łączności z lotnikiem oraz 6 gońców motocyklowych,
   - pluton przeciwgazowy: 3 patrole à 8 ludzi każdy na samochodzie terenowym wraz z materiałem odkażającym,
   - dwie kompanie samochodów pancernych, każda w składzie: 2 plutony lekkich samochodów pancernych à 8 maszyn – 1 dowódcy, 1 radiowy i 6 linowych; pluton ciężkich samochodów pancernych liczący 6 wozów w tym jeden wyposażony w radiostację,
   - dwie kompanie motocyklistów à 4 plutony, w tym jeden ckm. Łącznie 69 motocykli, 4 ckm i 10 lkm,
   - kompania ciężka w składzie: pluton lekkich moździerzy (2 lufy), pluton przeciwpancerny (3 lufy), pluton pionierów.
9. Brygada pancerna (brygada czołgów):
   - pluton czołgów dowódcy brygady – 7 czołgów lekkich,

eprasa.pl a3c40e9349

Rozwój niemieckich dywizji pancernych wpłynął na rozpoczęcie szczegółowych analiz dotyczących organizacji i użycia wielkich jednostek pancernych w Wojsku Polskim.



- pluton regulacji ruchu – 9 posterunków à 3 motocykle,
- pluton łączności – 2 drużyny telefoniczne, 1 stacja N1, 1 stacja W2, patrol łączności z lotnikiem i 4 gońców motocyklowych,
- dwa pułki czołgów, każdy w składzie: pluton czołgów dowódcy pułku (7 wozów), pluton łączności (2 patrole telefoniczne, 2 stacje N2, patrol łączności z lotnikiem, 3 gońców motocyklowych) oraz pluton przeciwgazowy. Dwa bataliony czołgów, każdy w składzie: pluton czołgów dowódcy batalionu (7 wozów), pluton łączności (2 patrole telefoniczne, 2 stacje N2, patrol łączności z lotnikiem, 2 gońców motocyklowych); 3 kompanie czołgów lekkich (4 plutony à 7 czołgów uzbrojonych w nkm, łącznie w kompanii 32 maszyny), kompania czołgów średnich (4 plutony à 5 czołgów uzbrojonych w armaty 75 mm i 2 ckm, łącznie w kompanii 21 maszyn)[16]. Łącznie w batalionie 60 wozów.

10. Brygada strzelców
- pluton regulacji ruchu – jak w brygadzie pancernej,
- pluton łączności – 4 drużyny telefoniczne, 1 stacja W2, 1 stacja N1, patrol łączności z lotnikiem, 4 gońców motocyklowych,
- pułk strzelców: pluton łączności (5 patroli telefonicznych, 2 stacje N1, patrol łączności z lotnikiem, 2 gońców motocyklowych); pluton przeciwgazowy (jak w Oddziale rozpoznawczym); 2 bataliony strzelców, każdy w składzie: pluton łączności (4 patrole telefoniczne, 1 stacja N1, 1 patrol łączności z lotnikiem, 1 goniec motocyklowy, 4 gońców na rowerach); kompania motocyklistów (jak w Oddziale rozpoznawczym); 2 kompanie strzelców na samochodach (jak w pułku piechoty); kompania ckm (12 ckm); kompania ciężka (jak w Oddziale rozpoznawczym). Ponadto batalion motocyklistów w składzie: drużyna łączności (2 patrole telefoniczne, 2 stacje N1, patrol łączności z lotnikiem, 2 gońców motocyklowych), 3 kompanie motocyklistów (łącznie 51 motocykli i 10 ckm), kompania ckm na motokoszach (12 ckm), kompania ciężka (jak w Oddziale rozpoznawczym)[17].
11. Służba uzbrojenia: pluton parkowy, 4 kolumny samochodów ciężarowych (2t). Tonaż jednostki ognia artylerii - 30 ton (w tym opl i ppanc), tonaż jednostki ognia piechoty 20 ton. Ogółem w dywizyjnych kolumnach transportowano 2 jednostki ognia (j.o), natomiast w ramach taborów oddziałowych 4 jednostki ognia.
12. Służba intendentury: park intendentury, rzeźnia, żywność – masa 1 racji żywnościowej dla całej wielkiej jednostki wynosiła 16 ton. W dywizyjnym taborze żywnościowym – 1 racja W i jedna racja R dla całej jednostki. Materiały pędne: na 1 dzień 80 ton benzyny i 10 ton smarów. Dywizyjna kolumna cystern liczyła 2 kolumny cystern à 25 samochodów przewożących, które mieściły zapas paliw dla wielkiej jednostki na jeden dzień.
13. Służba zdrowia: 1 kompania sanitarna (zmotoryzowana), 2 kolumny samochodów sanitarnych à 15 wozów oraz motorowy szpital zmotoryzowany.
14. Służba samochodowa: warsztat techniczny[18]



BRYGADA PANCERNA

Drugą z rozpatrywanych jednostek była Brygada Pancerna zamiennie określana również jako Brygada Czołgów. U podstaw jej organizacji leżała struktura 10. BK, przy czym dla potrzeb rozgrywki wyraźnie zwiększono liczbę czołgów oraz zmodyfikowano etaty wybranych jednostek. Ogółem tytułowa jednostka liczyć miała: 230 oficerów, 5600 podoficerów i szeregowych. Uzbrojenie: 52 rkm, 340 ckm, 21 nkm, 12 armat 75 mm, 12 dział 100 mm, 72 czołgi TK, 114 czołgów V, 11 samochodów pancernych, 100 samochodów osobowych, 440 motocykli, 600 samochodów ciężarowych. Skład BPanc. jak niżej:

1. Kwatera Główna – skład jak w konnej BK, z następującymi zmianami:
   - całość KG zmotoryzowana samochodami i motocyklami,
   - w skład sztabu wchodził oficer saperów (dowódca saperów),
   - kwatermistrzowi BK podlegali oficerowie: organizacyjny, uzbrojenia, techniczny i intendentury. Referentem dla spraw sanitarnych był dowódca kompanii sanitarnej, dla spraw łączności dowódca kompanii łączności, dla spraw saperskich dowódca saperów.
   - pluton regulacji ruchu à 9 drużyn z rkm na samochodach ciężarowych,
   - pluton żandarmerii à 2 drużyny na motocyklach,
2. Pluton lotnictwa towarzyszącego – 3 samoloty.
3. Kompania saperów ze sprzętem mostowym pozwalającym na przygotowanie przeprawy 10t o długości 60 m.
4. Pluton saperów zaporowych.
5. Kompania łączności: pluton telefoniczny à 4 drużyny, pluton radio (1 drużyna N2 i 3 patrole N1), pluton specjalny: drużyna motocyklistów à 8 maszyn oraz 2 placówki łączności z lotnikiem.

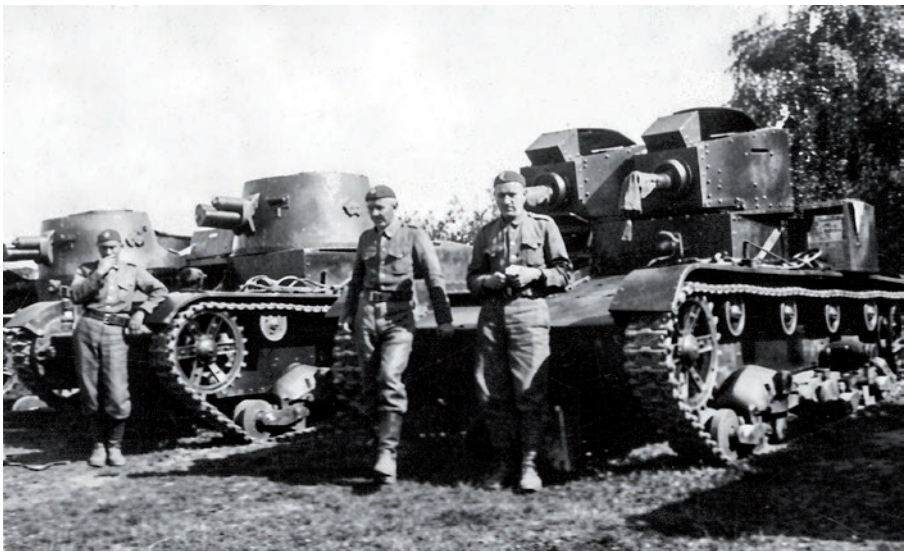
Ćwiczenie aplikacyjne Dowództwa Broni Pancernych z marca 1939 r. poświęcono organizacji, zaopatrzeniu i działaniu wielkiej jednostki pancerno-motorowej.

eprasa.pl a3c40e9349

6. Dyon artylerii lekkiej à 3 baterie haubic 100 mm ze zmotoryzowanym taborem amunicyjnym (8 samochodów ciężarowych); pluton łączności: 4 patrole telefoniczne, 3 patrole N2, patrol łączności z lotnikiem. Dodatkowo przy każdej z trzech baterii drużyna łączności à 4 patrole telefoniczne i 3 patrole N2.
7. Dyon artylerii przeciwlotniczej à 3 baterie 75 mm na ciągnikach. W składzie jednostki pluton łączności à 4 patrole telefoniczne i 3 patrole N1.



W ćwiczeniu uczestniczyli oficerowie Dowództwa Broni Pancernych oraz dowódcy oddziałów pancernych, artylerii motorowej i 10. Brygady Kawalerii.



Teren ćwiczenia obejmował północne Mazowsze, gdzie 10. Brygada Pancerno-Motorowa i 3. Brygada Kawalerii prowadziły działania osłonowe przeciw przeważającym siłom pancernym przeciwnika.

8. Baon przeciwpancerny z plutonami: łączności, przeciwgazowym i przeciwlotniczym jak w batalionie pancernym. Trzy kompanie przeciwpancerne à 3 plutony à 3 armaty.
9. Oddział rozpoznawczy: drużyna łączności (patrol N1, patrol N2, patrol łączności z lotnikiem, patrol motocyklowy à 6 maszyn); pluton przeciwlotniczy à 3 nkm na samochodach terenowych; pluton przeciwpancerny à 3 armaty ciągnione; pluton przeciwgazowy: 3 patrole à 1+7 każdy z własnym samochodem terenowym z zapasem materiału odkażającego. Ponadto w ramach tzw. OR brygady pancernej:
   - szwadron samochodów pancernych: 2 plutony à 4 lekkie samochody pancerne i 1 pluton à 2 samochody pancerne ciężkie oraz samochód dowódcy,
   - kompania motocyklowa: 3 plutony motocyklistów oraz motocyklowy pluton ckm. Łącznie 60 motokoszy, 2 ckm, 1 rkm, 1 patrol N2,
   - kompania czołgów: 3 plutony TK à 5 maszyn. Drużyna łączności: 1 patrol N1, 1 patrol N2, patrol łączności z lotnikiem, patrol motocyklowy à 3 motokosze. Ponadto w każdym plutonie TK pojedynczy patrol N2.
10. Pułk Pancerny w składzie[19]:
    - pluton regulacji ruchu à 9 posterunków motocyklowych,
    - pluton łączności à 2 patrole telefoniczne, 2 patrole N1, 2 patrole łączności z lotnikiem i patrol motocyklowy (5 maszyn),
    - 3 bataliony pancerne w składzie: pluton łączności (2 patrole N1, patrol łączności z lotnikiem, patrol motocyklowy (6 maszyn); pluton przeciwlotniczy: 3 nkm na samochodach terenowych; pluton przeciwgazowy: 3 patrole à 1+7 każdy z własnym samochodem terenowym z zapasem materiału odkażającego. Trzon każdego z batalionów pancernych stanowiły: 1 kompania czołgów TK à 3 plutony à 6 wozów oraz 3 kompanie czołgów Vickers à 3 plutony à 5 czołgów. Łącznie w batalionie pancernym 63 czołgi, w pułku 189 maszyn[20]. Każda kompania czołgów posiadała drużynę łączności w składzie analogicznym do kompanii w ramach oddziału rozpoznawczego brygady (pkt. 9),
11. Pułk piechoty przewożony na samochodach terenowych w składzie:
    - pluton regulacji ruchu jak w pułku pancernym,
    - pluton łączności: 4 patrole telefoniczne, 1 patrol N1, 1 patrol N2, 2 patrole łączności z lotnikiem, patrol motocyklowy (4 maszyny),
    - 2 bataliony piechoty każdy w składzie: plutony przeciwlotniczy i przeciwgazowy jak w batalionie pancernym; pluton łączności – 4 patrole telefoniczne, 1 patrol N2, patrol łączności z lotnikiem oraz patrol motocyklowy (4 maszyny); 3 kompanie strzeleckie à 2 plutony strzeleckie i pluton ckm; 1 kompania km według składu ustalonego dla pułku piechoty.
12. Organy służb i zaopatrzenia. W tym przypadku w pierwszej kolejności rozpisano ogólny tonaż amunicji dla brygady pancernej: 1 j.o. dla kbk około 6t, 1 j.o. do rkm i ckm koło 22 ton, 1 j.o. do działek ppanc. około 7 ton, 1 j.o. dla artylerii blisko 17 ton. Dodawano, że dwie kolumny samochodowe 2t à 30 samochodów każda mogą przewieźć jednorazowo 2 j.o. Rozłożenie amunicji w ramach wielkiej jednostki było następujące: 4 j.o. przy sprzęcie/żołnierzu oraz w taborze. Dalsze 2 j.o. w kolumnach brygady. Druga w kolejności była żywność. Masa pojedynczej racji W dla całej brygady wynosiła 13. W ujęciu całościowym w ramach wielkiej jednostki przewożono race w następującym układzie: 1 W i 1 R w kuchniach i samochodach przykuchennych; 1 R w samochodach bagażowych, 2 W w taborze żywnościowym brygady. Trzeci element stanowiło paliwo. W przyjętej dla potrzeb ćwiczenia aplikacji przyjmowano, że przeciętne zużycie na jeden pojazd wynosić będzie około 40 kg benzyny[21]. Przy tak kształtującej się sytuacji dzienny tonaż paliwa dla brygady pancernej wynosił 44 t benzyny i 4 t smarów. Dystrybucja materiałów pędnych i smarów prezentowała się następująco: na pojazdach zapas na 2 dni, w taborach poszczególnych jednostek zapas na kolejne 2 dni. W kolumnie cystern (z mobilizacji) 1 jednostka paliwa.

ORGANIZACJA I PRACA TYŁÓW BRYGADY PANCERNEJ

Dla zrozumienia organizacji i pracy służb zaopatrzenia, napraw i ewakuacji w brygadzie czołgów (BPanc.), należało przede wszystkim dokładnie przeanalizować skład i organizację jej oddziałów, poznać przypisane im zadania i zdolności

eprasa.pl a3c40e9349



Ujęta w ćwiczeniu z marca 1939 brygada pancerno-motorowa liczyła 5830 ludzi, 186 czołgów, 24 działa i 1140 pojazdów mechanicznych, co czyniło ją wyraźnie silniejszą od ówczesnej 10. BK.

do prowadzenia walki. To wszystko miało pomóc w zdaniu sobie sprawy z określonych, nierzadko specyficznych na tle pozostałych jednostek WP, potrzeb walczących elementów polskiej BPanc. Kierownictwo ćwiczeń przyjęło ogólne wymogi stawiane organom służb przedmiotowej jednostki w trzech punktach.

W pierwszej kolejności należało wyposażyć oddziały walczące w to wszystko, co było im potrzebne, by mogły wejść do boju.

Walka zużywa ludzi i materiał. Organa służb musiały zawsze zapewnić w czasie walki stałe uzupełnienie bojowych potrzeb oddziałów oraz ewakuację siły żywej jak i sprzętu.

Po wyjściu oddziałów z walki organa tyłowe BPanc. musiały zapewnić szybkie i sprawne uzupełnienie materiałowe, aby jednostka była w możliwe najkrótszym czasie zdolna do ponownego działania.

I. BATALION CZOŁGÓW

Powyższy wstęp i towarzyszące mu założenia znajdowały odzwierciedlenie w omówieniu organizacji i pracy służb zaopatrzenia oddziałów tworzących hipotetyczną, jak na polskie warunki wiosny 1939 roku, Brygadę Pancerną BPanc. Rozważania będące dla uczestników ćwiczenia aplikacyjnego wprowadzeniem do właściwej rozgrywki rozpoczęto od batalionu, właściwie batalionów czołgów, które stanowiły podstawowy element walki. Z założenia brały one udział w natarciu na pozycję obronną nieprzyjaciela w ścisłej współpracy z piechotą. W skład batalionu, bez względu na to czy grupował on czołgi lekkie czy średnie, wchodziły:

- dowództwo z pocztem,
- 3 kompanie czołgów à 15 maszyn,
- plutony specjalne (łączności, obrony przeciwlotniczej, obrony przeciwpancernej i przeciwgazowej),
- kompania techniczno-gospodarcza, w której zebrano elementy służb batalionu.



Dalej autorzy studium przystąpili do rozważań nad różnymi etapami organizacji pracy służb batalionu rozpoczynając od postoju z dala od nieprzyjaciela.

Bataliony czołgów na postoju w głębi własnego ugrupowania kwaterowały, względnie biwakowały, rozrzucone w terenie, zachowując swoje składy organizacyjne podane powyżej. W pobliżu kompanii techniczno-gospodarczej miejsce postoju urządzały nie tylko plutony specjalne, ale również dowództwo batalionu. Wynikało to z jednej strony z dążenia do zachowania kontroli nad bieżącą pracą służb i wykonywaniem rozkazów, jak i bardziej prozaicznym czynnikiem, jakim było realizowanie codziennego żywienia z kuchni polowej znajdującej się na wyposażeniu kompanii techniczno-gospodarczej. Kompanie czołgów, jako jednostki samodzielne pod względem kwatermistrzowskim mogły zostać odsunięte w terenie od miejsca postoju ww. elementów batalionu[22]. Jakie potrzeby materiałowe rysowały się na poszczególnych szczeblach organizacyjnych batalionu czołgów? W kompanii na pierwszy plan wysuwała się naprawa i konserwacja sprzętu realizowana staraniem załóg

Zadaniem 10. Brygady Pancerno-Motorowej było przygotowanie linii opóźniania, organizacja zapór przeciwpancernych i osłona kierunku na Ciechanów.

eprasa.pl a3c40e9349

oraz personelu patroli reparacyjnych. Gąsienicowe wozy bojowe, których naprawa wykraczała poza możliwości ww. musiały odejść lub zostać odholowane przez ciągniki C7P (lub pokrewne) do warsztatu batalionowego. Istniała również możliwość odwrotna, tj. skierowania do kompanii czołówki reparacyjnej wraz z ciągnikiem (batalionowej) z zadaniem wykonania naprawy na miejscu. Mogło to nastąpić po przekazaniu do dowództwa odpowiedniego meldunku. Kompania posiadała w ramach przypisanych jej środków przewozowych zapas ropy na dwa dni pracy czołgów (1 dzień w zbiornikach maszyn oraz 1 dzień w przyczepkach patroli reparacyjnych). Ponadto dla samochodów przewidziano zapas benzyny na 1 dzień pracy (w zbiornikach pojazdów). Łącznie kompania czołgów mogła z wykorzystaniem powyższych zasobów przebyć dystans od 100 do 150 km[23].

W zakresie dostaw żywności batalion powinien codziennie pobierać racje na następny dzień z wyznaczonych miejsc. W określony wcześniej rozkazem punkt rozdzielczy kierowano samochody przykuchenne przystosowane do przewozu żywności i świeżego mięsa. W drugim wariancie wóz żywnościowy batalionu dostarczał niezbędne składniki racji żywnościowych bezpośrednio do pododdziałów lub do ich taboru. Z powyższego wynikało, że kompania czołgów lekkich/średnich posiadająca swoje zasadnicze zapasy wyposażenia, poza doraźnymi naprawami i uzupełnieniami materiałów pędnych i smarów, wymagała stałego i codziennego uzupełnienia żywności i mięsa. Gdy mowa o amunicji kompanie dysponowały zapasem dwóch jednostek ognia w czołgach. Zbieranie chorych lub kontuzjowanych odbywało się przez patrol kolumny sanitarnej udzielający pierwszej pomocy. Przechodzili oni przegląd lekarski na miejscu lub byli odwożeni do miejsca postoju lekarza batalionu.

Na szczeblu batalionu organem dowódcy jednostki, w którym zgrupowano całość służb była kompania techniczno-gospodarcza. Składała się ona z:

- plutonu warsztatowego przeprowadzającego naprawy sprzętu wykraczające poza możliwości patroli kompanijnych. Jeśli przywrócenie danego pojazdu do stanu użytkowego trwałoby w ramach struktur batalionu zbyt długo, względnie wymagał on kapitalnego remontu zgodnie z zapisami właściwych instrukcji utrzymania, kierowano go do parku armii[24],
- pluton amunicyjny przewożący 2 jednostki ognia,
- pluton materiałów pędnych przewożący zapas ropy na 2 dni dla czołgów i benzyny na 3 dni dla samochodów i motocykli,
- pluton gospodarczy z 1 samochodem żywnościowym (załadowany porcją W i mięsem – 1 t + 157 kg). Porcje przeznaczano do spożycia w kolejnym dniu, dlatego też musiała być ona każdorazowo dostarczona na czas do oddziałów. Po wydaniu ww. należności samochód żywnościowy batalionu pobierał kolejną porcję W i mięso z wyznaczonych wcześniej przez dowódcę punktów rozdzielczych.



Strona czerwona dysponowała dywizją pancerno-motorową, której głównym zadaniem było przełamanie obrony i natarcie w kierunku Nasielska. W ramach niej funkcjonowały m.in. czołgi średnie.

W podsumowaniu sytuację materiałową i potrzeby batalionu czołgów w trakcie postoju określono następująco:

a) Pełne wyposażenie w materiały pędne na 4 dni. Drobne zużycie spowodowane ruchem wewnątrz własnego ugrupowania nie wymagało specjalnych uzupełnień.
b) Pełne wyposażenie w amunicję – 4 jednostki ognia.
c) W zakresie napraw wsparcie szczebla brygadowego było wymagane jedynie w przypadkach konieczności odesłania sprzętu dla warsztatów armii lub zakładów macierzystych.
d) W dziale żywności należało codziennie wydać oddziałom, w określonym wcześniej miejscu, jedną rację W, a następnie pobrać uzupełnienie na zasadach określonych w rozkazie wyższego szczebla.
e) Chorych i niezdolnych do służby (marszu) ewakuował lekarz batalionu swoimi pojazdami sanitarnymi lub jeśli zaszła taka potrzeba środkami przydzielonymi z brygady.

W odmienny sposób przedstawiała się praca służb batalionu czołgów idącego do walki. Otrzymanie rozkazu nakazującego przemieszczenie jednostki w rejon znajdujący się na bezpośrednich tyłach własnej piechoty, oznaczało że czołgi w krótkim czasie zostaną skierowane na podstawę wyjściową do natarcia. Przeważnie na tym etapie gros przemieszczeń realizowano w trybie nocnym, co miało wpływ zarówno na tempo realizacji jak i zmienną formę potrzeb rozpatrywanej jednostki. W studium czytamy: *Kompania idzie do walki. Przed marszem dowódca kompanii będzie chciał zwolnić się od balastu, który mu jest w drodze niepotrzebny. Będzie to: zepsuty sprzęt, chorzy, tabor kompanii (samochody kuchenne, kancelaryjne i bagażowe). W czasie samego marszu koniecznym jest posiadanie elementu naprawczego oraz zapasu paliwa, dlatego dowódca kompanii będzie chciał zabrać ze sobą patrole reparacyjne z przyczepkami (Zależnie od możliwości zarządzi dowódca kompanii wydanie na drogę wzmocnionego śniadania)*[25].

W praktyce powyższe potrzeby wyrażały się w dwóch pytaniach: gdzie oddać sprzęt zepsuty, względnie gdzie go zostawić oraz gdzie skierować zbędny tabor z chorymi itd?

W czasie samego marszu dowódca kompanii zwolniony już od zbędnego balastu musiał liczyć się z dalszymi uszkodzeniami sprzętu oraz z zużyciem materiałów pędnych. Dla napraw sprzętu posiadał on wspomniane już patrole reparacyjne. Natomiast jego szczególną troską powinno stale pozostawać zużycie materiałów pędnych w czasie marszu, gdyż będzie on chciał zawsze wejść do walki posiadając w czołgach pełne zbiorniki. W ten sposób zapewniał sobie niezależność oraz możliwość największego wysiłku w walce. Nie pozostawała więc inna możliwość, niż uzupełnienie zużycia marszowego w miejscu znajdującym się jak najbliżej podstawy wyjściowej, tzn. zależnie od warunków taktycznych i terenowych albo na samej podstawie wyjściowej albo najpóźniej na stanowiskach wyczekiwania. Podjęcie paliwa i smarów miało nastąpić bezpośrednio z przyczepek znajdujących się przy patrolach reparacyjnych. Dalej, z podstawy wyjściowej, ruszały już do akcji tylko same czołgi, a dowódcy kompanii musieli koncentrować swoją uwagę na pracy bojowej czołgów. Człony kompanii, które wspierały do tej pory kolejne działania (patrole reparacyjne) siłą rzeczy nie mogły posuwać się bezpośrednio na kompanią. Wynikało to m.in. z faktu, że czołgi nacierały w masie, w dużym zgęszczeniu wszerz i wgłęb. Chaotyczne posuwanie się patroli reparacyjnych z zapasem paliwa za uczestniczącymi w walce czołgami mogło doprowadzić do zbędnych strat w ludziach i sprzęcie. Sprawę uzupełnień regulować miał w marszu i boju organ nadrzędny, a więc dowódca batalionu lub wyznaczony do tego celu w rozkazie oficer techniczny

eprasa.pl a3c40e9349

batalionu. W natarciu kompanie czołgów ponosić musiały straty. W miarę posuwania się naprzód i walki o kolejne pozycje nieprzyjaciela wzrastać musiała ilość unieruchomionego sprzętu. Dowódca musiał liczyć się tutaj z różnymi przyczynami uszkodzeń:

- czołg zniszczony całkowicie,
- czołg zepsuty (uszkodzony) i wymagający naprawy,
- czołg unieruchomiony przez zabicie lub ranienie załogi. Po jej zmianie czołg mógł powrócić do walki,
- czołg unieruchomiony z racji braku paliwa[26].

Niezależnie od powyższego należało uwzględnić znaczące zużycie w walce posiadanej amunicji. Choć nie hamowało ono samo w sobie akcji, to wymagało natychmiastowego uzupełnienia podczas nakazanych regulaminem zbiórek i przerw[27]. W oryginalnym dokumencie czytamy: *Jak już powiedzieliśmy za czołgami posuwać się będą patrole reparacyjne ilość i ruch ich będzie kierowany centralnie i niosą one pierwszą pomoc na polu walki. Dążymy do tego by straty poniesione przez kompanie trwały jak najkrócej i by czołgi unieruchomione mogły wziąć udział w dalszej walce. Patrole reparacyjne będą podjeżdżały do stojących czołgów i badały uszkodzenia. O ile naprawa będzie możliwą, przystąpią do naprawy. W wypadku gdy tylko załoga czołga jest niezdolną do pracy (zabici lub ranni) muszą uzupełnić załogę, rannych zaś przekazać piechocie (punkt opatrunkowy baonu piechoty). W razie braku paliwa muszą uzupełnić zbiornik (...) W terenie pozostaną jeszcze czołgi, których naprawa wymaga dłuższego czasu. Czołgi te mogą być naprawiane w terenie (w miejscu zakrytym) albo muszą być odholowane do tyłu*[28].

Patrol reparacyjny, jak wykazano w powyższym opisie walki i będących jej następstwem potrzeb, musiał składać się z:

- mechaników z kompletem narzędzi,
- obsługi zapasowej dla ewentualnej wymiany,
- sanitariusza dla zajęcia się rannymi (udzielenia pierwszej pomocy oraz przekazania na punkt opatrunkowy batalionu),
- zapasu materiałów pędnych,

Z przebiegu rozważań nad potrzebami kompanii czołgów lekkich lub średnich można było sformułować wnioski co do organizacji służb na szczeblu batalionu. W czasie marszu do podstaw wyjściowych kompania techniczno-gospodarcza posuwała się za kompaniami po tej samej trasie. Na postoju jej dowódca otrzymać powinien rozkaz zainstalowania warsztatów w takim miejscu, aby służby mogły nieprzerwanie pracować bez narażania się na ogień artylerii nieprzyjaciela. Z uwagi na liczebność służb batalionowych miejsce ich rozwinięcia powinno pozwalać na przynajmniej jeden pełny dzień pracy niezależnie od drobnych wahań linii frontu. Do przodu należało wysuwać tylko te elementy, które w danym momencie były kompaniom czołgów niezbędnie potrzebne. W ten sposób tworzono ogniwa łączące trzon kompanii techniczno-gospodarczej z walczącymi kompaniami czołgów. Przedmiotowym zgrupowaniem dowodzić powinien oficer techniczny batalionu, a podlegać mu miały:

- część patroli reparacyjnych,
- część samochodów z materiałami pędnymi,
- czołówka reparacyjna (2-3 brygady mechaników na samochodach) dla dokonywania napraw czołgów w terenie, o ile zostały one pozostawione przez patrole reparacyjne jako wymagające dłuższej naprawy,
- ciągniki ewakuacyjne do odholowywania sprzętu na zaplecze.

Wysunięte do przodu zgrupowanie łączące element bojowy i służby batalionu znajdować się powinno tuż za podstawami wyjściowymi czołgów, jednak tak by nie było narażone na ogień zorganizowanej obrony nieprzyjaciela. W miarę posuwania się czołgów osiągano wyznaczone wcześniej miejsca zbiórki, na których uzupełniano wszystkie niezbędne kompaniom zasoby. Opróżnione z materiału samochody podległe oficerowi technicznemu batalionu odchodziły do miejsca postoju kompanii techniczno-gospodarczej celem uzupełnienia zapasów. Na ich miejsce wysyłano samochody w pełni wyposażone. W ten sposób służby rozpatrywanej jednostki czołgów tworzyły dwa zasadnicze ośrodki:

- zgrupowanie bojowe towarzyszące czołgom i dowodzone przez oficera technicznego batalionu (zgrupowanie wysunięte),
- zgrupowanie ciężkie batalionu pod kierowane przez dowódcę kompanii techniczno-gospodarczej pracujące w głębi własnego ugrupowania (poza zasięgiem artylerii nieprzyjaciela)[29].

Niezależnie od powyższego uregulowania wymagały jeszcze służby zdrowia i intendentury. W ramach pierwszej z nich lekarz batalionu czołgów współpracował ściśle z lekarzem batalionu piechoty na jego punkcie opatrunkowym. Jeśli wymagała tego sytuacja (teren, tryb walki) rozwijał własny punkt. W obu przypadkach jego lokalizacja była podporządkowania rejonowi działania wysuniętego zgrupowania bojowego służb. Jeśli natarcie zyskiwało powodzenie, a akcja czołgów i piechoty doprowadziła do uzyskania terenu miejsce, w którym udzielano pomocy rannym należało przenieść, a poddanych ocenie i już zaopatrzonych rannych należało przekazać do miejsca wyznaczonego przez lekarza BPanc. W przypadku służby intendentury za przygotowanie posiłku odpowiadała kompania techniczno-gospodarcza, a dostarczenie żywności było podyktowane sytuacją bojową i możliwościami dowozu przez samochody przykuchenne.

II. DYWIZJON ARTYLERII

Po batalionie czołgów autor referatu podjął analogiczne rozważania dotyczące dywizjonu artylerii motorowej wchodzącej w skład BPanc. W tym przypadku jednak składał się on z dowództwa i plutonu łączności oraz pojedynczych baterii dział kalibrów 75, 100 i 105 mm. Organizację dyonu uzupełniała samochodowa kolumna amunicyjna. Podstawowym zadaniem trzybateryjnej jednostki artylerii było bezpośrednie wsparcie czołgów. Ogólne zasady pracy organów zaopatrywania, napraw i ewakuacji były podobne jak miało to miejsce w batalionie czołgów. Przykładowo każda



Organizacja dywizji pancerno-motorowej opracowanej na potrzeby ćwiczenia stanowiła autorską koncepcję opartą na polskich etatach, krajowym uzbrojeniu i typowym dla WP sprzęcie motorowym.

eprasa.pl a3c40e9349

z baterii motorowych posiadała patrol reparacyjny oraz przynajmniej jeden zapasowy ciągnik. Dodatkowo przy dowództwie dywizjonu działał warsztat. Pod względem zaopatrzenia dyon artylerii motorowej dysponował następującymi zapasami:

- materiały pędne: na 4 dni, w tym 1 jednostka w baterii (zbiorniki pojazdów) oraz 3 w sekcji gospodarczej,
- amunicja: 2 jednostki ognia w bateriach i 2 w samochodowej kolumnie amunicyjnej,
- żywność: 1 porcja W o masie 628 kg + 118 kg mięsa na samochodzie przykuchennym brygady,



Kwatera Główna analizowanej w ramach marcowej rozgrywki dywizji była całkowicie zmotoryzowana i obejmowała pododdziały żandarmerii, regulacji ruchu, łączności oraz służb specjalistycznych.

- ewakuacja sanitarna: lekarz z rozwiniętym punktem opatrunkowym i samochód sanitarny,

W walce służby artylerii motorowej działać miały w dwóch zasadniczych rzutach: czołowym z materiałami pędnymi, amunicją i patrolami reparacyjnymi oraz tyłowym z sekcją techniczno-gospodarczą oraz częścią, tzw. niebojowego, taboru baterii.

III ODDZIAŁ UBEZPIECZAJĄCY

Pod hasłem oddział ubezpieczający skrywała się jednostka będąca odpowiednikiem dywizjonu rozpoznawczego brygady pancerno-motorowej. W jego skład wchodziły: dowództwo z plutonem specjalnym, dwie kompanie motocyklowe, kompania TK oraz kompania kolarzy na samochodach. Wśród zadań przypisanej ww. elementom wymieniono ogólnie ubezpieczenie, przesłanianie i rozpoznanie. Z uwagi na różnorodność elementów tworzących Oddział Ubezpieczający organizacja służb wpisanych w jego organizację była bardziej skomplikowana niż w przypadkach opisanych powyżej. Przede wszystkim jego działania były bardziej rozrzucone w terenie, a nierzadko poszczególnie kompanie operowały samodzielnie wykonując odmienne zadania. Dostosowanie pracy służb do tego typu specyfiki pracy w polu wymusiło przeniesienie całości wyposażenia materiałowego do struktur kompanii zapewniając im krótkookresową samodzielność. Autorzy studium przyjmowali równocześnie, że wybrane kompanie mogły być łączone w zależności od potrzeb, co skutkowało koncentracją posiadanego wyposażenia. W zakresie napraw sprzętu motorowego Oddział Ubezpieczający był całkowicie uzależniony od wsparcia parku brygadowego, przede wszystkim warsztatu. Ewakuacja chorych i rannych następować powinna na polecenie lekarza oddziału do punktów zbiorczych wyznaczonych przez naczelnego lekarza brygady. Wszystkie pozostałe oddziały BPanc. oparto pod każdym względem o zasoby KG.

PRACA SŁUŻB BPANC.

W materiałach przygotowanych z myślą o marcowym ćwiczeniu aplikacyjnym broni pancernych szeroko odnoszono się do organizacji i pracy służb na szczeblu BPanc. Organem dowodzenia jednostki była Kwatera Główna składająca się z dowódcy brygady ze sztabem, referentów służb oraz komendanta Kwatery Głównej z personelem kancelaryjnym. Ponadto rozporządzano zmotoryzowaną kompanią piechoty (osłonową), plutonem żandarmerii i plutonem regulacji ruchu. Sam sztab wielkiej jednostki dzielono na dwie grupy – operacyjno-informacyjną i kwatermistrzowską. Na czele drugiej z nich stał kwatermistrz brygady, a podlegali mu oficerowie: organizacyjny, uzbrojenia, techniczny i intendentury. Referentami kwatermistrza byli w określonych sprawach: naczelny lekarz brygady (ewakuacja sanitarna), dowódca kompanii łączności (zaopatrzenie w materiał łączności) oraz dowódca kompanii saperów (zaopatrzenie w materiał saperski). Zadaniem kwatermistrza było regulowanie, stosownie do wytycznych szefa sztabu BPanc., całością spraw związanych z zaopatrywaniem, naprawami i ewakuacją oraz ruchami tyłów wielkiej jednostki. Do tego celu posiadał on swoje organa wykonawcze:

- w służbie uzbrojenia: pluton parkowy (pobieranie i rozdzielanie amunicji). W jego skład wchodziły: 2 kolumny samochodów ciężarowych 2t à 12 wozów transportujące po 1 jednostce ognia dla kb, ckm i armat ppanc oraz 1 kolumna samochodów ciężarowych 2t à 12 wozów transportująca 2 jednostki ognia dla artylerii,
- w służbie intendentury: park intendentury złożony z drużyny gospodarczej, plutonu rozdzielczo-eksploatacyjnego, rzeźni z samochodami mięsnymi oraz taborem żywnościowym à sekcje (pobiorcza i rozdzielcza). Ponadto 2 kolumny samochodów benzynowych (cystern) à 22 wozy przewożące zapas materiałów pędnych i smarów dla BPanc. na 1 dzień,
- w służbie samochodowej: warsztat samochodowy oraz 9 ciągników gąsienicowych,
- w służbie zdrowia: pluton sanitarny oraz kolumna samochodów sanitarnych à 10 wozów. ‘



Według przyjętych założeń ćwiczebna brygada pancerna WJPanc. składała się z dwóch pułków czołgów, których bataliony liczyły po 60 czołgów lekkich i średnich.

eprasa.pl a3c40e9349



Oddział rozpoznawczy dywizji obejmował samochody pancerne, motocyklistów, pluton przeciwgazowy oraz kompanię ciężką z moździerzami i działami ppanc.

W myśl początkowych założeń ćwiczenia organa wykonawcze służb należało zgrupować w tabor bojowy i ciężki. Kryterium wyboru stanowiły potrzeby wojsk oraz możliwości wykorzystania źródeł zaopatrywania rozpatrywanej wielkiej jednostki silnikowej. Przeprowadzona analiza zaproponowanej organizacji oraz jej potrzeb miała dostarczyć wniosków dla pracy organów kwatermistrzowskich i wykonawczych BPanc. Wyniki studiów powinny znaleźć swoje odzwierciedlenie w optymalnym dla zachowana sprawności funkcjonowania służb kształcie taboru bojowego i ciężkiego.



W skład dywizji pancernej wchodziły bataliony łączności i saperów, pułk artylerii lekkiej, dywizjon przeciwlotniczy oraz eskadra lotnicza. Dużą rolę odgrywały również służby techniczne.

W służbie uzbrojenia. Kwatermistrz wie, że wyposażenie oddziałów w amunicję (4 j.o.) jest stosunkowo duże. Mogą one wejść do boju z tą ilością amunicji. W czasie walki nastąpi dopiero zużycie amunicji i to zużycie trzeba uzupełnić tak, by oddziały zachowały pełny swój stan amunicji. Uzupełnienie to musi nastąpić z kolumn amunicyjnych brygady, na których kwatermistrz posiada 2 j.o. Uzupełnienia tego będą potrzebowały przede wszystkim baony czołgów oraz dyon artylerii. Uzupełnienia może również potrzebować oddział ubezpieczenia (rozpoznawczy). Uzupełnienie to należy podsunąć do oddziałów tak, aby samochody amunicyjne tych oddziałów nie musiały jechać zbyt daleko do tyłu. Dla walki należy więc zorganizować brygadowy punkt rozdzielczy amunicji dla czołgów uwzględniający kierunki działania zgrupowania czołgów i ich miejsce zbiórki. Dla artylerii zorganizuje kwatermistrz również punkt rozdzielczy amunicji[30].

Brygadowy punkt rozdzielczy amunicji winien być wysunięty tak, by przede wszystkim korzystać mógł z niego dyon artylerii. Amunicja dla czołgów będzie zawsze uzupełniana dopiero na miejscu zbiórki, a tym samym uzupełnianie z brygady będzie potrzebne w czasie późniejszym od amunicji artyleryjskiej. Wobec tego, że oddział ubezpieczenia może działać na innym kierunku, może w pewnych wypadkach zajść potrzeba wysunięcia dla niego osobnego punktu rozdzielczego (względnie oddane mu do dyspozycji części amunicji). Aby mieć możność organizowania takich punktów rozdzielczych kwatermistrz musi mieć tę amunicję blisko, a więc miejsce plutonu parkowego i kolumn amunicyjnych będzie zawsze w taborze bojowym brygady (na bliskich tyłach brygady). W konsekwencji wydawania amunicji ze swego taboru dla uzupełnienia strat w oddziałach, musi być wydana amunicja znowu uzupełniona ze źródła zaopatrywania wyższego szczebla.

W służbie samochodowej. Znajdujący się w dyspozycji kwatermistrza warsztat samochodowy przeznaczony jest dla obsługi Kwatery Głównej, oddziału ubezpieczenia, kompanii łączności, kompanii saperów, plutonu zaporowego i baterii przeciwlotniczej – może być więc odrzucony bardziej do tyłu i miejsce jego będzie w taborze ciężkim brygady. Jedynie ciągniki wysunie kwatermistrz do taboru bojowego, gdyż będą one potrzebne zaraz po wejściu brygady do boju, dla zorganizowania punktu zbornego sprzętu dla ewakuacji rannych. Oficer techniczny brygady będzie ponadto kierował szczegółowo całością pracy napraw i ewakuacji czołgów w brygadzie. W wypadkach gdy baony czołgów będą miały nierówną ilość strat w sprzęcie, np. w wypadku zaangażowania 1 lub 2 baonów w walce będzie mógł przesuwać poszczególne warsztaty baonowe dla wzmocnienia przeciążonego warsztatu. Do tego też celu będzie mógł również użyć warsztatu brygady.

W służbie zdrowia. Naczelny lekarza brygady będąc referentem dla spraw ewakuacji sanitarnej kieruje służbą zdrowia brygady. Zadaniem jego jest:

a) Uzgadnianie współpracy lekarzy baonów czołgów z lekarzami oddziałów wspieranych,
b) Ustalanie prądów ewakuacji,
c) Ewakuacja rannych, chorych i zagazowanych dyspozycyjnymi środkami organizacyjnymi do formacji sanitarnych wielkiej jednostki.

(...) W czasie dłuższych postojów pluton sanitarny organizuje i przeprowadza zbiórkę chorych z oddziałów oraz urządza brygadową izbę chorych. W czasie marszu organizuje na osiach marszu brygady punkty zbiórki chorych (względnie rannych i zagazowanych) dostosowując punkty zbiórki do punktów kontrolnych oraz wydziela personel i środki transportowe dla obsługi sanitariuszy maszerujących kolumn. W walce organizuje zależnie od potrzeb, w ścisłym porozumieniu z szefem sanitarnym jednostki wspieranej, albo osobny brygadowy główny punkt opatrunkowy, albo współpracuje na głównym punkcie opatrunkowym WJ. Organiczne środki naczelnego lekarza brygady (pluton sanitarny i kolumna sanitarna) będą więc potrzebne przede wszystkim dla zapewnienia potrzeb walki, a tym samym miejsce ich będzie w taborze bojowym brygady[31].

W służbie intendentury. Zaopatrywanie w żywność – środki transportowe:

- *na szczeblu pododdziału – samochód przykuchenny z przyczepkową kuchnią polową,*
- *na szczeblu oddziału – 1 samochód żywnościowy pobierający 1 porcję W, w miarę możliwości wraz z mięsem,*
- *na szczeblu brygady – tabor żywnościowy dwuczłonowy à 4 samochody każdy. Każdy człon mógł pobrać 1 porcję W. Do przewozu mięsa 2 samochody specjalne 0,5t.*

Mechanika zaopatrywania:

a) samochód żywnościowy oddziału codziennie w godzinach rannych pobiera 1 porcję W z taboru żywnościowego brygady; w godzinach popołudniowo-wieczornych dowozi żywność do pododdziałów i rozdziela ją na kuchnie (samochody przykuchenne). Samochody przykuchenne. mogą również na niewielką odległość (do 10 km) dojeżdżać po żywność do oddziałowych samochodów żywnościowych. Samochody żywnościowe oddziałów pobierają żywność w brygadowym punkcie rozdzielczym żywności znajdującym się w odległości do 50 km od oddziałów.
b) brygadowy tabor żywnościowy dwuczłonowy. Każdy człon jednego dnia w godzinach nocnych lub rannych pobiera racje w źródle zaopatrzenia, a następnego

eprasa.pl a3c40e9349

dnia wydaje w brygadowym punkcie rozdzielczym żywności (w godzinach rannych). Ponieważ praca jego odbywać się będzie na dalekich tyłach, może on wykorzystywać lepsze drogi. Dzienny jego wysiłek może w razie potrzeby dochodzić do 150 km.

Jeżeli źródła zaopatrywania są blisko samochody oddziałowe mogą pobierać z nich żywność bezpośrednio. W tym przypadku pobieranie w punktach zaopatrywania odbywa się na zmianę: samochody oddziałowe, 1 człon taboru brygadowego i 2 człon taboru brygadowego. Pozyskaną w ten sposób żywność rozdzielano by wtedy wprost z samochodów w jednym lub w kilku punktach wydawkowych. (...)

Park intendentury zależny od źródeł zaopatrzenie znajdować się będzie w taborze ciężkim brygady (zasięg jego jest bardzo duży) za wyjątkiem sekcji rozdzielczej taboru żywnościowego, która wejdzie w skład taboru bojowego, ze względu na to, że w dniu dzisiejszym musi wydać żywność. Zaopatrywanie w mięso: Samochody mięsne brygady dowożą mięso bądź do brygadowego punktu rozdziału żywności, gdzie wydają na samochody oddziałowe, bądź w porze letniej ze względu na psucie się mięsa, wprost dowożą do miejsc postoju i tam rozdzielają bezpośrednio na pododdziały. Gdy rzeźnia będzie na osi marszu samochodów oddziałowych z brygadowego punktu rozdziału żywności samochody oddziałowe mogą pobrać mięso wprost z rzeźni. Praca rzeźni dla dokonania uboju wymaga około 9 godzin. Tabor mięsny jest jednoczłonowy, a więc i przesuwanie rzeźni musi odbywać się długimi skokami, dla umożliwienia jej pracy dłuższej na jednym miejscu postoju i w dobrych warunkach.

Zaopatrywanie w materiały pędne – rozłożenie materiałów pędnych. W zbiornikach maszyn – 1 dzień materiałów pędnych. Prócz tego na maszynach (za wyjątkiem czołgów) znajduje się zapas nienaruszalny (około 20 kg) w specjalnych bańkach. Ponadto w taborze oddziałowym 3 dni materiałów pędnych, w taborze brygady 1 dzień. Jak widać z tego rozłożenia materiałów pędnych oddziały posiadają stosunkowo duży zapas materiałów pędnych, umożliwiający im wykonanie wysiłku marszowego około 400 km. Ponadto w brygadzie znajduje się zapas na dalsze 100 km.

Zasady uzupełniania zapasu: Kwatermistrz musi się liczyć z zużyciem ropy na kierunku działania czołgów, zaś ze zużyciem benzyny na kierunku działania oddziału ubezpieczającego i odpowiednio do tego wysuwać brygadowy punkt rozdzielczy materiałów pędnych – dla uzupełnienia zużycia po każdym wysiłku marszowym, a szczególnie w czasie walki. Zasadniczym celem pracy intendenta będzie tu dążenie, by oddziały miały stale pełny swój zapas (4 dni). Materiały pędne muszą tak jak i amunicja znaleźć się w taborze bojowym brygady. Zużycie materiałów pędnych z taboru brygady musi być uzupełnione przez pobranie ze źródła zaopatrywania wyższego szczebla[32].

Schemat Ogólnego Rozkazu Operacyjnego Część II

I Położenie	Ogólne podanie położenia i ruchów brygady
II Poruszenia taborów	Przesunięcia taborów bojowego lub ciężkiego (tabela marszu)
III Służba intendentury	Zaopatrywanie w materiały pędne Zaopatrywanie w żywność Zaopatrywanie w mięso
IV Służba zdrowia	Punkty zbiórki chorych (tylko w czasie marszu) Główny Punkt Opatrunkowy Szpital polowy Miejsce ewakuacji
V Służba uzbrojenia	Brygadowy punkt rozdzielczy amunicji (ew. oś jego przemarszu) Uzupełnienie amunicji w źródle zaopatrywania wyższego szczebla
VI Służba samochodowa	Punkty zbiórki zepsutego sprzętu Miejsce ewakuacji
VII Regulacja ruchu	Tempo marszu Odległość Regulacja ruchu (posterunki)
VIII Łączność	bd

Na podstawie powyższego opisu zasad pracy poszczególnych służb autorzy studium na temat pracy tyłów Brygady Pancernej wywiedli określone (wstępne) wnioski dotyczące pracy kwatermistrza i podległych mu organów:

a) Służba uzbrojenia. Amunicja była zasobem potrzebnym dopiero z chwilą wejścia brygady do walki. Przed jej rozpoczęciem należało zorganizować punkt rozdzielczy oraz zatroszczyć się o przygotowanie uzupełnień amunicji ze źródeł zaopatrywania wyższego szczebla.

b) Służba zdrowia. Brygada posiadała możliwość rozwinięcia Głównego Punktu Opatrunkowego (GPO) ale nie dysponowała szpitalem polowym. Mogła natomiast zapewnić ewakuację do wyznaczonych wcześniej miejsc. Rolą kwatermistrza było w tym przypadku porozumienie się z dowódcą DP, na rzecz której pracował, aby na tyłach korzystać nie tylko z miejsc ewakuacji ale również z najbliższego szpitala – wojskowego lub cywilnego.

c) Służba samochodowa. Oddziały rozporządzały ograniczoną możliwością ewakuacji zniszczonego sprzętu. Kwatermistrz musiał więc pomagać swoimi środkami, organizując wysunięte punkty zbiórki sprzętu. Dla napraw i ewakuacji kwatermistrz BPanc. mógł użyć niezaangażowanych środków z poszczególnych oddziałów.

d) Służba intendentury. Podstawowe założenie mówiło o codziennym wydawaniu żywności na zorganizowanych przez kwatermistrza punktach rozdzielczych. Ponadto rolą wspomnianego oficera było kierowanie pracą taborowych sekcji rozdzielczych całej brygady. Po wydaniu posiłków poszczególne sekcje powinny być kierowane do źródła zaopatrywania pobierając żywność na dzień następny. Ta sama procedura dotyczyła zaopatrywania w mięso, względem dostaw którego czyniono określone wyjątki w porze letniej. Dla materiałów pędnych koniecznym stało się utrzymanie stanu, w którym punktu rozdzielcze funkcjonowałyby bez przerw i otrzymywały dobowe uzupełnienie paliw wydanych oddziałom z organów zaopatrywania wyższego szczebla.

Ostatecznie podział taboru BPanc. prezentował się jak niżej:

- tabor bojowy: pluton sanitarny, kolumna paliwowa (cysterny), kolumna amunicyjna, kolumna samochodów sanitarnych, sekcja rozdzielcza taboru żywnościowego oraz ciągniki,
- tabor ciężki: park intendentury (ewentualnie bez rzeźni) oraz warsztat samochodowy.

Ostatnim elementem referatu dotyczącego pracy tyłów brygady pancernej było rozkazodawstwo szczebla brygady w zakresie zaopatrzenia, napraw i ewakuacji. Podkreślano, że za zgranie pracy oddziałów z pracą organów poszczególnych służb jest odpowiedzialny szef sztabu. Musiał być on stale zorientowany w sytuacji służb i znać położenie materiałowe oraz możliwości techniczne brygady. Dlatego też referentem szefa sztabu BPanc. dla spraw związanych



Brygada strzelców w ramach przyjętego dla potrzeb ćwiczenia O. de B. obejmowała pułk strzelców, batalion motocyklistów oraz pododdziały wsparcia, zapewniające wysoką ruchliwość i samodzielność działań.

eprasa.pl a3c40e9349

z zaopatrzeniem, naprawami i ewakuacją był kwatermistrz brygady. Miał on w sposób krótki i wyczerpujący przekazywać ścisłemu dowództwu jednostki określone dane:

- stany maszyn oraz ilość sprzętu zdolnego do walki, przede wszystkim w kompaniach czołgów,
- stan napraw sprzętu - poziom zaangażowania warsztatów naprawczych i ich rozlokowanie w terenie,
- stan posiadania materiałów pędnych – wielkość zapasów w oddziałach i taborze,
- stan posiadania amunicji (j.o.) - wielkość zapasów w oddziałach i taborze,
- stan posiadania żywności - liczba porcji W wystarczających do określonego dnia + 2 porcje typu R,
- miejsce postoju i stopień rozwinięcia taboru bojowego,
- miejsce postoju i stopień rozwinięcia taboru ciężkiego,
- źródła zaopatrywania: w materiały pędne, żywność, amunicję,
- zasady i miejsca docelowe ewakuacji ludzi i sprzętu,

W sytuacji wezwania kwatermistrza przez dowódcę BPanc. celem złożenia referatu przed powzięciem przez ostatniego z wymienionych decyzji meldunek powinien być jeszcze bardziej skrócony. Należało się ograniczyć jedynie do informacji niezbędne potrzebnych w danym momencie: ilość sprzętu gotowego do akcji, stan materiałów pędnych i smarów, stan amunicji i stan żywności, rejony stacjonowania taborów oraz zwarta informacja odnośnie do napotkanych do tej pory trudności. Całość prac związanych



System zaopatrzenia studiowanej wiosną 1939 roku WJPanc. przewidywał transport amunicji, paliwa, żywności oraz warsztat i czołówki techniczne służące utrzymaniu i ewakuacji sprzętu.

z zaopatrywaniem, naprawami i ewakuacją kwatermistrz miał co do zasady regulować w Ogólnym Rozkazie Operacyjnym (część II) – schemat w tabeli. Rozkazy szczegółowe należało wydawać jednostkom zainteresowanym i to tylko sytuacji, gdy ich uregulowanie rozkazem ogólnym mogło doprowadzić do opóźnień[33].

Przytoczone powyżej informacje stanowiły jedynie merytoryczne wprowadzenie do właściwego przebiegu ćwiczenia, którego niestety nie znamy. Znane i przywołane w części przez autora dokumenty odnoszą się jedynie do fazy wstępnej przedsięwzięcia. W zasobie CAW/WBH nie udało się autorowi odnaleźć dokumentów świadczących o rozegraniu całego ćwiczenia. Na obecnym etapie badań jego pełen przebieg, rezultaty oraz omówienie nie są znane. Brak również odpowiednich wzmianek w relacjach oficerów (w tym 10. BK) i kadry WSzWoj. Można jedynie przypuszczać, że mimo awangardowego jak na polskie warunki zakresu ćwiczenia, uwaga uczestników skoncentrowała się na zarządzonym wzmocnieniu jednostek osłonowych.

Jędrzej Korbal

PRZYPISY:

1. CAW, Oddział III SG, I.303.6.71, Użycie wielkiej jednostki pancernej i zasady obrony przeciwpancernej. W latach 1935-1939 mjr dypl. Jan Rzepecki był wykładowcą taktyki na Wyższej Szkole Wojennej. Poza skryptem z 1936 roku, w kolejnych latach ww. oficer publikował na łamach wojskowych miesięczników swoje dalsze prace dotyczące taktyki i struktur wielkich jednostek motorowych i pancernych, m.in. Iranek-Osmecki K., Migula E., Rzepecki J., Działania wielkich jednostek pancernych, „Bellona" 1937, z. 5, s. 837–877; z. 6, s. 1094–1158; 1938, z. 1, s. 55–108; Wielkie jednostki pancerne, „Przegląd Piechoty" 1938, z. 9, s. 295.
2. Argumenty o przywiązaniu jednostek pancernych do dróg, ich braku odporności na niesprzyjające warunki terenowe i atmosferyczne czy utrudniającej dowodzenie i pracę bojową długości kolumn marszowych spotęgowały jeszcze wydarzenia z marca 1938 roku. Dodatkową i co ważną wybitnie praktyczną przesłanką potęgującą przekonanie części polskich wojskowych o ograniczonej przydatności wielkich jednostek pancernych i motorowych były liczne awarie mechaniczne oraz problemy z dostawami paliwa z jakimi borykała 2. Panzer Division maszerująca na Wiedeń.
3. CAW, Oddział III SG, I.303.6.71, Użycie wielkiej …, s. 10-11
4. Ibidem, s. 25
5. J. Korbal, Rozpoznanie Panzerwaffe przez polski wywiad wojskowy. Dywizja Pancerna – zarys, Technika Wojskowa Historia, nr 6/2024, s. 4
6. J. Korbal, Eksperyment OM. Wielkie jednostki pancerno-motorowe w Wojsku Polskim 1936-1939, Poznań 2005, t. I, s. 298; J. Majka, Brygada Motorowa płk Maczka, Rzeszów 2004, s. 47-48
7. CAW, GISZ, I.302.4.983, Ćwiczenie aplikacyjne dla oficerów sztabowych – rozkaz organizacyjny (L.dz. 331/II/Tjn.Wyszk.39)
8. Karol Rudy, Brygada, której nie było, Poligon nr 3/2009; J. Korbal, Polska Dywizja Pancerna, Technika Wojskowa nr 5/220, s. 4
9. M.W. Żebrowski, Polska broń pancerna. Zarys historii 1918-1947, Londyn 1971. Od 1 grudnia 1934 do 1937 roku mjr dypl. Stanisław Bahrynowski pracował w DowBrPanc. na stanowisku Kierownik Referatu Wyszkolenia, na którym zastąpił go mjr Aleksander Izdebski.
10. Na liście uczestników ćwiczenia brak szefa sztabu 10. BK mjr dypl. Franciszka Skibińskiego, choć ten utrzymywał w swoich powojennych publikacjach, że uczestniczył w ww. ćwiczeniu aplikacyjnym.
11. Pułkownik dyplomowany Jan Naspiński, jako dowódca utworzonej 1 maja 1937 roku 2. Grupy Pancernej, już w 1937 roku uczestniczył w ćwiczeniu aplikacyjnym, w ramach którego dowodził Oddziałem Motorowym. Szczegóły ćwiczenia zostaną opisane w przygotowywanym przez autora tomie IV monografii Eksperyment OM. Najlepsze brygady.
12. Wśród dowódców batalionów pancernych brak dowódcy 5. bpanc ppłk Janusza Góreckiego. Warto odnotować również brak oficerów CWBrPanc. czy choćby skromnej reprezentacji DowSap. lub CWSap.
13. Dane dotyczące przydziałów ww. oficerów za: R. Rybka, K. Stepan, Rocznik oficerski 1939. Stan na dzień 23 marca 1939, Kraków 2006.
14. Opis wielkiej jednostki silnikowej wpisanej w O. de B. strony czerwonej nie jest w pełni spójny. W dokumentach określa się ją jako: 2. DPanc, Dywizję Pancerno-Motorową lub Dywizję Pancerną. Równolegle w opisie położenia szczegółowego strony czerwonej wymienia się elementy (batalion czołgów) z 1. DPanc. To samo dotyczyło 10. BK, którą w ramach ćwiczenia opisywano jako 10. Brygada Pancerno-Motorowa lub Brygada Pancerna,
15. Teren wybranej dla potrzeb ćwiczenia aplikacyjnego rozgrywki pokrywał się z obszarem, na którym między 1-3 września 1939 roku rozegrała się bitwa pod Mławą, w ramach której starły się wielkie jednostki Armii „Modlin" (min. 20. DP) oraz niemieckiej 3. Armii (m.in. Panzer-Division „Kempf").
16. Każdy dowódca kompanii samochodów pancernych, czołgów czy motocyklistów posiadać miał pojedyncze stacje N1 i N2, natomiast dowódcy plutonów stacje N2.
17. Każdy dowódca kompanii w brygadzie strzelców z własną radiostacją typu N1.
18. W materiałach nie podano żadnych danych szczegółowych dotyczących struktury organizacyjnej warsztatu technicznego, liczebności jego składu oraz poziomu wyposażenia.
19. W O. de B. to ćwiczeń pułk pancerny brygady czołgów jest nazywany zamiennie pułkiem pancernym lub pułkiem czołgów.
20. W organizacji nie uwzględniono dowództw batalionów oraz czołgów dla ich dowódców.
21. Na motocykl przypadać miało przeciętnie 10 kg, a na samochód osobowy 20 kg.
22. Analogicznie w przyjętej w pod koniec pierwszej dekady sierpnia 1939 roku Organizacji dowództwa brygady pancerno-motorowej na stopie wojennej (L.dz. 3691/org./mon.38) nie uwzględniono w ramach taboru Kwatery Głównej kuchni polowej. Więcej: J. Korbal, Eksperyment OM …, t. I s. 154-156 oraz t. III arkusze 5 i 10
23. Wielkość zapasów paliw, z także i niewymienionych bezpośrednio w tekście smarów, przyjętych dla potrzeb ćwiczenia wydaje się dyskusyjna. Podobnie potraktować należy założenie, że czołgi lekkie i średnie napędzane są jednym rodzajem paliwa – ropą.
24. W organizacji przyjętej dla potrzeb ćwiczenia przyjęto, że warsztat brygadowy był tego samego typu co batalionowy. Jego zadaniem było dokonywanie napraw sprzętu Kwatery Głównej BPanc. oraz oddziałów specjalnych. Wobec dysponowania przez batalion trzema ciągnikami ewakuacyjnymi, odholowanie sprzętu to nakazanych rozkazem wyższego szczebla miejsc mogło się odbyć z wykorzystaniem ciągników ewakuacyjnych warsztatu brygady (łącznie 9 maszyn).
25. CAW, GISZ, I.302.4.983, Ćwiczenie aplikacyjne … (L.dz. 331/II/Tjn.Wyszk.39). Załącznik 3. Organizacja i praca tyłów brygady czołgów, s. 5
26. Brak paliwa określono w treści studium jako rzadkości, gdyż stały zapas ropy miał pozwalać na przebycie około 100 km.
27. Regulamin broni pancernej. Czołgi lekkie – walka (L.dz. 1038/Studj.Tjn.37). Rozdział III, s. 126 i dalsze.
28. CAW, GISZ, I.302.4.983, Ćwiczenie aplikacyjne … s. 7
29. Skład zgrupowania ciężkiego: kompania techniczno-gospodarcza oraz zbędny tabor kompanii czołgów (samochody przykuchenne, kancelaryjne, bagażowe itd.)
30. Amunicja dla batalionów czołgów oraz dywizjonu artylerii motorowej mogła być zamawiana wspólnie lub osobno w zależności od położenia ww. oddziałów.
31. Uzupełniając powyższy cytat należy przedstawić skład wymienionego powyżej plutonu sanitarnego: drużyna gospodarcza, sekcja chirurgiczna, drużyna sanitarna à 10 patroli sanitarnych, drużyna przeciwgazowa, sekcja transportowa (à 10 sanitarek).
32. CAW, GISZ, I.302.4.983, Ćwiczenie aplikacyjne … s. 12 - 20
33. Rozkazami szczególnymi będzie więc kwatermistrz regulował sprawy pilne oraz sprawy tyczące się tylko wykonawcy. Przykładowo na postojach dłuższych będzie kwatermistrz regulował rozkazami szczególnymi wydawanie żywności oddziałom, przed marszem zaś zbiórkę chorych i zepsutego sprzętu, wyposażenie oddziałów w materiały pędne oraz środki sanitarne itp. Zawsze jednak będzie dążył do ujęcia całości zaopatrywania, napraw i ewakuacji w jednym rozkazie operacyjnym Cz. II nawet w wypadku, gdy nie wychodzi Ogólny Rozkaz Operacyjny Cz. I.

eprasa.pl a3c40e9349

Chińskie Siły Powietrzne



W obronie Szanghaju i Nankinu w 1937 roku

CZĘŚĆ II

JACEK PUKROPP

Cała 4. Grupa (myśliwska) została wyposażona w samoloty typu Curtiss *Hawk III*. *Hawk III* był podstawowym myśliwcem Chińskich Sił Powietrznych w momencie wybuchu drugiej wojny chińsko-japońskiej w lipcu 1937 roku.

23 sierpnia naprzeciwko starej fortecy Wusung, u ujścia rzeki Huangpu do estuarium Jangcy, zakotwiczyły statki japońskiego konwoju, na pokładach których przybyło 35000 żołnierzy japońskiej piechoty morskiej. Operację lądowania wsparły swym ogniem okręty, z flagową kanonierką rzeczną *Ataka* na czele. Następnego dnia japońskie jednostki pływające zostały odkryte przez rozpoznanie lotnicze, a chiński Sztab Generalny podjął decyzję o ich zatopieniu lub odparciu za pomocą zmasowanego nalotu wszystkich dostępnych ciężkich bombowców. W grę wchodziły jedynie dywizjony 19. i 30. z 8. Grupy, które łącznie mogły wystawić tylko pięć operacyjnych maszyn! Miały być one wsparte przez 9. Grupę z dywizjonami 26. i 27., a zadaniem szturmowców Curtiss Export Shrike była neutralizacja artylerii przeciwlotniczej. Eskortę zapewniały myśliwce typu Boeing 281 z 17. Dywizjonu 3. Grupy. Całą formacją dowodził kpt. Hsieh Mang (Xie Mang, Xie Wang), dowódca 19. Dywizjonu, który leciał Heinklem He 111 K nr 1902.

25 SIERPNIA – ATAK CHIŃSKICH CIĘŻKICH BOMBOWCÓW

O godz. 8 rano 25 sierpnia z Hankou wystartowały Heinkle nr 1902, 1903 i 1905 z 19. Dywizjonu oraz Martiny 139WC-1 nr 3001 i 3005 z 30. Dywizjonu. Bombowce miały międzylądowanie na lotnisku Akademii Wojskowej w Nankinie (Nankin Dajiaochang), gdzie uzupełniono paliwo i załadowano bomby. Heinkle zabrały do komór bombowych po dwie bomby 250 kg, a Martinom podwieszono w komorach także po dwie bomby 250 kg, a pod prawe skrzydło ogromną bombę (pocisk?) o masie 800 kg. Następnie lotnicy mieli odprawę z Chennaultem, który wówczas przebywał na terenie bazy i nadzorował całą operację. Zaproponował podejście od północy delty Jangcy w pobliżu Wusung na pułapie 12000 stóp (3658 m), aby zaskoczyć Japończyków. Piloci Heinkli ze względu na niedobór mocy silników swych maszyn nie chcieli tracić czasu na wznoszenie na taki pułap i ustalono, że zaatakują z 7000 stóp (2134 m). Ponieważ dla Martinów pozostawiono 12000 stóp, zmuszało to eskortę do podziału swych sił. Trasa „północna" także została porzucona wobec doniesień o wzmożonej aktywności japońskiego lotnictwa w tym rejonie. Po zakończeniu odprawy Hsieh Mang wydał rozkaz startu, zaznaczając, że nie będzie kręgu nad lotniskiem i samoloty mają skierować się bezpośrednio nad Szanghaj.

Niestety chińscy lotnicy zademonstrowali swoją nerwowość, brak doświadczenia, a przede wszystkim brak dyscypliny. Gdy pierwszy Heinkel po starcie skierował się na wschód, dwa pozostałe zaczęły krążyć nad lotniskiem! Martiny nie poszły za ich przykładem i od razu rozpoczęły wznoszenie na zaplanowany pułap. Zaniepokojony Hsieh musiał jednak wykonać serię kręgów, tracąc czas i paliwo, aż dwaj maruderzy do niego dołączyli. Około godz. 15, gdy formacja przelatywała nad Jurong, dołączyło do niej pięć Boeingów 281 prowadzonych przez „Buffalo" Wonga w maszynie nr 1703. Trzy z nich pozostały przy Heinklach, a dwa wspięły się, aby dogonić Martiny. Po dotarciu w rejon Szanghaju natrafiono na szczelną pokrywę chmur, która wznosiła się do 20000 stóp (6096 m). Dowódca 30. Dywizjonu Shih Yu-hsin (Shi Youxin) lecący Martinem 3005 dał znak pilotom myśliwców, że zamierza przelecieć nad chmurami, ale ci zasygnalizowali mu, że nie dysponują maskami tlenowymi. W rezultacie Hsieh Mang nie miał innego wyjścia, jak tylko odwołać misję. Pół godziny później Shih dostrzegł jednak prześwit błękitnego nieba na północy i zawrócił wraz z drugim Martinem pilotowanym przez Yanga Chi-Hao (Yanga Li-hao, Yanga Li-Haio, Jana Jih-Chau). Oba bombowce skierowały się na północny wschód w towarzystwie myśliwców. Chińskie maszyny przekroczyły Jangcy, skręciły w prawo i podążały wzdłuż jej brzegu, aby dotrzeć do delty od północy, zgodnie z pierwotnym zamysłem Chennaulta. Ich odłączenie od formacji Hsieh dostrzegł dopiero po pewnym czasie, gdy Martiny były ledwie widoczne jako małe punkciki na niebie. Chcąc nie chcąc zawrócił także, ale wolniejsze Heinkle nie miały szansy, aby dogonić szybsze amerykańskie maszyny, a ich piloci wkrótce stracili Martiny z oczu. Te ostatnie w towarzystwie myśliwców przelatywały przez cienkie pasma chmur i wkrótce dotarły do Haimen, gdzie skręciły na południe i następnie pozostawiły po lewej stronie wyspę Chungming. Wkrótce chińskie załogi zaczęły dostrzegać sylwetki statków transportowych zakotwiczonych koło Wusung. Na rzece w bliskiej odległości znajdowało się kilka okrętów, ale Japończycy zostali najwyraź-

eprasa.pl a3c40e9349

niej zaskoczeni, gdyż artyleria przeciwlotnicza nie otworzyła ognia. Myśliwce pozostały z tyłu, a Martiny otworzyły komory bombowe i skierowały się prosto nad środek japońskiej formacji morskiej. Wu Fan, bombardier maszyny prowadzącej, zrzucił najpierw wielką 800 kg bombę spod prawego skrzydła, a następnie obie bomby 250 kg. Dwie z nich chybiły, ale trzecia spadła niedaleko statku transportowego, który uderzony odłamkami i falą uderzeniową odniósł poważne uszkodzenia i wkrótce zatonął. Bombardier drugiego Martina, Lei Tian-yuan, wbrew pierwotnym planom zrzucił najpierw dwie bomby 250 kg, ale spadły one daleko od celu. Pilot Yang Li-hao sądził, że zrzucone zostały wszystkie trzy bomby i zmienił kurs. W tym samym czasie drugi pilot Li Mao-yin (który był jednocześnie strzelcem) w tylnej kabinie dostrzegł duży okręt krążący w pobliżu. Gdy Yang zorientował się, że 800 kg bomba wciąż jest pod prawym płatem, skierował się w jego stronę. Była to kanonierka *Ataka*, która właśnie otworzyła ogień przeciwlotniczy, ale zrzucona bomba okazała się niecelna. Wobec nasilającego się ognia przeciwlotniczego, oba Martiny zawróciły do bazy, a ich załogi cieszyły się, pewne że zadały Japończykom straszliwy cios. Piloci myśliwców też gratulowali kolegom gestami. Nagle pośród chmur Shih Yu-hsin dostrzegł, jak niżej Heinkle są atakowane przez trzy japońskie myśliwce. Shih starał się gestami (a nawet podobno w desperacji krzycząc z otwartej kabiny!) zwrócić uwagę pilotów Boeingów na walkę, która toczy się poniżej, ale ci dostrzegli ją dopiero po chwili (według innej wersji pilotów myśliwców ostrzegł Li Mao-yin). W końcu chińskie myśliwce prowadzone przez „Buffalo" Wonga zanurkowały w stronę japońskich maszyn, którymi były trzy dwupłatowce typu Nakajima A2N z lotniskowca *Hōshō*, prowadzone przez por. Harutoshi Okamoto.

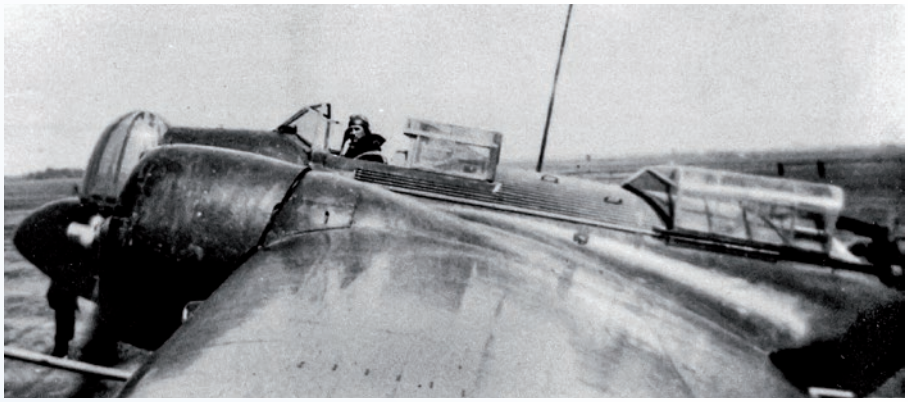
Po zrzuceniu bomb i wykonaniu zwrotu Heinkle zostały zaatakowane przez japońskie myśliwce. Lewoskrzydłowy samolot nr 1903 Xue Bingkuna został trafiony w lewy silnik, który się zapalił i przymusowo lądował na lotnisku Hangqiao w Szanghaju. Został tu natychmiast zniszczony przez japońskie samoloty. Prawoskrzydłowy Heinkel nr 1905 Luo Qiande został trafiony w prawy silnik, a z przedziurawionego zbiornika wyciekało paliwo. Zginął jeden członek załogi (strzelec), ale na szczęście samolot nie zapalił się. Pilot zdołał uciec w nurkowaniu i przymusowo wylądował w pobliżu Hangzhou. Dzięki interwencji Boeingów postrzelany Heinkel nr 1902 zdołał wrócić do Nankinu z poległym członkiem załogi, a drugi pilot odniósł lekką ranę nogi. Bombowiec został później naprawiony i przywrócony do służby razem z Heinklem nr 1906, ale dokonano tego w wyniku kanibalizacji pozostałych maszyn tego typu. Japończycy zgłosili zestrzelenie jednego Martina, błędnie rozpoznając chińskie bombowce.

Curtissy *Export Shrike* z 9. Grupy, których pierwotnym zadaniem miało być uciszenie artylerii przeciwlotniczej, spóźniły się. Nie wiadomo, czy wynikało to z błędu przy planowaniu, czy też z powodu warunków atmosferycznych. Ostatecznie w wyniku ataku na japońskie jednostki pływające 9. Grupa straciła dwie maszyny.

Czang Kaj-szek po tym ataku był wściekły i zdegradował obu dowódców dywizjonów ciężkich bombowców, zastępując ich Li Huaiminem i Huangiem Zhengyu. Ze stanowiska zdjęto także dowódcę 9. Grupy.

Było to pierwsze uwieńczone sukcesem nocne przechwycenie Chińskich Sił Powietrznych.

Zgodnie z japońskimi dokumentami samoloty z Kisarazu Kōkūtai, podzielone na dwie grupy po cztery maszyny, pojawiły się nad Nankinem 27 sierpnia o godz. 1.40 i 2.20. Stracono jeden bombowiec zestrzelony przez chińskie myśliwce.



Martin 139WC Chińskich Sił Powietrznych. Pierwszych sześć samolotów tego typu służyło w 30. Dywizjonie (bombowym ciężkim) 8. Grupy (bombowej ciężkiej). W misji 25 sierpnia 1937 roku wzięły udział dwa bombowce tego typu.

OSTATNIE DNI SIERPNIA

Zgodnie z japońskimi dokumentami 26 sierpnia o godz. 2.30 sześć bombowców G3M z Kanoya Kōkūtai, każdy przenoszący po 12 bomb 60 kg, pojawiło się nad Nanchangiem. Pochmurna pogoda utrudniała jednak odnalezienie celu, udało się to dopiero po godzinie poszukiwań. Po zrzuceniu bomb pojawiły się dwa chińskie myśliwce, ale nie doszło do walki w powietrzu.



Heinkel He 111 K na lotnisku. Samoloty tego typu służyły w 19. Dywizjonie (bombowym ciężkim) 8. Grupy (bombowej ciężkiej). W misji 25 sierpnia 1937 roku wzięły udział trzy bombowce tego typu.

26 sierpnia 1937 r. wskutek ataku wroga Chińczycy stracili Douglasa O-2MC nr 410 z 4. Dywizjonu 6. Grupy w dystrykcie Lin'an, Hangzhou, prowincja Zhejiang. Zginął pilot Peng Renbian.

Kolejnej nocy 26/27 sierpnia Japończycy zaatakowali Nankin., wysyłając osiem bombowców z Kisarazu Kōkūtai i sześć z Kanoya Kōkūtai. Dowódca skierowanego tu wcześniej 23. Dywizjonu 4. Grupy kpt. Mow Ying-chu (Mao Ying-Chu) wystartował na czele czterech *Hawków III*, aby spróbować przechwycić napastników. On i por. Lue Chi-Chun (Lu Ji-Chun) zdołali dostrzec w świetle reflektorów dwa samoloty z 1. Chūtai Kisarazu Kōkūtai. Otworzyli do nich ogień krótko po tym, jak zrzuciły bomby. Kiedy zbliżali się do miasta Tien-chang, niedaleko jeziora Kao-you, drugi bombowiec z 1. Chūtai zapalił się i rozbił. Był to nowy G3M2 Model 21 przydzielony w ramach uzupełnień po poniesionych stratach. Sześć G3M z Kanoya Kōkūtai miało z sukcesem i bez strat zrzucić swe bomby o godz. 4.

Japończycy przypuszczali, że tej nocy Chińczycy użyli pocisków zapalających lub karabinów maszynowych większego kalibru. Zdawano sobie co prawda sprawę, iż zbiorniki paliwa są wrażliwym punktem bombowców Typ 96 (Mitsubishi G3M), ale zakładano, że są dość bezpieczne w przypadku pocisków mniejszego kalibru. W rzeczywistości *Hawki III* były uzbrojone w jeden karabin maszynowy dużego kalibru (12,7 mm) i jeden mniejszego (7,92 mm). Już wcześniej Chińczycy z sukcesem atakowali bombowce G3M, celując w skrzydłowe zbiorniki paliwa, ale do tej pory nie udało im się żadnego zestrzelić w nocy.

29 sierpnia dwa Northropy Gamma 2E z 2. Grupy przeprowadziły nieskuteczny atak na lotniskowiec *Hōshō*.



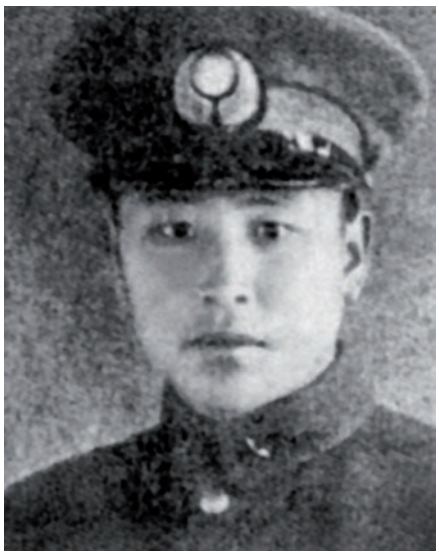
Boeingi 281 z 17. Dywizjonu 3. Grupy Chińskich Sił Powietrznych na lotnisku. 25 sierpnia 1937 roku osłaniały one bombowce z 8. Grupy atakujące japońskie jednostki pływające pod Wusung.

30 sierpnia siedem Northropów Gamma 2E z 2. Grupy prowadzonych przez Jung Yin-Chenga i Hsieh Yu-Chinga miało zbombardować japońskie statki transportowe. Omyłkowo jednak Chińczycy przy ujściu rzeki Jangcy zaatakowali o godz. 17.40 amerykański statek *s/s President Hoover*, który płynął do Szanghaju w celu ewakuacji obywateli amerykańskich. Chociaż

eprasa.pl a3c40e9349



Hsieh Mang był dowódcą 19. Dywizjonu 8. Grupy uzbrojonego w Heinkle He 111 K. Po misji w dniu 25 sierpnia 1937 roku został zdjęty z tego stanowiska.



Shih Yu-hsin był dowódcą 30. Dywizjonu 8. Grupy uzbrojonego w Martiny 139WC. Po misji w dniu 25 sierpnia 1937 roku także został zdjęty z tego stanowiska.

miał wyłożone duże flagi amerykańskie, pomylono go z japońskim statkiem *Asama Maru*. Trafiły dwie bomby stufuntowe (45,4 kg), zginął jeden z członków załogi, a rany odniosło sześciu innych i dwóch pasażerów. Według relacji świadków krótko przed godz. 17 trzy samoloty zrzuciły z lotu nurkowego w sumie sześć bomb. Rząd chiński wypłacił armatorowi Dollar Line 100 tys. dolarów odszkodowania. Sześciu chińskich lotników zostało tymczasowo aresztowanych za tę pomyłkę.

30 sierpnia sześć bombowców G3M z Kisarazu Kōkūtai zaatakowało o godz. 20 stację Hsu-chou na linii kolejowej Lung – Hai. Odnotowano bezpośrednie trafienie w tory i budynek stacji oraz cztery trafienia w wagony kolejowe na stacji. Podczas drogi powrotnej G3M były ścigane przez trzy chińskie myśliwce, ale zdołały im uciec.

Według stanu na 30 sierpnia 1937 r. chińskie lotnictwo posiadało 145 samolotów, z czego 2. Grupa miała 12 maszyn, 3. Grupa dysponowała 6 samolotami, 4. i 5. Grupy miały po 13 maszyn, 6. Grupa 25 samolotów, 7. Grupa 16 maszyn, 8. Grupa 8 samolotów, 9. Grupa 5 maszyn, 20. Dywizjon 6 samolotów, 29. Dywizjon posiadał 7 maszyn, a na stanie pozostałych jednostek były 34 samoloty.

W sierpniu Chińskie Siły Powietrzne wykonały 409 lotów ofensywnych nad rzeką Jangcy i 300 misji defensywnych. Meldowały stratę 27 samolotów z 33 poległymi lub zaginionymi lotnikami oraz 33 rannych.

WRZESIEŃ 1937 R.

Po podpisaniu traktatu o nieagresji z ZSRR 21 sierpnia 1937 r., Chińskie Siły Powietrzne rozpoczęły przygotowania do przyjęcia samolotów od Sowietów. Podczas pierwszych miesięcy wojny straty chińskie były nadzwyczaj wysokie i we wrześniu 1937 r. – długo przed pierwszą oficjalną ratą kredytu w wysokości 50 mln dolarów w marcu 1938 r. – Sowieci postanowili w jego ramach dostarczyć 225 samolotów. Wśród nich było 62 I-15 bis, 93 I-16 i 8 UTI-4. To był początek tajnej „Operacji Z" przewidującej nie tylko wysyłanie wyposażenia, lecz także tury sowieckich ochotników, którzy brali udział w walce. Również we wrześniu pierwsi chińscy piloci zostali wysłani do Lanzhou (Lanchow, prowincja Gansu) po nowe myśliwce, długo zanim te przybyły do Chin. 21 września 1937 r. Komisja ds. Lotnictwa rozkazała 4. Grupie przekazać wszystkie pozostałe Hawki III do 5. Grupy i udać się w celu przezbrojenia na I-16 typ 5 i I-15 bis. Przeszkolenie na I-16 przebiegało w Lanzhou, a na I-15 bis w Xi'an i Xiangfan (prowincja Hubei). W Lanzhou przeszkalano także chińskich lotników na bombowce Tupolew SB.

2 września trzy japońskie wodnosamoloty napotkały dziewięć chińskich Hawków. Japończycy zgłosili zestrzelenie lub zmuszenie do przymusowego lądowania trzech z nich, sami utracili jeden wodnosamolot.

3 września *Hawk III* nr 2310 pilotowany przez dowódcę klucza por. Tan Wona z 21. Dywizjonu został uszkodzony podczas ataku na pozycje japońskie w rejonie Szanghaju. Tan zdołał jednak powrócić na lotnisko Dajiaochang w Nankinie i wylądować o 17.30. Wydaje się jednak, że maszyna została spisana ze stanu.

4 września dziewięć *Hawków III*, pod dowództwem kpt. Mao Ying-Chu z 23. Dywizjonu 4. Grupy, stoczyło nad Jeziorem Tai walkę z parą Mitsubishi A5M z lotniskowca *Kaga,* prowadzoną przez kpt. Tadashi Nakajimę. W pierwszej walce swego nowego myśliwca Japończycy zgłosili zestrzelenie trzech chińskich myśliwców bez strat własnych. Jednak jedynie por. Cheng Hsiao-Yu (*Hawk III* nr 2209) musiał przymusowo lądować w Yang-Lin Kou.

W tym samym dniu dowódca klucza por. Lue Chi-Chun z tego samego 23. Dywizjonu zgłosił zestrzelenie wodnosamolotu E8N nad Szanghajem.

7 września o godz. 7.50 wyprawa wysłana z lotniskowca *Kaga* w składzie sześciu bombowców nurkujących D1A2, eskortowanych przez trzy A5M, dowodzonych przez kpt. Chikamasa Igarashi, została przechwycona niedaleko Jeziora Tai przez trzy *Hawki III*, pilotowane przez zastępcę dowódcy 22. Dywizjonu por. Lai Ming-Tanga, por. Lue Chi-Chuna z 23. Dywizjonu (*Hawk III* nr 2303) i Chou Geng-Hsu z 25. Dywizjonu. Lue i Chou zaatakowali bombowce i zgłosili zestrzelenie po jednym każdy (faktycznie dwa D1A2 zostały zestrzelone). Chińskie myśliwce walczyły potem z A5M przez pół godziny, zanim wróciły do Nankinu o 8.30. Maszyna Lai była trafiona 61 razy, a Lue został ranny w pośladek i musiał przymusowo lądować w bazie w Nankinie. Po powrocie na lotniskowiec, japońscy piloci zameldowali, że walczyli z siedmioma Curtissami *Hawkami* i zgłosili zestrzelenie pięciu z nich, z czego Igarashi trzech i bosman Watari Honda jednego. Chińczycy nie stracili jednak w tej walce żadnego samolotu.

12 września Douglas O-2MC z 6. Grupy rozbił się z powodu awarii niedaleko Taizhou w prowincji Zhejiang. Zginęła załoga w składzie Cheen Qingbai i Huang Bo.

13 września podczas ataku na cele naziemne został uszkodzony *Hawk III* nr 2401 pilotowany wówczas przez por. Yao Jei. Samolot musiał przymusowo lądować.

Kanonierka rzeczna *Ataka* była jednostką flagową okrętów osłaniających lądowanie japońskich oddziałów pod Wusung.



eprasa.pl a3c40e9349

15 września podczas startu z Chuanhui (dzielnica miasta Zhoukou) w prowincji Henan, rozbił się kolejny Douglas O-2MC z 6. Grupy. Zginął pilot Dai Yongzhang.

17 września 1937 r. dowódca 24. Dywizjonu kpt. Liu Chui-Kang (Liu Tsui-kang) lecący *Hawkiem III* miał prawdopodobnie zestrzelić wrogi bombowiec w rejonie Szanghaju. Ten sukces nie został jednak zgłoszony.

W OBRONIE NANKINU

19 września Japończycy rozpoczęli kampanię powietrzną mającą na celu zniszczenie chińskich myśliwców broniących Nankinu. 17 bombowców nurkujących Typ 94 i Typ 96 (Aichi D1A1 i D1A2) z 13. Kōkūtai dowodzonych przez kmdr ppor. Tetsujiro Wada było eskortowanych przez 12 A5M z tej samej grupy (13. Kōkūtai została przebazowana na lotnisko przy zakładach tekstylnych Kuang-Ta w Szanghaju 9 września, cztery dni wcześniej trafiła tu 12. Kōkūtai, obie grupy tworzyły 2. Rengo Kōkūtai – 2. Połączoną Grupę Lotniczą) prowadzonych przez kpt. Shichitarō Yamashita i 3 dalsze myśliwce tego typu z lotniskowca *Kaga*, które wiódł kpt. Chikamasa Igarashi, przy czym dwie z maszyn z *Kagi* zawróciły wkrótce z przyczyn technicznych (w tym maszyna dowódcy). Oddzielnie leciało 16 zwrotnych wodnosamolotów Typ 95 (Nakajima E8N), które też miały nawiązać walkę z chińskimi myśliwcami. Pochodziły one z transportowców wodnosamolotów i okrętów znajdujących się w rejonie Szanghaju.

W tym czasie Chińskie Siły Powietrzne były już w kiepskim stanie. Z powodu braku zapasowych maszyn straty bojowe były uzupełniane rzadko i w celu obrony Nankinu wszystkie sprawne myśliwce połączono w jedną grupę. Uszkodzone samoloty wymagały naprawy, a pilotów było więcej niż dostępnych maszyn. Pełnili oni więc służbę co drugi dzień.

Obrońcy w powietrze poderwali wszystkie dostępne myśliwce, łącznie 23 maszyny: pięć Boeingów 281 z 17. Dywizjonu prowadzonych przez por. „Buffalo" Wonga Sun-Shui i dwa Fiaty CR.32 z 8. Dywizjonu 3. Grupy (piloci porucznicy Liu Chi-Wei - Harry Low – i Huang Chue-ku) oraz 16 *Hawków III* – osiem z 4. Grupy prowadzonych przez kpt. Mow Ying-chu, dowódcę 23. Dywizjonu oraz osiem z 5. Grupy z kpt. Hu Huang-ru (Hu Chuang-ju) z 25. Dywizjonu na czele. Doszło do zaciętych walk powietrznych.

Hawki prowadzone przez kpt. Mow w samolocie oznaczonym IV-1 patrolowały na 12000 stóp (3658 m) i napotkały japońskie bombowce nurkujące lecące na 11000 stóp (3353 m) w osłonie A5M jakieś 3000 stóp (914 m) wyżej, gdy te przelatywały nad wzgórzami Ching-lung na wschód od Nankinu. Mow poprowadził swych pilotów do ataku czołowego na bombowce i skupił się na prowadzącym shōtai złożonym z trzech D1A2, a jego dwaj skrzydłowi uderzyli na 2. Shōtai. Mow trafił trzeciego Aichi w kluczu, który obrócił się w prawo i spadł, buchając kłębami dymu. Następnie Mow otworzył ogień do drugiej maszyny, uzyskując taki sam rezultat. W końcu obrał za cel prowadzącego D1A2, z któ-



Curtiss *Hawk III* nr taktyczny 2102 z 21. Dywizjonu 4. Grupy. 14 sierpnia 1937 roku pilotujący go por. Liu Chi-Sheng miał udział w zestrzeleniu G3M bosmana Mitsui Yanase. Następnego dnia Liu brał udział w zestrzeleniu B2M z lotniskowca *Kaga*, ale *Hawk III* nr 2102 został trafiony w zbiornik paliwa i musiał przymusowo lądować. Samolot ten brał też udział w walce 19 września 1937 roku i pilotujący go wówczas ranny w nogę Wu Ting-Chun także musiał przymusowo lądować. *Hawk III* nr 2102 został stracony 14 października 1937 roku gdy został zestrzelony nad Nankinem i zginął pilotujący go por. Zhang Tao-Liong z 8. Dywizjonu.

Malował Andrzej M. Olejniczak

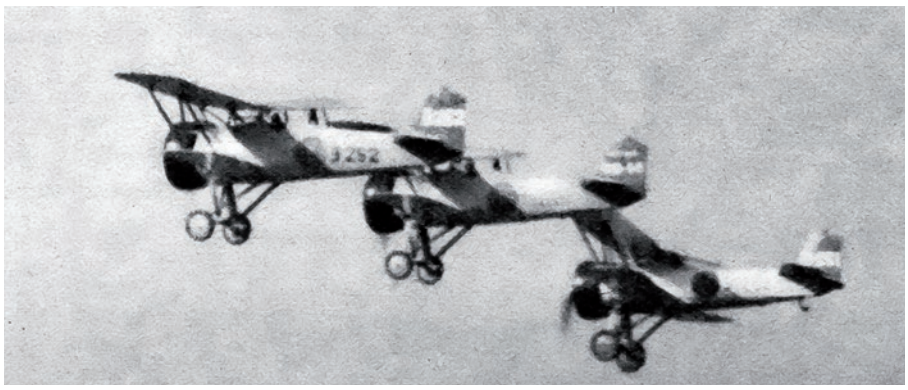
eprasa.pl a3c40e9349

rego zaczęły odpadać kawałki konstrukcji i jeden z nich uszkodził dolną część skrzydła *Hawka*. Nie mający już amunicji i ścigany przez A5M kpt. Mow oderwał się od nich i wrócił do Nankinu, jego samolot został trafiony w zbiornik paliwa i w silnik, gdzie pocisk uszkodził jeden z cylindrów. Mow zgłosił zestrzelenie pewne jednego Aichi, prawdopodobne drugiego i uszkodzenie trzeciego. Japońskie dokumenty potwierdzają jednak, że żaden z trzech D1A2 z klucza por. Kawaguchiego z 13. Kōkūtai nie wrócił z tej misji.

Pozostałe chińskie myśliwce zostały związane walką przez eskortujące A5M oraz E8N i nie zdołały przebić się do bombowców. Stracono trzy Boeingi, oba Fiaty oraz sześć *Hawków III*. Zginęło 4 pilotów: obaj Fiatów, lecący Boeingiem nr 1701 por. Liu Lan-ching (Liu Lin-Qing) oraz zasiadający za sterami *Hawka III* nr 2509 por. Tai Kwang-chin (Dai Guang-Jin), jeden ze skrzydłowych kpt. Mow. Czterech następnych zostało rannych, w tym dowódca klucza z 25. Dywizjonu, por. Liu Chung-Wu (*Hawk III* nr 2101), który ranny w lewą nogę przymusowo lądował w rejonie lotniska Jurong koło Nankinu. Również ranny w nogę Wu Ting-Chun (*Hawk III* nr 2102) przymusowo lądował na lotnisku Yangzhou. Liu Yi-Jun (*Hawk III* nr 2512) także został ranny i wyskoczył ze spadochronem, podobnie jak Yang Yi-En (*Hawk III* nr 2306). Por. „Buffalo" Wong Sun-Shui (Boeing 281 nr 1703) ruszył na pomoc por. Liu Lan-chingowi, który wyskoczył z trafionego samolotu, ale został ostrzelany przez trzy E8N, gdy opadał na ziemię na spadochronie i zginął. „Buffalo" zaatakowany przez A5M z 13. Kōkūtai (pilotowanego przypuszczalnie przez bsmt. Haradę, który zgłosił zestrzelenie „Bredy 27" podczas tej walki) musiał ranny wyskoczyć ze spadochronem i został wyłączony z działań na pół roku.

Cztery inne *Hawki III* wróciły uszkodzone: wspomniany IV-1 pilotowany przez kpt. Mow; 2404 zastępcy dowódcy 25. Dywizjonu por. Tung Ming-teha (Teng Ming-Teha); 2405, którego pilotem był por. Chen Huai-Min z 23. Dywizjonu (zgłosił on zestrzelenie samolotu przeciwnika) oraz samolot, którym leciał Chou Geng-Hsu z 25. Dywizjonu.

Japończycy stracili 3 bombowce nurkujące zestrzelone przez kpt. Mow, E8N z lekkiego krążownika *Sendai*, który padł ofiarą Boeinga 281 oraz dwa dalsze wodnosamoloty zmuszone do wodowania na Jangcy (jeden z nich był pilotowany przez por. Nambu, który dowodził maszynami z transportowca wodnosamolotów *Kamoi*). Ich załogi uratowano, ale maszyny przepadły. Dodatkowo jeden A5M uszkodzony w walce pilotowany przez Osamu Kudō „przestrzelił" pas startowy lotniska Kuang-Ta, wpadł do rzeki Huangpu i spisano go ze stanu. Kudō został uratowany przez żołnierzy. Kilka maszyn odniosło uszkodzenia.



Trzy myśliwce Nakajima A2N w locie. W 1937 roku była to już konstrukcja przestarzała, ale A2N operujące z lotniskowców *Kaga* i *Hōshō* wzięły udział w początkowym okresie drugiej wojny chińsko-japońskiej.



Japońskie lotniskowce *Hōshō* (na pierwszym planie) i *Kaga* operujące u chińskich wybrzeży w 1937 roku. Trzy myśliwce Nakajima A2N z *Hōshō* przechwyciły Heinkle He 111 K z 19. Dywizjonu atakujące japońskie jednostki pływające pod Wusung.

Japończycy zgłosili 33 zwycięstwa powietrzne, w tym 6 prawdopodobnych (z tego myśliwcy raportując walkę z 20 Curtissami *Hawkami* i Boeingami 281, zameldowali o 12 zwycięstwach pewnych i 3 prawdopodobnych). Z 13. Kōkūtai zwycięstwa w swej pierwszej walce zgłosili: bosman Tadashi Torakuma dwa (z 7, wszystkie w Chinach), Kiyoto Koga dwa (z 13, wszystkie w Chinach), Toshiyuki Sueda dwa (z 9, z tego 6 w Chinach), Yuzo Okamoto z klucza kpt. Yamashity jedno (z również 9, z tego 3 w Chinach), Osamu Kudō (z 7, z czego 3 w Chinach), a także wspomniany już bsmt Harada. Jedyny pilot z lotniskowca *Kaga* biorący udział w tej walce, bsmt Ki-ichi Oda, zgłosił zestrzelenie dwóch *Hawków* i trzeciego prawdopodobnie (z 9, z czego 4 w Chinach).

Dzień później Japończycy powtórzyli nalot, ich samoloty nadlatywały w dwóch dużych formacjach. Pierwsza składała się z dwunastu bombowców nurkujących D1A1 i czterech myśliwców A5M, zaś druga z piętnastu D1A1 i D1A2, jedenastu bombowców torpedowych Typ 92 (Kugisho B3Y1), dwóch A5M oraz trzynastu wodnosamolotów E8N. Japończycy zbliżali się do Nankinu około godz. 10.

Przeciwstawiło im się już tylko 11 chińskich myśliwców – dziewięć *Hawków III* prowadzonych przez dowódcę 24. Dywizjonu 5. Grupy, kpt. Liu Chui-Kanga (Liu Tsui-kanga) oraz dwa Boeingi 281 (1706 i 1707) pilotowane przez dowódcę klucza z 17. Dywizjonu 3. Grupy por. Hu Tsuo-lunga ze skrzydłowym. Chińczycy dostali rozkaz, aby unikać walki z japońskimi myśliwcami.

Hawki III, które miały działające instalacje tlenowe, patrolowały na pułapie 20000 stóp (6096 m), szukając okazji do ataku. Kiedy lecące na wysokości 15000 stóp (4572 m) Boeingi zostały związane walką z A5M, *Hawki* próbowały przedostać się do bombowców.

Kpt. Liu (*Hawk III* nr 2202) wraz ze skrzydłowymi por. Yuan Pao-kangiem i por. Hsin Shou-yi (*Hawk III* nr 2109) zaatakowali jedną z formacji bombowców nurkujących, zgłaszając uszkodzenie jednego. Pozostałe Aichi próbowały otoczyć chińskie myśliwce i w tym momencie dołączyły do nich dwa E8N. Liu i Yuan zgłosili zestrzelenie po jednym wodnosamolocie, ale Japończycy



Mitsubishi G3M1 Model 11 z Kisarazu Kōkūtai w bazie Ōmura na Kiusiu w sierpniu 1937 roku.

eprasa.pl a3c40e9349

przyznają się w tym dniu do straty tylko jednego E8N z załogą. Stracili tego dnia także jednego D1A2 z 13. Kōkūtai.

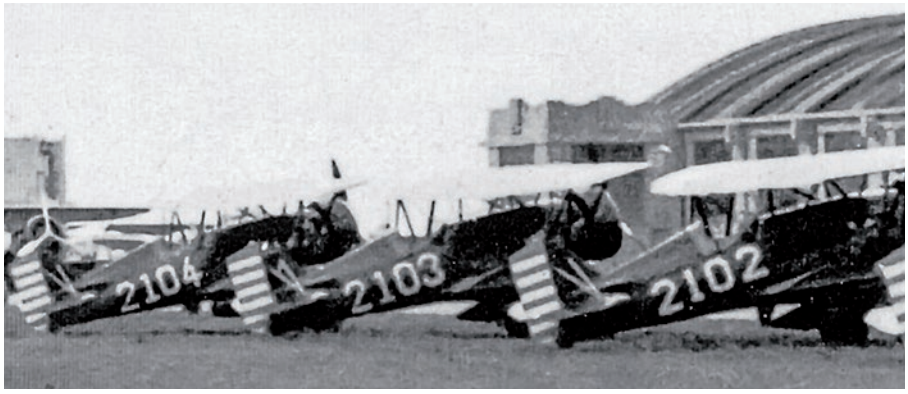
Por. Yue Yi-chin (Le Yi-Chin; *Hawk III* IV-1) z 22. Dywizjonu 4. Grupy zgłosił zestrzelenie lekkiego bombowca na zachód od Chenkiang (Zhen-Jiang). Z japońskich dokumentów wynika, że atakował on przypuszczalnie D1A1 por. Yoshiyuki Kame. Kame prowadził grupę 15 bombowców nurkujących D1A1 i D1A2 z lotniskowca *Kaga* oraz z 13. Kōkūtai, które zostały zaatakowane przez pojedynczego Hawka nurkującego od strony słońca nad Chenkiang. Bombowiec został uszkodzony i zginął strzelec bosman Kuroki, ale Kame zdołał wrócić na lotnisko Kuang-Ta.

Trzy z *Hawków* odniosły uszkodzenia w walce: wzmiankowane już nr 2202 i IV-1, a także nr 2206. Boeing nr 1706 został trafiony w podwozie i skrzydła, lecz wszystkie chińskie samoloty wylądowały o godz. 14. Piloci japońskich A5M po powrocie zgłosili cztery zwycięstwa, z których trzy przypadły bosmanowi Watari Handa z lotniskowca *Kaga* (zwycięstwa 2-4 z ogółem 13, z czego 6 w Chinach).

Po raz kolejny cesarscy piloci uderzyli na Nankin 22 września. Japończycy wysłali trzy duże formacje bombowców nurkujących i bombowców torpedowych w osłonie myśliwców A5M i wodnosamolotów E8N. Chińczycy poderwali dziesięć *Hawków III* ponownie prowadzonych przez kpt. Liu Chui-Kanga oraz dwa Boeingi pilotowane przez dowódcę 17. Dywizjonu kpt. „Johna" Wonga Pan-Yanga ze skrzydłowym. Te ostatnie znów miały walczyć z myśliwcami, a zadaniem Hawków było zwalczanie bombowców, ale tym razem część A5M leciała na wyższym pułapie.

Kpt. Liu pozostawił jednego skrzydłowego por. Shena Tse-Liu (Chena Tse-liu; formalnie z 8. Dywizjonu) na pułapie 20000 stóp (6096 m) i zanurkował z por. Yuanem Pao-kangiem do ataku na bombowce nurkujące lecące na 15000 stóp (4572 m). Samotny Shen stoczył walkę z kluczem A5M, jego Hawk *został* wielokrotnie trafiony i silnik przerwał prace. Shen musiał przymusowo lądować na brzegu Jangcy, odnosząc obrażenia twarzy. Liu i Yuan zgłosili po zestrzeleniu bombowca nurkującego każdy, ale Japończycy stracili w tym dniu tylko jednego D1A2 z 13. Kōkūtai.

Przymusowo lądować musiał też Boeing 281 nr 1706 pilotowany przez „Johna" Wonga. Już w czasie drogi powrotnej bosman Tadashi Torakuma z 13. Kōkūtai został zaskoczony niespodziewanym atakiem chińskiego Curtissa *Hawka* niedaleko Chang-Chow (być może pilotowanego przez por. Shena Tse-Liu). Samolot Torakumy został trafiony z tyłu przez łącznie 21 pocisków, które jednak nie wyrządziły większych szkód. Torakuma zdołał nawiązać walkę i zgłosił zestrzelenie przeciwnika. Było to jego trzecie zwycięstwo (z ogółem 7 – wszystkie w Chinach). Bosman Kiyoto Koga z 13. Kōkūtai zgłosił dwa zestrzelone Curtissy *Hawki* (zwycięstwa 3 i 4) nad Nankinem podczas tego ataku. Koga przypuszczalnie walczył z Boeingami. Także Juzo Okamoto, z tej samej jednostki, zgłosił zestrzelenie samolotu wroga jako swoje drugie zwycięstwo. Tego dnia Japończycy wykonali łącznie 61 lotów, przeprowadzając trzy naloty. W powietrzu napotkali jedynie cztery *Hawki* i jednego Boeinga 281. Zgłosili zestrzelenie czterech samolotów i stratę jednego bombowca nurkującego.



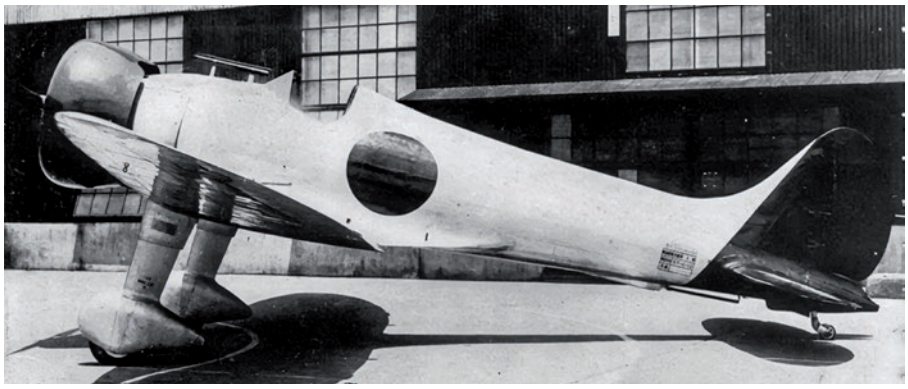
Trzy Curtissy *Hawki III* z 21. Dywizjonu 4. Grupy na lotnisku. 14 sierpnia 1937 roku por. Liu Chi-Sheng pilotujący widocznego na pierwszym planie *Hawka III* nr 2102 miał udział w zestrzeleniu G3M bosmana Mitsui Yanase. Następnego dnia Liu brał udział w zestrzeleniu B2M z lotniskowca *Kaga*, ale *Hawk III* nr 2102 został trafiony w zbiornik paliwa i musiał przymusowo lądować. Samolot ten brał też udział w walce 19 września 1937 roku, pilotujący go wówczas ranny w nogę Wu Ting-Chun także musiał przymusowo lądować. *Hawk III* nr 2102 został strącony 14 października 1937 roku nad Nankinem i zginął pilotujący go por. Zhang Tao-Liong z 8. Dywizjonu.



Japoński wodnosamolot nad Szanghajem. Od 1932 roku załogi japońskich dwumiejscowych wodnosamolotów szkolono w walce powietrznej i maszyny tego typu często wysyłano w celu przechwytywania wrogich samolotów.

Ostatnim dniem operacji przeciwko Nankinowi był 25 września 1937 r. W nalocie tego dnia wzięły udział 52 bombowce nurkujące, 10 samolotów torpedowo-bombowych i 12 wodnosamolotów. Myśliwce osłony wykonały 20 lotów i nie napotkały już chińskiego przeciwdziałania w powietrzu. Trzy bombowce nurkujące utracono jednak za sprawą artylerii przeciwlotniczej, zostały trafione ogniem z działek 20 mm i 37 mm, jeden z nich wodował na Jangcy (był to przypuszczalnie D1A1 z 12. Kōkūtai).

W czasie tygodnia nalotów na Nankin samoloty japońskiej marynarki dokonały 291 lotów nad miastem (zrzucono 355 bomb). Stracono zestrzelonych osiem bombowców nurkujących i dwa wodnosamoloty, a 18 lotników zginęło bądź zaginęło w akcji. Dwa kolejne wodnosamoloty musiały przymusowo wodować, spisano też ze stanu jednego A5M, który uszkodzony w walce 19 września „przestrzelił" lotnisko przy lądowaniu. Zgłoszono zestrzelenie w powietrzu



Mitsubishi A5M1 w widoku z lewej strony. Pierwszą walkę myśliwce tego typu stoczyły 4 września 1937 roku i szybko udowodniły swą techniczną przewagę nad chińskimi myśliwcami.

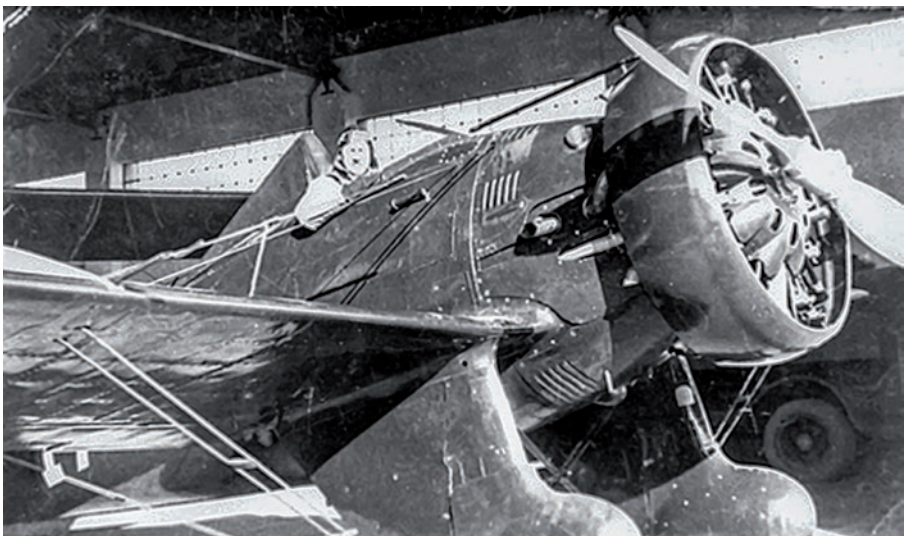
23 i 24 września nad rejonem Nankinu panowała zła pogoda i Chińczycy wykorzystali ten czas do naprawy maszyn, których liczba topniała w zastraszającym tempie. Za zdolne do walki uznano jednak wówczas tylko *Hawki III* o nr. taktycznych 2109, 2202, 2205, 2206, 2207, 2404, 2407 i 2501 oraz pojedynczego Boeinga 281 nr 1707.

Ostatnim dniem operacji przeciwko Nankinowi był 25 września 1937 r. W nalocie tego dnia wzięły udział 52 bombowce nurkujące, 10 samolotów torpedowo-bombowych i 12 wodnosamolotów. Myśliwce osłony wykonały 20 lotów i nie napotkały już chińskiego przeciwdziałania w powietrzu. Trzy bombowce nurkujące utracono jednak za sprawą artylerii przeciwlotniczej, zostały trafione ogniem z działek 20 mm i 37 mm, jeden z nich wodował na Jangcy (był to przypuszczalnie D1A1 z 12. Kōkūtai).

W czasie tygodnia nalotów na Nankin samoloty japońskiej marynarki dokonały 291 lotów nad miastem (zrzucono 355 bomb). Stracono zestrzelonych osiem bombowców nurkujących i dwa wodnosamoloty, a 18 lotników zginęło bądź zaginęło w akcji. Dwa kolejne wodnosamoloty musiały przymusowo wodować, spisano też ze stanu jednego A5M, który uszkodzony w walce 19 września „przestrzelił" lotnisko przy lądowaniu. Zgłoszono zestrzelenie w powietrzu 42 chińskich myśliwców, co jest liczbą mocno zawyżoną, nie ulega jednak wątpliwości, że siły obrońców zostały poważnie uszczuplone.

Podczas przerwy w bitwie o Nankin 26 września 1937 r. sieć wczesnego ostrzegania zgłosiła meldunek o pojedynczym japońskim myśliwcu

eprasa.pl a3c40e9349

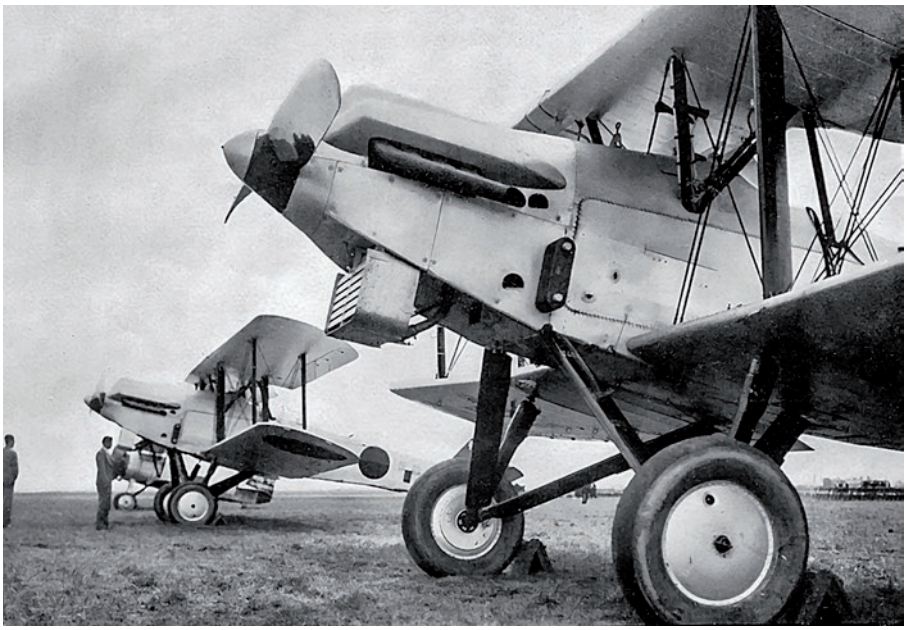


Boeing 281. Myśliwce tego typu były na stanie 17. Dywizjonu 3. Grupy.

zbliżającym się do miasta. W celu jego przechwycenia wystartowali por. Lo Ying-Teh (Loh Ying-teh) z 24. Dywizjonu razem ze skrzydłowym ppor. Changiem Tao-liangiem. Chińczycy dostrzegli samotnego A5M najwyraźniej wykonującego misję rozpoznawczą. Lo zdołał zająć pozycję z tyłu od dołu i oddał celną serię. A5M początkowo oderwał się od wolniejszego *Hawka*, ale miał poważnie uszkodzony jeden ze zbiorników paliwa w skrzydłach i kpt. Shichirō Yamashita z 13. Kōkūtai musiał przymusowo lądować za chińskimi liniami, odnosząc przy tym obrażenia. Został schwytany, a w ręce Chińczyków wpadł też jego samolot.

Por. Lo odwiedził później Yamashitę, który był dowódcą dywizjonu myśliwskiego 13. Kōkūtai, w szpitalu i powoli zaprzyjaźnił się z nim. Japończyk początkowo myślał, że zostanie zabity, wstydził się też, iż dostał się do niewoli. Lo pomału zrozumiał, że Japończycy uważają, że schwytanie przynosi wielki wstyd rodzinie. Rozgrywając sprawę psychologicznie nakłonił Yamashitę do współpracy z chińskim wywiadem, kryptologami kierowanymi przez matematyka dr. Changa Chao-hsi. Obiecał Japończykowi, że jego współpraca nie zostanie ujawniona przez 30 lat. Dla pewności usunięto też z oficjalnej historii Chińskich Sił Powietrznych zapis dotyczący okoliczności jego zestrzelenia. Współpraca Yamashity i wcześniej już wzmiankowanego oficera z lotniskowca *Kaga* (członka załogi jednego z bombowców Mitsubishi B2M2 zestrzelonych 15 sierpnia 1937 r.) przyczyniły się do złamania i odczytania kodów taktycznych Lotnictwa Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii w początkowym okresie wojny. Japończycy byli przekonani, że Yamashita zmarł po wzięciu go do niewoli, a okoliczności zwycięstwa por. Lo Ying-Teha zostały ujawnione – zgodnie z obietnicą daną Yamashicie – dopiero w 1967 r.

27 września kpt. Liu Chui-Kang poprowadził sześć *Hawków III* z podwieszonymi dwiema bombami po 110 funtów (50 kg) i czteroma po 40 funtów (18 kg) do ataku na japońskie czołgi, które zauważono koło Lo-tien. Krążąc nad wskazanym miejscem, Chińczycy nie dostrzegli czołgów, zauważyli za to dwa japońskie myśliwce. Pospiesznie zrzucili bomby na wrogie pozycje i skierowali się przeciwko nim. Liu zgłosił zestrzelenie jednego, po czym wszystkie *Hawki III* wróciły do Nankinu.



Samoloty torpedowo-bombowe Typ 92 (Kugisho B3Y1) na lotnisku.

PAŹDZIERNIK 1937 R.

6 października Chińczycy dysponowali 95 samolotami, z czego w 2. Grupie było 7 maszyn, w 3. Grupie pozostały tylko 2 maszyny, w 4. Grupie było ich 6, 5. Grupa miała 10 samolotów, 6. Grupa dysponowała 20 maszynami, 7. Grupa miała 15 samolotów, 8. Grupa posiadała 7 maszyn, na stanie 9. Grupy nie wykazywano żadnego samolotu, podobnie jak w 20. Dywizjonie, 29. Dywizjon miał dwie maszyny, a pozostałe jednostki dysponowały 26 samolotami.

Podczas pierwszego miesiąca walk w powietrzu rozpoczętego 14 sierpnia Chińskie Siły Powietrzne ogółem zgłosiły zestrzelenie ponad 60 japońskich samolotów. Historycy Chińskiej Republiki Ludowej twierdzą, że w 1937 r. podczas



Zdjęcie z chińskiej prasy z września 1937 roku przedstawiające japońskiego lotnika wziętego do niewoli. Przypuszczalnie przedstawia kpt. Shichirō Yamashitę z 13. Kōkūtai zestrzelonego przez por. Lo Ying-Teha w dniu 26 września 1937 roku. Yamashita podjął współpracę z chińskim wywiadem. Japończycy byli przekonani, że Yamashita zmarł po wzięciu go niewoli, a okoliczności zwycięstwa por. Lo Ying-Teha zostały ujawnione, zgodnie z obietnicą daną Yamashicie, dopiero w 1967 roku.

walk w rejonie Szanghaju, razem z wojskami lądowymi, zestrzelono 230 samolotów, zabijając 327 japońskich lotników. Według Japończyków pomiędzy 14 sierpnia a 10 października 1937 r. stracili oni 39 samolotów, niszcząc 181 chińskich samolotów w powietrzu i 140 na ziemi.

1 października ppor. Peng Chow z 34. Dywizjonu (tymczasowego) po alarmowym starcie przez pomyłkę zestrzelił Heinkla He 111 K z 19. Dywizjonu, zginęła cała załoga. Peng leciał *Hawkiem II* nr 2804, który po uszkodzeniach odniesionych w walce 16 sierpnia (był wówczas pilotowany przez por. „Arta" Chin Shui-Tina) został podczas naprawy przezbrojony poprzez wymianę jednego kaemu kal. 7,62 mm na wukaem kal. 12,7 mm (musiała to być jedna z maszyn zakupionych przez Kanton uzbrojonych w dwa kaemy kal. 7,62 mm). *Hawk II* nr 2804 został wraz z częścią 28. Dywizjonu wysłany 16 września do Taiyuan w pro-

eprasa.pl a3c40e9349

wincji Shanxi, skąd ewakuowano go do Hankou właśnie 1 października. Wieczorem tego dnia ogłoszono alarm i piloci 34. Dywizjonu, którzy w większości zostali dopiero co mianowani na stopień oficerski po ukończeniu szkolenia, startowali każdym dostępnym „Starym *Hawkiem*". W powietrzu były wówczas też oba pozostałe He 111 K, które poderwano w celu uniknięcia zniszczenia na ziemi. Załoga drugiego Heinkla była wściekła i groziła zabiciem pilota, który zestrzelił własny samolot. Penga uratował fakt, że też był Kantończykiem, co przekonało lotników 19. Dywizjonu, że bombowiec nie został celowo zestrzelony przez Centralne Siły Powietrzne (czyli przez pilota „nankińskiego"). Peng trafił jednak na pewien czas do więzienia, a jego kariera była zrujnowana. Później wstąpił do lotnictwa kolaborującego z Japończykami rządu Wang Ching-weia, a po zakończeniu wojny skazano go za to jako zdrajcę na śmierć.

3 października Japończycy rozpoczęli drugą ofensywę powietrzną nad Nankinem i w czasie trzech tygodni myśliwce Mitsubishi A5M z 13. Kōkūtai wykonały w jej ramach 27 misji nad ówczesną chińską stolicą.

6 października Japończycy przeprowadzili dwa ataki na Nankin, podczas których dziesięć A5M stoczyło dwie walki z łącznie 23 chińskimi myśliwcami, zgłaszając bez strat zestrzelenie dziesięciu z nich.

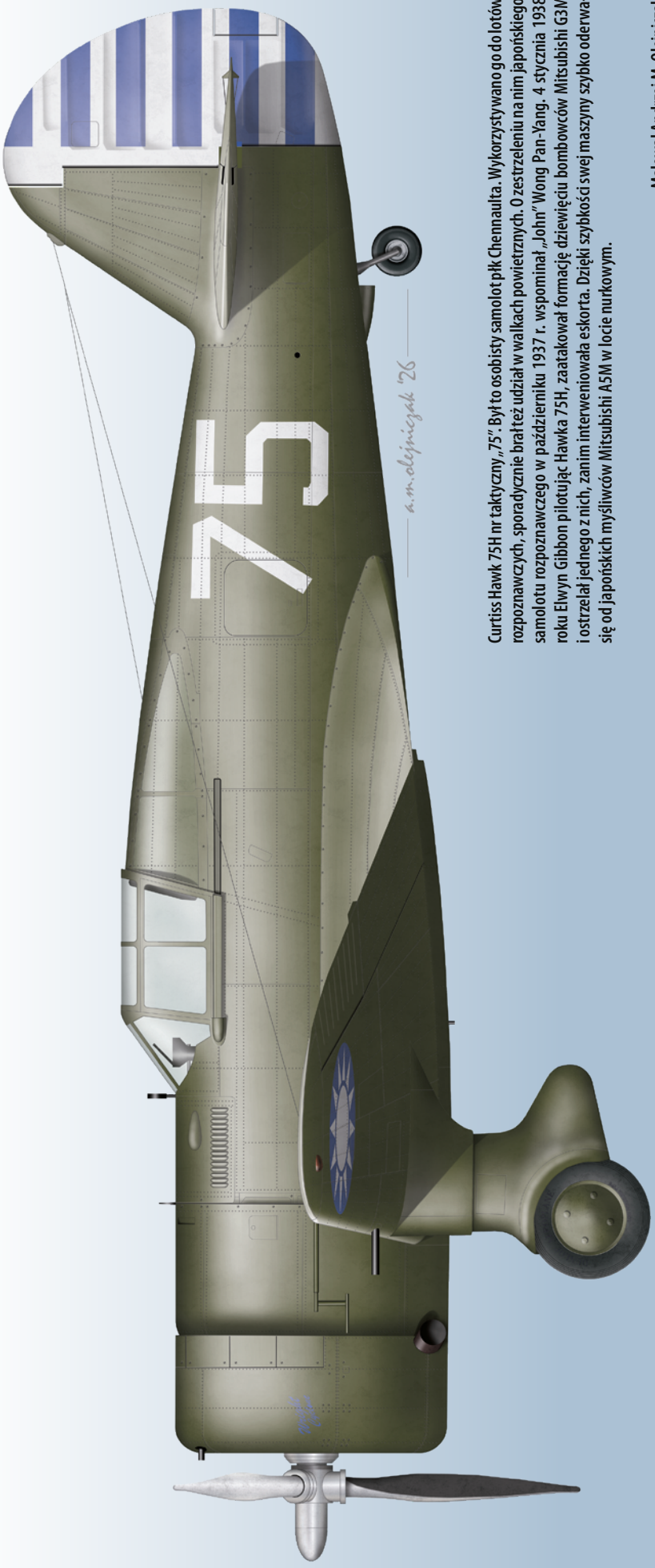
Najpierw o godz. 10.30 jedenaście japońskich myśliwców, eskortujących cztery bombowce, walczyło z tuzinem *Hawków* bez strat po obu stronach. Później o godz. 15 pięć myśliwców towarzyszących trójce bombowców starło się z dwunastką *Hawków* działających w dwóch grupach i Chińczycy mieli stracić dwa samoloty.

Dowódca klucza z 13. Kōkūtai Kiyoto Koga zgłosił zestrzelenie trzech samolotów w tym rejonie w czasie całego dnia (były to jego zwycięstwa 5 – 7). Tishiyuki Sueda z tej samej jednostki, pomimo że jego karabiny maszynowe nie działały prawidłowo, ścigał wrogi samolot tak długo, aż ten rozbił się o ziemię. Jego samolot został jednak też trafiony i Sueda miał problemy z odnalezieniem drogi powrotnej – do bazy powrócił dopiero wieczorem.

Wang Zhou (*Hawk III* nr 2102), dowódca klucza z 24. Dywizjonu, powrócił z porannej misji z dwudziestoma trafieniami w samolot.

W tym dniu kpt. Liu Chui-Kang, dowódca 24. Dywizjonu, wystartował na czele mieszanej formacji dziesięciu Hawków III, jednego Boeinga 281 i dopiero co naprawionego Fiata CR.32. Ostrzeżenie o drugim ataku przyszło późno i obrońcy mieli miało czasu, aby wznieść się na odpowiedni pułap, by przechwycić bombowce. Liu i jego skrzydłowi zostali zaatakowani przez A5M. Por. Teng Ging-Xiang (Tung Ching-hsiang), który właśnie uszkodził bombowiec, został zaatakowany przez dwa Mitsubishi. Jego *Hawk III* nr 2109 został trafiony, co zmusiło go do wycofania z walki i przymusowego lądowania koło szkoły artylerii.

Liu w *Hawku III* nr 2407 spóźnił się, aby pomóc Tengowi, zdołał jednak wejść na ogon drugiego A5M i trafił go serią, po której Mitsubishi wpadł



Curtiss Hawk 75H nr taktyczny „75". Był to osobisty samolot płk Chennaulta. Wykorzystywano go do lotów rozpoznawczych, sporadycznie brał też udział w walkach powietrznych. O zestrzeleniu na nim japońskiego samolotu rozpoznawczego w październiku 1937 r. wspominał „John" Wong Pan-Yang. 4 stycznia 1938 roku Elwyn Gibbon pilotując Hawka 75H, zaatakował formację dziewięciu bombowców Mitsubishi G3M i ostrzelał jednego z nich, zanim interweniowała eskorta. Dzięki szybkości swej maszyny szybko oderwał się od japońskich myśliwców Mitsubishi A5M w locie nurkowym.

Malował Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl a3c40e9349

w korkociąg. Następnie został zaatakowany przez pierwszego, co zmusiło Liu do wznoszenia spiralą. Japończyk otwierał ogień do niego wielokrotnie w ciągu kilku minut, ale Liu udało się uniknąć trafienia. W końcu Chińczyk zanurkował spiralnie, a pilot A5M nie poleciał za nim, być może sądząc, iż w końcu go trafił. W drodze powrotnej Liu dostrzegł samotnego *Hawka III* atakowanego przez A5M, był jednak za daleko, aby mu pomóc. Chiński pilot nie dostrzegł napastnika na czas, został zestrzelony i zginął. Okazał się nim lecący *Hawkiem III* nr 2203 drugi skrzydłowy Liu, ppor. Ma Jin-Zhong (Ma Chin-chung), który dopiero co ukończył szkołę lotniczą.



Samoloty myśliwskie Mitsubishi A5M1 i A5M2 Ko na lotnisku Kuang-Ta w Szanghaju około 10 września 1937 roku. Chociaż cenzor usunął oznaczenia na ogonach, wydaje się, że myśliwce należą do 13. Kōkūtai, która została tu przebazowana 9 września 1937 roku.

Liu zaliczono zwycięstwo, ale japońskie dokumenty wskazują, że poważnie uszkodzony A5M zdołał wrócić do Szanghaju długo potem, jak uznano go za zaginionego. Biorąc pod uwagę okoliczności starcia, wydaje się prawdopodobne, że Liu walczył z Suedą.

Po prawie dwóch miesiącach leczenia i rehabilitacji płk. Kao Chi-Hang powrócił „do akcji" w październiku. Mianowano go dowódcą wszystkich myśliwców Chińskich Sił Powietrznych, jednocześnie pozostawał dowódcą 4. Grupy. Przez okres jego nieobecności ilość chińskich myśliwców broniących Nankinu spadła do stanu jednego dywizjonu. Chińczycy, niezdolni do uzupełnienia strat i pozbawieni części zamiennych w celu doprowadzenia uszkodzonych maszyn do stanu zdolnego do walki, już w końcu sierpnia połączyli wszystkie pozostałe myśliwce w jedną Tymczasową Grupę Myśliwską. Większość pilotów 4. Grupy została wysłana na granicę z Sowietami w celu przejęcia I-15 bis oraz I-16 typ 5 i przeszkolenia na nowe myśliwce. Do przezbrojenia na I-16 przeznaczono 21. Dywizjon i piloci tej jednostki we wrześniu udali się do Lanzhou. Dywizjony 22. i 23. miały przesiąść się na I-15 bis. Pozostałe *Hawki* przekazano do 5. Grupy. Chińscy piloci skarżyli się, że osiągi ich maszyn są gorsze od nowych japońskich myśliwców. W wyniku stałej presji ze strony A5M z 13. Kōkūtai zaczęto stosować taktykę „partyzancką" i – unikając walki z myśliwcami – atakowano bombowce zgodnie z zasadą „uderz i uciekaj". Wielu pilotów było wyczerpanych, a morale upadło. Kiedy płk Kao powrócił, ostro zabrał się do pracy, aby zmienić ten stan rzeczy. Najpierw odciążono *Hawki III* (które były w gruncie rzeczy maszynami myśliwsko-bombowymi), aby mogły podjąć walkę z A5M. Zdemontowano zaczepy bombowe, półokrągły pierścień spod przedniej części kadłuba stabilizujący przepływ powietrza podczas lotu z podwieszoną bombą lub zbiornikiem paliwa oraz światła do lądowania (według innej wersji zaczepy bombowe zdemontowano już wcześniej, pod koniec sierpnia). Zwrotność i osiągi odciążonego *Hawka III* wyraźnie się poprawiły. Później Kao starannie dobrał trzech najbardziej doświadczonych pilotów do lotów na zmodernizowanych maszynach. Nie mieli oni unikać walki z myśliwcami wroga.

Po powrocie płk. Kao na początku października (ale przed 12 października) miało miejsce wydarzenie, o którym wspominał kpt. „John" Wong Pang-Yang. Z sieci wczesnego ostrzegania nadszedł meldunek o japońskim samolocie rozpoznawczym i w celu jego przechwycenia wystartowały dwa *Hawki III* pilotowane przez płk. Kao i por. Yuana Pao-kanga. „John" Wong wystartował również pilotując *Hawka 75H*, osobisty samolot Chennaulta i dysponując szybszą maszyną pierwszy odnalazł japoński samolot. Atakując od dołu zestrzelił go, zanim *Hawki III* przybyły na miejsce walki. „John" Wong wspominał, że strzelał z dwóch kaemów, co potwierdzałoby, iż *Hawk 75H* był uzbrojony – przynajmniej w tym czasie – tylko w dwa karabiny zamontowane w kadłubie (jeden 12,7 mm i jeden 7,62 mm).

Okazja do przetestowania lżejszych *Hawków* nadarzyła się 12 października. O godz. 11 nadeszła informacja o dwóch wodnosamolotach lecących z Szanghaju na zachód od Ben-niu, najwyraźniej w misji rozpoznawczej. Cztery *Hawki III* prowadzone przez płk. Kao przechwyciły dwie maszyny typu Nakajima E8N z transportowca wodnosamolotów *Kamoi* nad Chiang-yin (Kiangyin). Chińskie myśliwce zaatakowały, otwierając ogień ze 150 m do prowadzącej maszyny. Był to E8N kpt. Tokumori Nambu, dowódcy wodnosamolotów z *Kamoi*, który zapalił się i gwałtownie skręcił w stronę Chińczyków, zderzając się z *Hawkiem*, za sterami którego zasiadał por. Yuan Pao-kang (*Hawk III* nr 2404), być może próbując taranować. Japońska maszyna rozbiła się w płomieniach, a Yuan zdołał przymusowo wylądować w Hanghzou bez lewego dolnego i części górnego prawego płata. Wyszedł z tego bez większego uszczerbku – miał jedynie obrażenia oka. Drugi wodnosamolot odniósł ciężkie uszkodzenia w wyniku ostrzału pozostałych *Hawków* i próbował wodować na Jangcy. Chińskie myśliwce strzelały do niego tak długo, dopóki nie zatonął. Obie japońskie załogi zginęły.

Być może nie tylko Nambu próbował w tym starciu staranować przeciwnika. Chennault uważał, że japońskie myśliwce A5M mają lekką konstrukcję i zasugerował, że w razie potrzeby chińscy piloci mogliby rozważyć ich staranowanie. Jak wspominał w „The Way of a Fighter" po tej walce spotkał się z Yuanem, a ten z zabandażowanym okiem poskarżył się mu, iż jego zdaniem taranowanie jest dopuszczalne. Chennault wyjaśnił, że jego rekomendacja dotyczyła lekkich jednopłatowców, a Yuan zdecydował się staranować tradycyjny dwupłatowiec o mocnej konstrukcji.

Później tego samego dnia Japończycy zaatakowali Nankin w sile dziewięciu G3M eskortowanych przez jedenaście A5M z 13. Kōkūtai prowadzonych przez kmdr. ppor. Nakano. Chińczykom udało się zebrać tylko pięć *Hawków III*, dwa Boeingi 281 i jednego Fiata CR.32, które o godz. 14.30 czasu chińskiego powiódł do boju płk Kao Chi-Hang.

Po 20-minutowym krążeniu na pułapie 16 000 stóp (4877 m), Chińczycy dostrzegli Japończyków lecących w formacji „T". Początkowo zauważyli tylko sześć myśliwców eskortujących dziewięć bombowców G3M. Pozostałe pięć A5M prawdopodobnie leciało z tyłu na większej wysokości.



Bombowce nurkujące Typ 96 (Aichi D1A2) z 13. Kōkūtai przygotowane do startu. Widać bomby podwieszone pod skrzydłami.

eprasa.pl a3c40e9349

Kpt. „John” Wong Pang-Yang w Boeingu nr 1706 zanurkował na koniec klucza chor. Torakumy i zaatakował samolot nr 3 pilotowany przez bosmana Mazazumi Ino, zestrzeliwując go. Japoński pilot wykonywał pierwszy lot bojowy i mógł pomylić Boeinga z A5M. Japońska formacja natychmiast się rozpadła i doszło do indywidualnych pojedynków. Zaskoczeni i zmieszani Japończycy twierdzili później, że walczyli z Bredami Ba.27, które ich osaczyły, chociaż w starciu brały udział tylko dwa Boeingi mogące być z nimi łatwo pomylone. Po pierwszym sukcesie „John” Wong poderwał maszynę i zobaczył inny samolot japoński poniżej. Podczas nurkowania do kolejnego ataku zerwał się jednak z uchwytu w kabinie mapnik, który mocno uderzył go w twarz, aż „zobaczył gwiazdy”. Oszołomiony Wong zanurkował i wycofał się z walki. Ranny por. Wong Tse-Tsim (Wong Ji-Jim) pilotujący drugiego Boeinga (1707) lądował przymusowo uszkodzoną w walce maszyną.



Por. Lo Ying-Teh przed Fiatem CR.32, kiedy służył w 8. Dywizjonie wyposażonym w te myśliwce.

Hawki III starały przedrzeć się do bombowców, ale zostały powstrzymane przez pozostałe japońskie myśliwce. Dwa A5M zaatakowały od tyłu niedoświadczonego ppor. Chao Fang-Chena z 24. Dywizjonu (*Hawk III* 2107), który zginął. Japończycy uszkodzili także *Hawka III* (2407) pilotowanego przez kpt. Liu Chui-Kanga, który stracił drut usztywniający komorę płatów i wpadł w korkociąg, kiedy próbował zaatakować G3M. Liu zdołał opanować Hawka, ale jeden A5M zaatakował go od tyłu. W tym przypadku Japończyk miał jednak pecha, Liu był bowiem jednym z najbardziej doświadczonych pilotów chińskich. Zanurkował w kierunku Nankinu, a następnie wyciągnął w górę w serii ciasnych pętli. Po trzeciej pętli japoński myśliwiec znalazł się w celowniku Liu i trafiony rozbił się w południowej części Nankinu. Walkę toczoną nad bramą Chung Hwa obserwowało wielu mieszkańców miasta, a zestrzelenie japońskiego myśliwca mocno podniosło ich morale.



Boeing 281 nr taktyczny 1706 (nr ewidencyjny P-5606) z 17. Dywizjonu 3. Grupy Chińskich Sił Powietrznych. 12 października 1937 roku kpt. „John” Wong Pang-Yang zestrzelił na nim A5M. Jako jedyny Boeing przetrwał walki nad Nankinem i 29 października 1937 roku wycofano go do Hankou. 3 grudnia 1937 roku „John” Wong przeleciał nim z Hankou do Nankinu, gdzie przesiadł się na Hawka 75H, aby wykonać rozpoznanie nad Szanghajem. Po powrocie do Hankou Boeing 1706 został uziemiony z powodu braku części zamiennych.

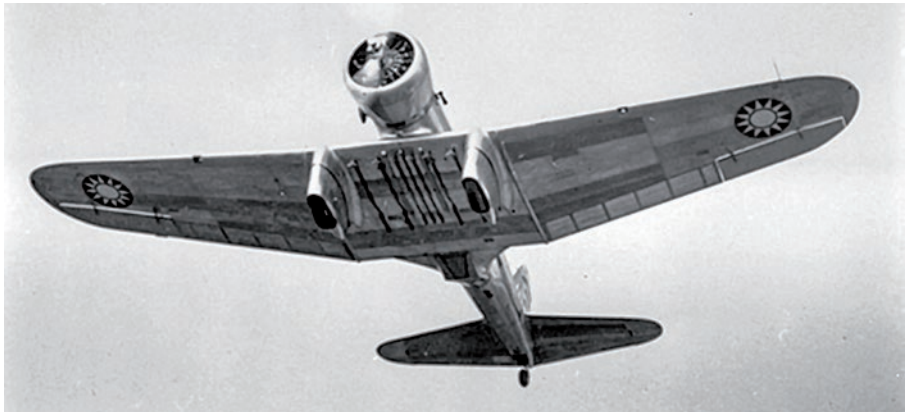
Malował Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl a3c40e9349

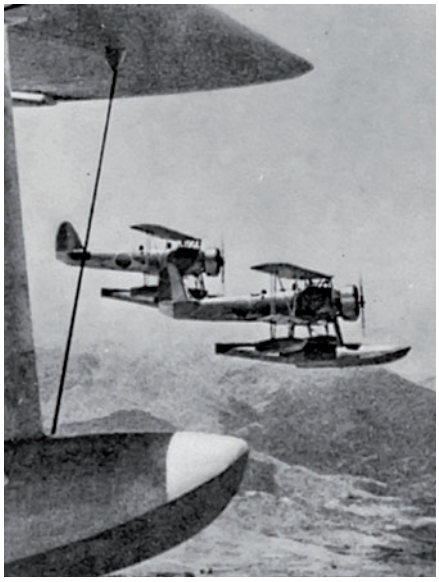
W kulminacyjnym momencie walki płk Kao natknął się na A5M ścigającego por. Lo Ying-Teha, dowódcę klucza z 24. Dywizjonu. To chor. Torakuma próbował pomścić swego podwładnego poległego na początku starcia. Kao w pełni wykorzystał jednak osiągi swej odciążonej maszyny i po dwóch ciasnych zakrętach trafił A5M w silnik i ten rozbił się na brzegu Jangcy. Torakuma przeżył i został uratowany przez japońskich marynarzy. Teraz Kao został osaczony przez trzy A5M. Chińczyk pilotował jednak Hawka po mistrzowsku i nie dał się trafić przeciwnikom, sam od czasu do czasu otwierając ogień w sprzyjającej sytuacji, aż udało mu się schować się w chmurach. Ostatecznie dwa A5M przerwały walkę i odleciały, prawdopodobnie z powodu braku paliwa. Jeden natomiast kontynuował lot, nie zwracając uwagi na chiński samolot i wykonując serię powolnych pętli. Kao zbliżył się do A5M i spojrzał w kokpit. Japoński pilot ściskał kurczowo drążek sterowy przy brzuchu i patrzył przed siebie. Jego klatka piersiowa była podziurawiona przez pociski. Samolot musiał zostać trafiony przez Kao podczas walki manewrowej i teraz leciał z martwym pilotem w kabinie, którego ostatnim gestem było odciągnięcie sterów do tyłu, co wyjaśniało ciągłe pętlenie. Ostatecznie nienaruszony A5M spadł po wyczerpaniu paliwa.

Kao obejrzał później japońską maszynę i podziwiał jej nowoczesną konstrukcję. Był to drugi A5M zdobyty przez Chińczyków (pierwszego zmusił do lądowania por. Lo Ying-Teh 26 września). Japończycy twierdzili, iż samolot ten lądował przymusowo z powodu braku paliwa.

A5M został natychmiast rozmontowany i ukryty. Oba japońskie myśliwce zostały wysłane do Związku Sowieckiego w celu przeprowadzenia testów. Wzmianki o zdobyciu tych dwóch A5M zostały usunięte z dokumentacji i nie pojawiają się w oficjalnej historii Chińskich Sił Powietrznych („Siły Powietrzne Republiki Chińskiej w czasie Wojny Oporu przeciwko Japonii"). Zawarty w niej opis tego starcia mówi jedynie o trzech zwycięstwach uzyskanych przez „Johna" Wonga, Liu i Kao.



Northrop Gamma 2E krótko po starcie. Widać wyrzutniki bombowe pod centropłatem.



Grupa wodnosamolotów typu Nakajima E8N w locie. Te zwrotne maszyny były wysyłane nad Nankin do walki z chińskimi myśliwcami.

Japończycy potwierdzają jednak śmierć trzech pilotów z 13. Kōkūtai: mata Nagaharu Umeda, mata Torata Takiguchi i bosmana Mazazumi Ino i stratę czterech A5M przy zgłoszeniu pięciu zwycięstw w powietrzu (wydaje się, że wszystkie uzyskane przez shōtai Torakumy) i dwóch zniszczonych na ziemi. Ze strony chińskiej tylko Kao, Liu i Wong zgłosili zwycięstwa, co znajduje potwierdzenie w stu procentach. Był to pierwszy przypadek kiedy A5M, dysponując przewagą liczebną, poniosły porażkę. Czynnikiem decydującym było tu doświadczenie chińskich pilotów, zwłaszcza płk Kao, pierwszego chińskiego pilota, który w jednej walce odniósł dwa zwycięstwa przeciwko groźnym A5M.

Przed południem 14 października Japończycy zestrzelili nad Nankinem dwóch pilotów z 3. Grupy – byli to kadet Fan Tao z 7. Dywizjonu (*Hawk III* nr 2207) i por. Zhang Tao-Liong z 8. Dywizjonu (*Hawk* nr 2102), obaj zginęli.

Kiedy nad Nankin nadleciało dziewięć A5M, Chińczycy poderwali sześć myśliwców. Obowiązywał rozkaz, aby zachować resztkę myśliwców, piloci nie zamierzali więc podejmować walki. Panowała jednak dobra pogoda i dwa *Hawki* z 24. Dywizjonu nie zdołały uciec i zostały zestrzelone.

Później o godz. 16 z Nankinu wystartowało 18 chińskich maszyn, wśród których były trzy *Hawki III*, trzy Martiny 139WC, dwa Heinkle He 111 K, pięć Douglasów O-2MC i pięć Northropów Gamma 2E, które przygotowywano do ataku na lotniska i magazyny w Szanghaju. Pięć minut później opustoszałe lotnisko zostało zbombardowane przez pięć japońskich bombowców eskortowanych przez pięć myśliwców. Martiny i Heinkle przeleciały do Nankinu wcześniej z Hankou.

Począwszy od godz. 21, co godzinę Chińczycy wysyłali pojedyncze samoloty w celu bombardowania Szanghaju. 15 października o godz. 3.50 wystartowały dwa Martiny 139WC (3003 i 3004; Martin 3005 pilotowany przez Tonga Yanbo doznał około północy awarii) z 30. Dywizjonu. Po dwóch minutach pierwszy z nich (3003) stracił wysokość i eksplodował po uderzeniu w ziemię, zabijając całą załogę. Drugi Martin (3004) także zaczął tracić pułap i rozbił się. W tym przypadku zginęło trzech członków załogi, jeden zdołał uratować się po skoku na spadochronie. W wypadku tym zginął m.in. dowódca 30. Dywizjonu Huang Zhengyu.

19 października w Hankou został zniszczony jeden Heinkel He 111 K z 19. Dywizjonu.



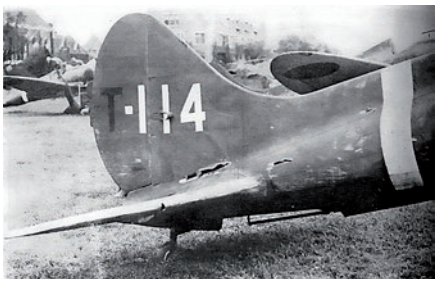
Fiat CR.32 z 8. Dywizjonu 3. Grupy. Przed samolotem stoi dowódca 8. Dywizjonu kpt. Chen Yau-Wei.

eprasa.pl a3c40e9349

20 października pięć bombowców typu Northrop Gamma 2E po starcie o godz. 13.30 uniknęło przechwycenia przez cztery japońskie samoloty. O godz. 14.30 Northropy zaatakowały japońskie pojazdy na stacji Ping-yuan, niszcząc zarówno je, jak i stację.

W nocy 20 października pięć Douglasów O-2MC zbombardowało cele w Szanghaju, Japońskie myśliwce zaatakowały jednego z nich, ale wszystkie wróciły bezpiecznie do bazy.

21 października dowódca klucza Song En-Ru z 25. Dywizjonu (*Hawk III* nr 2107) został przechwycony przez wrogi samolot podczas lotu rozpoznawczego pomiędzy Wu-Song i Baoshan. Song uratował się, skacząc ze spadochronem.



Mitsubishi A5M1 lub A5M2 Ko po powrocie do bazy. Widoczne uszkodzenia odniesione w walce. Samolot należy do 13. Kōkūtai, widać wczesne oznaczenie grupy „T" zamalowane czarną farbą w obawie przed szpiegami. Jednostka zmieniła oznaczenie na „4" w październiku 1937 roku.

22 października pięć Douglasów O-2MC, po starcie z Hangzhou, unikając po drodze japońskich myśliwców, zaatakowało lotnisko Boashan około godz. 17.45. Jeden z Douglasów (nr 401 z 4. Dywizjonu) pilotowany przez Chena Yu-Wena rozbił się po powrocie, raniąc obu członków załogi.

W nocy atak przeprowadziły chińskie ciężkie bombowce. Do Nankinu przeleciały pojedynczy Martin 139WC nr 3005 z 30. Dywizjonu oraz dwa Heinkle 111 K (1902 i 1906) z 19. Dywizjonu. Martin pilotowany przez Yanga Chi-Hao (wcześniej na początku października uszkodził on w wyniku przymusowego lądowania na brzuchu Martina nr 3001) zabrał do komory dwie bomby po 250 kg oraz dziesięć bomb zapalających po 18 kg, a pod skrzydłem ponownie podwieszono wielką 800 kg bombę. Heinkle przenosiły po dwie bomby 250 kg. Maszynę o nr 1902 pilotował dowódca 19. Dywizjonu Chuang Pu-Lun, a nr 1906 Chu Lun-hu. Bombowce wystartowały o godz. 22.20 i aby utrzymać formację miały włączone światła nawigacyjne. Skierowały się na zachód, aż dotarły do linii kolejowej Pekin – Szanghaj, a następnie podążały wzdłuż torów na południowy wschód do Wushi. Tam zmieniły kurs na północny, przekroczyły Jangcy i poleciały na zachód, aby zbliżyć się do celu od północy. Martin miał już wyłączone światła nawigacyjne, ale załogi Heinkli zapomniały to uczynić, a z powodu braku łączności radiowej nie można było ich ostrzec. Podczas przelotu nad wyspą Chungming otworzyła ogień japońska artyleria przeciwlotnicza. Martin skierował się nad Baoshan, zrzucił bomby, ale został trafiony w lewy silnik ogniem z ziemi, a drugi pilot Li Mao-yin został ranny w rękę. Samolot utrzymał się w powietrzu, a pilot starał się dolecieć do najbliższego lotniska w Jurong. Nie udało się to jednak i Martin nr 3005 rozbił się. Zginęli Yang Chi-Hao, Yuan Ju-Chang i Wu Fan, ocalał tylko ranny Li Mao-yin, któremu w szpitalu trzeba było amputować lewą nogę. Do bazy w Nankinie wrócił jedynie Heinkel nr 1902. Druga maszyna tego typu (1906) musiała przymusowo lądować koło wioski Wang Jia Chuang w pobliżu Jangcy, odnosząc lekkie uszkodzenia. Całkowity brak części zamiennych oznaczał jednak w praktyce koniec wykorzystywania Heinkli w charakterze bombowców i 19. Dywizjon został rozwiązany.

24 października o godz. 3.20 dwanaście japońskich samolotów zbombardowało lotnisko w Hankou, niszcząc na ziemi jednego Douglasa O-2MC nr 408 oraz uszkadzając dwa inne samoloty.

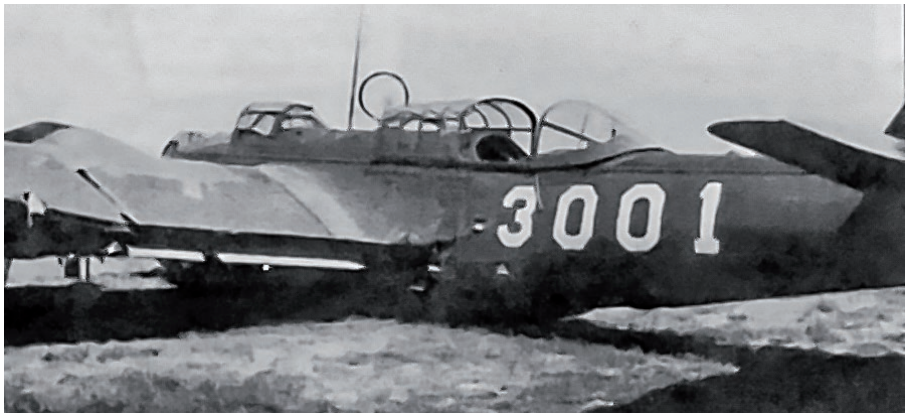
Także 24 października o godz. 11.30 pięć japońskich samolotów dogoniło Northropa Gamma 2E nr 902 z 2. Grupy podchodzącego do lądowania w Nankinie i zestrzeliło go w płomieniach, gdy próbował uciec do Anking. Załoga w składzie Quan Zheng-Xl i Yu Yun-Chang zginęła.

Tego samego o godz. 19.40 jeden *Hawk* zaatakował lotnisko w Baoshan, zrzucając dziesięć bomb zapalających. Około północy atak powtórzyły dwie kolejne maszyny tego typu. W nocy kilka ataków przeprowadziły także pojedyncze Douglasy O-2MC.

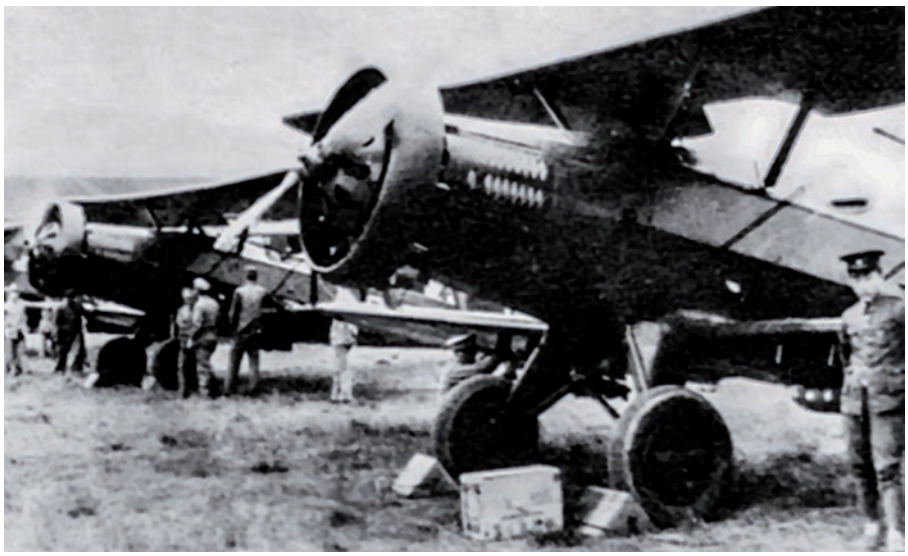
Również 24 października podczas uruchamiania silników zapalił się samolot bombowy Typ 95 (Hirosho G2H1) z Kisarazu Kōkūtai. Eksplodowały załadowane bomby (3 × 250 kg, 5 × 60 kg i 5 × 50 kg) i zniszczeniu uległy cztery dalsze G2H1. Szósta maszyna tego typu odniosła uszkodzenia. W sumie sześć G2H1 z Kisarazu Kōkūtai wykonało 10 operacji. Zbudowano jedynie osiem maszyn tego typu łącznie z prototypem. W Kisarazu Kōkūtai traktowano je jako drugoliniowe, ale po stratach, jakie poniosły G3M, zaczęto je wykorzystywać w działaniach bojowych i pierwszą misję wykonały 30 września 1937 r.

25 października Chińczycy kontynuowali nocne misje pojedynczych samolotów nad Szanghajem. Biorące w nich udział trzy Douglasy O-2MC z 6. Grupy nie poniosły strat.

Według danych japońskich w nocy 25/26 października 1937 r. st. sierż. Kiyonori Sano pilotujący armijny myśliwiec Typ 95 (Kawasaki Ki-10) z 10. Dokuritsu Hikō Chūtai zestrzelił nad Szanghajem chiński bombowiec. Było to pierwsze zwycięstwo 10. Dokuritsu Chūtai i pierwsze nocne zwycięstwo Lotnictwa Cesarskiej Armii Japonii. Eskadra została utworzona w Pingtung



Martin 139WC-1 nr 3001 z 30. Dywizjonu 8. Grupy po przymusowym lądowaniu na początku października 1937 roku. Pilotował go wówczas Yang Chi-Hao.



Douglasy O-2MC stojące na lotnisku z podwieszonymi bombami. Samoloty tego typu wykorzystywano do nocnych nalotów na japońskie pozycje w Szanghaju.

eprasa.pl a3c40e9349



Samoloty bombowe Typ 95 (Hirosho G2H1) w locie. Zbudowano jedynie osiem maszyn tego typu łącznie z prototypem. W Kisarazu Kōkūtai traktowano je jako drugoliniowe, ale po stratach, jakie poniosły G3M zaczęto je wykorzystywać w działaniach bojowych i pierwszą misję wykonały 30 września 1937 roku. W wyniku eksplozji własnych bomb 24 października 1937 roku. Japończycy stracili pięć maszyn tego typu, a szósta została uszkodzona.

(Pingdong) na Formozie 13 września 1937 r., a pięć dni później przeniesiono ją na lotnisko Wangbin koło Szanghaju.

27 października Chińczykom zostało już tylko 60 samolotów: w 2. Grupie dwie maszyny, 3. Grupa nie wykazywała w tym czasie żadnego myśliwca, w 4. Grupie były dwa samoloty, w 5. Grupie trzy, w 6. Grupie trzynaście, w 7. Grupie dwanaście, w 8. Grupie cztery, 9. Grupa nie wykazywała żadnego, 29. Dywizjon jeszcze miał 4 samoloty, a pozostałe jednostki czternaście.

UPADEK NANKINU

5 listopada Japończycy wylądowali na wybrzeżu Zatoki Hangzhou i uderzyli na północ w kierunku Szanghaju, który wkrótce upadł. Japończycy ruszyli teraz w kierunku ówczesnej stolicy, Nankinu.

3 listopada Chińskie Siły Powietrzne dysponowały ogółem jedynie 42 samolotami, z czego w 2. Grupie było sześć maszyn, w 3. Grupie dwie, w 4. Grupie trzy, w 5. Grupie pięć, w 6. Grupie siedem, w 7. Grupie dziewięć, grupy 8. i 9. nie wykazywały żadnego, 20. Dywizjon też nie miał maszyn, w 29. Dywizjonie pozostały cztery maszyny, a w pozostałych jednostkach sześć.

W listopadzie aktywność chińskich pilotów myśliwskich była bardzo ograniczona. W tym miesiącu 25. Dywizjon został przeniesiony z 5. do 3. Grupy i przeniósł się do Hankou, natomiast 29. Dywizjon włączono do 5. Grupy. 7 listopada 1937 r. składy 7. i 8. Dywizjonów zostały uzupełnione przez pilotów z 1. Dywizjonu (Zespołu) Szkolnego prowincji Guangxi. W tym miesiącu pilotów 5. Grupy przeniesiono też do Hankou, gdzie wykonywali loty w obronie miasta, wykorzystując kilka samolotów różnych typów naprawionych z wykorzystaniem części pozyskanych z wraków.

11 listopada o godz. 9.25 trzy Northropy Gamma 2E z 2. Grupy zaatakowały koło wysp Maanshan lotniskowiec *Kaga*. Nie udało im się go trafić, a same zostały przechwycone przez trzy myśliwce A5M z *Kagi*, które zestrzeliły dwa z nich. mat Hatsu-o Hidaka, zgłosił jednego jako swoje pierwsze zwycięstwo (z ogółem 11, z czego pięć w Chinach), drugiego strącił dowódca shōtai Jiro Chono także jako pierwsze zwycięstwo w pierwszej walce. Zginęły załogi Northropów nr 1405 (Sung I-Chin oraz Li Xi-Yong) i nr 1402 (Peng Te-Ming oraz Li Huan-Chieh). Trzeci Gamma 2E zdołał uciec w chmury i wrócił uszkodzony do bazy.

Także 11 listopada 1937 r. o godz. 14 lotnisko w Nankinie zostało zbombardowane przez sześć japońskich ciężkich bombowców w eskorcie dziewięciu myśliwców. Zniszczeniu uległ jeden Northrop, a trzy odniosły uszkodzenia. Uszkodzone zostały także dwa *Hawki III* (nr 2307 i nr 2309) z 4. Grupy.

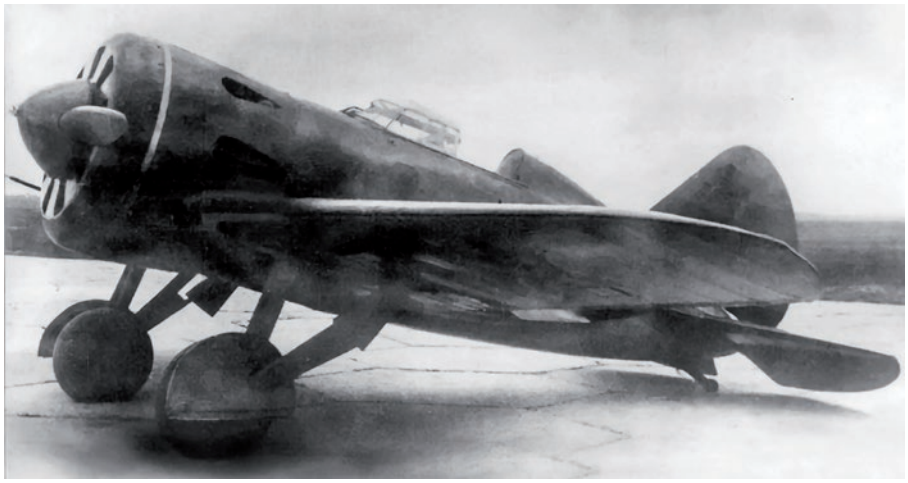
11 listopada w Chińskich Siłach Powietrznych zostało już tylko 31 maszyn, z czego w 2. Grupie wykazywano jeden samolot, w 3. Grupie były dwa, w 4. Grupie trzy, w 5. Grupie też trzy, 6. Grupa miała 6 maszyn, 7. Grupa siedem, 8. Grupa nie wykazywała już samolotów, podobnie jak 9. Grupa i 20. Dywizjon, 29. Dywizjon miał 4 maszyny, a pozostałe jednostki dysponowały pięcioma samolotami.

Po zdobyciu Szanghaju oddziały japońskie ruszyły w górę Jangcy w kierunku Nankinu. 20 listopada rozpoczęła się trzecia i ostatnia japońska ofensywa powietrzna przeciwko ówczesnej stolicy Chin. Bardzo nadszarpniętą jego obronę (praktycznie już nieistniejącą) wzmocnili pierwsi lotnicy sowieccy.

Po wybuchu wojny chińsko-japońskiej rząd Kuamintangu podpisał 21 sierpnia 1937 r. umowę o nieagresji i pomocy wojskowej ze Związkiem Sowieckim. Zgodnie z nią miały zostać do Chin dostarczone samoloty wojskowe i,co równie ważne, przewidywała ona udział w walkach sowieckich pilotów. Było bowiem sprawą oczywistą, że przeszkolenie na nowy sprzęt musi potrwać i chińscy piloci nie będą w stanie od razu wejść do walki na sowieckich maszynach. Operacja ta nosiła kryptonim „Z". W całym Związku Sowieckim, od połowy września poprzez pierwszą dekadę października, zbierano w warunkach ścisłej tajemnicy wybranych ochotników z jednostek myśliwskich i bombowych. Wielu z dobrowolców (доброволец – ochotnik) myślało w pierwszej chwili, że zostaną wysłani na „hiszpańską corridę", lecz ich długa droga prowadziła na „chińsko-japońską ceremonię picia herbaty". Przykładowo do jednostek na Dalekim Wschodzie wysłano specjalną komisję w składzie „hiszpańskich" kombrigów J.W. Smuszkiewicza i P.I. Pumpura. Tam wybrano doświadczonych pilotów z 9.OIAE (9. Samodzielnej Eskadry Myśliwskiej) im. K.E. Woroszyłowa, którzy służyli w tej jednostce jeszcze w Smoleńsku na początku lat 1930 (komisarzem Brygady Lotniczej był tam wtedy Smuszkiewicz), ale byli też młodzi piloci jak Dimitrij Kudymow, Koresteliew, Bredychin i Kuzniecow. Z 32. OIAE Floty Oceanu Spokojnego zakwalifikowano sześciu, wśród nich Aleksjeja Dusina, S. Remizowa i Manuiłowa. Pilotów lotnictwa morskiego (szczególnie



G.M. Prokofiew dowodził pierwszą grupą sowieckich ochotników pilotujących Polikarpowy I-16 typ 5.



Polikarpow I-16 typ 5. Samoloty tego typu pilotowane przez sowieckich ochotników zadebiutowały w obronie Nankinu 21 listopada 1937 roku.

eprasa.pl a3c40e9349

z Floty Bałtyckiej) zamierzano wykorzystać nie do uczestnictwa w walkach, ale do tranzytu maszyn drogą lotniczą. Uważano, że ich doświadczenie w lotach nad wodą okaże się przydatne także nad pustynnymi terenami północno-zachodniej części Państwa Środka. Do Chin trafili też piloci doświadczalni, a wśród nich A.S. Błagowieszczeński, A.P. Diejeb, F.F. Żierjebczenko, K.K. Kokkinaki, W.H. Sabkin, S.P. Suprun, A.H. Cziernoburow, M.H. Jakuszyn. Początkowo zamierzano wysłać do Chin jedną grupę myśliwską na I-16 pod dowództwem G.M. Prokofiewa (31 maszyn i 101 ludzi – był to ekwiwalent jednej eskadryly – eskadry,ówczesnej jednostki organizacyjnej, składającej się z trzech oddziałów – otriadów – po 10 samolotów i maszyny dowódcy; dwie lub więcej eskadryl tworzyło brygadę; taka struktura obowiązywała do końca 1938 r. W ciągu 1938 r. przemianowano eskadryle na pułki, zaś otriady na eskadryle – siła i skład się wówczas nie zmieniły; dopiero później pułki przeorganizowano na składające się od 4 do 6 eskadr) oraz jedną grupę na szybkich bombowcach SB (31 samolotów i 153 ludzi). Grupa Prokofiewa, licząca jednak tylko 23 maszyny, przemierzyła Chiny z zachodu na wschód w drugiej połowie listopada 1937 r. Cześć maszyn przekazano Chińczykom i do Nankinu dotarło ich początkowo zaledwie osiem.

21 listopada 1937 r. Sowieci uzyskali pierwsze zwycięstwa. Do Nankinu dotarła pierwsza ich grupa, nazywana w niektórych publikacjach Grupą Kurdjumowa (sam starszy lejtnant W.M. Kurdjumow zginął już w końcu października,autor napotkał trzy daty jego śmierci 27, 28 lub 29 października, w wypadku podczas lądowania na górskim lotnisku Suzhou podczas lotu z Ałma Aty; Kurdjumow prowadził grupę dziesięciu pilotów; wydaje się, że była to część Grupy Prokofiewa), w składzie (wg wspomnień): starszy lejtnant S.P. Riemizow, lejtnanci P.G. Diemidow, W.P. Żukotskij, G.N. Koniew, P.A. Panin, I.G. Puntus, starszyny J.I. Wieszkin i P.K. Kozaczenko, a także Panjuszkin i I.D. Selezniew. 21 listopada siedem pilotowanych przez nich I-16 starło się z 20 maszynami japońskimi nad Nankinem. Sowieci zgłosili zestrzelenie dwóch myśliwców A5M i jednego bombowca bez strat własnych (wg innej wersji mieli zestrzelić dwa japońskie samoloty).

22 listopada Japończycy ponownie zaatakowali Nankin. Eskortę stanowiły A5M z 13. Kōkūtai. W swej pierwszej walce mat Kan-ichi Kashimura zgłosił dwa zestrzelenia. Wydaje się, że Japończycy walczyli znów z Sowietami. W tym dniu pierwsze zwycięstwo uzyskała „druga" grupa dobrowolców nazywana w wielu publikacjach Grupą Prokofiewa. Jej sześć I-16 walczyło z taką samą liczbą A5M i zestrzeliło jeden japoński myśliwiec pilotowany przez mata Kōji Miyazaki z 13. Kōkūtai, który zginął. Także grupa przybyła wcześniej meldowała walkę z japońskimi bombowcami. Dwa lub trzy I-16 ścigały jedenaście wrogich bombowców daleko od lotniska i zestrzeliły jeden samolot. Według niektórych publikacji jednym ze zgłoszeń Kashimury mógł być lejtnant N.N. Nieżdanow, który zgodnie ze źródłami rosyjskimi zginął w tym dniu.



Curtiss *Hawk III* nr taktyczny 2404 z 24. Dywizjonu 5. Grupy Chińskich Sił Powietrznych. Sylwetka przedstawia samolot po zdemontowaniu na początku października 1937 roku zaczepów bombowych, półokrągłego pierścienia spod przedniej części kadłuba stabilizującego przepływ powietrza podczas lotu z podwieszoną bombą lub zbiornikiem paliwa i świateł do lądowania. 21 sierpnia 1937 roku por. Yuan Pao-Kang zestrzelił na *Hawku III* nr 2404 bombowiec 9-shi chūkō (jeden z prototypów G3M1) z Kisarazu Kōkūtai. 12 października 1937 roku Yuan ponownie pilotując 2404., brał udział w przechwyceniu dwóch wodnosamolotów E8N z transportowca wodnosamolotów *Kamoi* i zderzył się z maszyną pilotowaną przez kpt. Tokumori Nambu. Yuan zdołał przymusowo wylądować w Hanghzou bez lewego dolnego i części górnego prawego płata. Wyszedł z tego praktycznie bez szwanku, odniósł jedynie obrażenia oka.

Malował Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl a3c40e9349

W rzeczywistości pilot ten stracił życie w niewyjaśnionych okolicznościach podczas przelotu tranzytowego z Ałma Aty do Lanzhou.

Dwa dni później Nankin był atakowany przez osiem bombowców (sześć nurkujących D1A2 i dwa dwusilnikowe G3M2) eskortowanych przez sześć A5M (można też spotkać liczbę dziewięciu japońskich myśliwców). Doszło do walki z sześcioma I-16, z których trzy odniosły uszkodzenia. Japończycy zgłosili dwa zwycięstwa (lub trzy), jedno z ich miało być dziełem Kiyoto Kogi z 13. Kōkūtai (zwycięstwo nr 8 ?). Koga był pierwszym japońskim asem na A5M i uzyskał w sumie 13 zwycięstw powietrznych w sześciu dużych starciach w okresie od września do grudnia 1937 r. Zginął w wypadku lotniczym 15 września 1938 r.

W pierwszym dniu grudnia w czasie pięciu wylotów sowieccy dobrowolcy zgłosili zestrzelenie lub uszkodzenie około 10 bombowców i czterech myśliwców. W walce z 13. Kōkūtai stracono dwa I-16, ale ich piloci uratowali się na spadochronach. Jeden z myśliwców wylądował na polu ryżowym z powodu usterki systemu paliwowego. Chińscy chłopi wyciągnęli stamtąd Polikarpowa wołami. Pod wieczór do Nankinu przybyły pierwsze bombowce Tupolew SB pilotowane przez Sowietów. Krótko po ich wylądowaniu miało dojść do walki I-16 z armijnymi Kawasaki Ki-10, w wyniku której miało zostać zestrzelonych pięć nieprzyjacielskich maszyn. Wzięci do niewoli japońscy piloci zeznali, że nie wiedzieli o pojawieniu się „chińskich" myśliwców w Nankinie. Autorowi nie udało się znaleźć „japońskiej wersji" tej walki. W grę mogły wchodzić jedynie Ki-10 z 10. Dokuritsu Chutai, a w przypadku tak dużych strat (praktycznie połowa jednostki!) jakieś informacje musiałyby się zachować…

2 grudnia ponownie sowieccy piloci bronili nieba nad Nankinem. W pięciu lotach brali udział m.in. W.W. Biespałow, A. Kowrygin, Samonin i Szubicz. Dobrowolcy zgłosili zestrzelenie bez strat sześciu bombowców. Dodatkowo lejtnant Dimitrij Kudymow lecąc I-16 zgłosił zestrzelenie jednego A5M. W ataku tym brało udział osiem bombowców torpedowych Typ 96 (Kugisho B4Y1) eskortowanych przez sześć A5M z 13. Kōkūtai pod dowództwem kpt. Mochifumi Nango. Japońscy myśliwcy zameldowali, że podczas walki z dwudziestoma chińskimi myśliwcami zestrzelili 13 wrogich samolotów na pewno, a dalsze 3 prawdopodobnie. Nango zgłosił dwa zestrzelenia. Mat Kiyonobu Suzuki, w swej pierwszej walce zgłosił jedno zwycięstwo pewne i jedno prawdopodobne nad I-16 (ogółem uzyskał 9 zwycięstw, z tego 3 w Chinach). Kiyoto Koga zestrzelił bombowiec (zwycięstwo nr 9?). Prawdopodobnie obrońcy stracili siedem myśliwców (według niektórych źródeł I-16) i dodatkowo trzy bombowce. Według innego przekazu straty objęły dziesięć z dwunastu przechwytujących myśliwców. Jednostka Nango została wyróżniona za tę walkę przez dowództwo cytatem w rozkazie. Swój sukces Japończycy tłumaczyli brakiem doświadczenia u przeciwnika (sowieckich ochotników). Nad Nankinem operowały również myśliwce armijne Kawasaki Ki-10 z 10. Dokuritsu Chūtai i kapral Teizo Kanamaru, który napotkał myśliwce i bombowce zgłosił zestrzelenie dwóch bombowców (ogółem uzyskał 8 zwycięstw, z czego trzy w Chinach). Według dokumentów z archiwów rosyjskich 2 grudnia 1937 r. zginęli i zostali pochowani w Nankinie: starszy lejtnant Alieksandr Iwanowicz Burdanow, lejtnanci Wasilij Siergiejewicz Aleksiejew, Michaił Iwanowicz Andriejew (ale ten w wyniku wypadku), Arsienij Pietrowicz Pietrow i starszyna Siergiej Grigoriewicz Popow – dwóch pilotów I-16 i załoga SB.



3 grudnia 1937 roku w walce nad Nankinem poległ chiński as por. Yue Yi-chin. Yue został odznaczony Medalem Orderu Gwiazdy z 5 gwiazdkami, co oznacza, że oficjalnie zaliczono mu pięć zwycięstw powietrznych (jedna gwiazdka oznaczała zwycięstwo powietrzne).

W tym dniu dziewięć bombowców SB z Grupy Machina zaatakowało japońską bazę lotniczą w Szanghaju. Po starcie z Nankinu poleciały one wzdłuż prawego brzegu Jangcy, a następnie skręciły na północny wschód i skierowały się 30- 40 km nad morze, aby zbliżyć się do celu z nieoczekiwanej strony. Nie udało im się odnaleźć japońskiego lotniska za pierwszym razem i musiały wykonać drugie podejście. Jeden bombowiec został uszkodzony przez ogień przeciwlotniczy, a następnie SB zostały zaatakowane przez sześć japońskich myśliwców. Gęsty ogień obronny nie pozwolił im się jednak zbliżyć i zgłoszono uszkodzenie dwóch myśliwców. Podczas drugiego ataku Japończyków miał zostać zestrzelony jeden z ich myśliwców. Uszkodzony SB zdołał wylądować w Hangzhou. Sowieci zgłosili zniszczenie na lotnisku 30 – 35 japońskich samolotów. Wkrótce ta sama Grupa Machina zaatakowała japońskie jednostki pływające na Jangcy i sowieccy lotnicy zgłosili m.in. zatopienia „krążownika".

W pierwszych dniach grudnia Grupa Machina straciła jednak pierwszego SB podczas japońskiego ataku na lotnisko w Hankou. Dowódca widział jak bombowiec SB, który wystartował i był na wysokości 100 m został trafiony i eksplodował po uderzeniu w ziemię.

3 grudnia 1937 r. nad Nankinem został zestrzelony i zginął chiński as por. Yue Yi-chin (Le Yi-Chin), wcześniej mianowany na stanowisko zastępcy dowódcy 21. Dywizjonu 4. Grupy, który do tej chwili zgłosił sześć zwycięstw powietrznych. W walce brał udział również nowy dowódca 21. Dywizjonu Tung Ming-teh (Teng Ming-Teh). Ci dwaj piloci przybyli do Nankinu pilotując ostatnie w tym momencie sprawne w 4. Grupie *Hawki III*. Zaraz po ich przybyciu na tutejsze lotnisko został ogłoszony alarm i dwaj Chińczycy wystartowali przeciwko formacji bombowców eskortowanych przez 11 A5M. Tung widział jak Yue wyskoczył z trafionego *Hawka*, ale jego spadochron się nie otworzył. Yue został później pośmiertnie odznaczony Medalem Orderu Gwiazdy z 5 gwiazdkami, co oznacza że oficjalnie zaliczono mu pięć zwycięstw powietrznych.



Samoloty zdobyte przez Japończyków w Nankinie. Widoczne m.in. Polikarpow I-16 typ 5 oraz Douglas O-2MC.

eprasa.pl a3c40e9349

W tym dniu nad Nankinem ponownie pojawiły się też armijne Ki-10 z 10. Dokuritsu Chūtai dowodzone przez kpt. Isao Abe. Eskortowały one samolot rozpoznawczy, a następnie ostrzelały lotnisko Daijiaochang i zgłosiły zniszczenie dwóch samolotów na ziemi. Ich piloci zameldowali o ośmiu zwycięstwach w powietrzu. Sowieccy ochotnicy zgłosili zestrzelenie w ciągu całego dnia czterech japońskich samolotów. Jeden bombowiec miał być zestrzelony przez lejtnanta Dimitrija Kudymowa. Wg innych danych dobrowolcy mieli zestrzelić dwa A5M tracąc jedną maszynę (dwie inne musiały przymusowo lądować). Jeszcze inna wersja mówi o zestrzeleniu przez nich czterech japońskich samolotów. Także 3 grudnia „John" Wong przyleciał do Nankinu Boeingiem 281 (nr 1706), aby przeprowadzić misję rozpoznawczą nad lotniskami w rejonie Szanghaju pilotując *Hawka 75H*. Dwie grupy japońskich myśliwców próbowały go przechwycić, ale łatwo wymknął im się dzięki przewadze szybkości swej maszyny.

W nieznanym dniu pomiędzy 1 a 3 grudnia cztery myśliwce pilotowane przez Tung Ming-teha, Kłastycza, Panjukowa i Kudymowa miało zestrzelić pięć bombowców w jednej walce, a Żukotskij miał zestrzelić dwa A5M w innym starciu.

4 grudnia swoje pierwsze zwycięstwo w walce nad Nankinem nad I-16 zgłosił przyszły japoński as mat Kaneyoshi Muto z 13. Kōkūtai (ogółem 28 zwycięstw, z tego 5 w Chinach).

Nankin upadł 13 grudnia 1937 r. (po jego zdobyciu w ciągu sześciu tygodni Japończycy dopuścili się tu chyba każdej możliwej zbrodni) i chiński rząd przeniósł się do Hankou, które to miasto Czang Kaj-szek traktował od początku jako tymczasową stolicę, już wcześniej przewidując wycofanie się jeszcze dalej na zachód do Chongqingu w prowincji Sichuan. Stacjonujące w Nankinie myśliwce przebazowano do Hankou i Nanchangu. Dwa tygodnie później upadło Hangzhou. W czasie ewakuacji chińskich sił z Nankinu Żukotskij nie mógł wystartować z resztą grupy z powodu defektu silnika. Mechanik Nikolskij naprawiał silnik jago samolotu do ostatnich minut. Japońscy żołnierze zbliżający się do lotniska widzieli jak uruchamia silnik i wciska się do kabiny, w której już siedział pilot. I-16 z dwoma ludźmi w kabinie wystartował i wylądował na najbliższym lotnisku w Anking. W Nankinie w ręce żołnierzy Nipponu wpadło kilka poważnie uszkodzonych I-16, które trafiły do Japonii do zakładów firmy Tachikawa. Nie ma jednak żadnych informacji o ich badaniach w locie.

Chińskie źródła potwierdzają, iż dobrowolcy w czasie obrony Nankinu od 1 do 12 grudnia w siedmiu wylotach zestrzelili 10 japońskich bombowców. Warunki były tu bardzo ciężkie. Z powodu blisko położonego frontu ostrzeżenia o nalotach przychodziły późno i nie zawsze starczało czasu, aby podnieść samoloty w powietrze. Pomimo tego piloci startowali trzy-cztery razy w ciągu dnia. 4-5 grudnia chińskie dowództwo postanowiło przebazować myśliwce na zapasowe lotnisko położone na zachód od Nankinu. Już kilka minut po wylądowaniu zostały one tam zaatakowane przez japońskie samoloty. W wyniku ostrzału dwa płatowce odniosły niewielkie uszkodzenia, możliwe do naprawy.



Armijny samolot myśliwski typu Kawasaki Ki-10 ze szkoły lotniczej Kumagaya. W walkach nad Szanghajem i Nankinem brała udział uzbrojona w te maszyny 10. Dokuritsu Hikōchūtai. Eskadra ta została utworzona w Pingtung (Pingdong) na Formozie 13 września 1937 roku, a pięć dni później przeniesiono ją na lotnisko Wangbin koło Szanghaju.

Te pierwsze walki nad Nankinem nie pozostały bez wpływu na morale skierowanych tu dobrowolców. Było wśród nich wielu młodych pilotów z niewielkim nalotem, bez żadnego doświadczenia bojowego, których rzucono do walki w obcym kraju, blisko linii frontu. Brali udział w starciach nieraz kilka razy dziennie, często z przeciwnikiem przeważającym liczebnie. Dodatkowo przed wysłaniem do Chin poinformowano ich jedynie o japońskim myśliwcu Typ 95 (czyli armijnym Ki-10, przez Sowietów nazywanym I-95), a głównym przeciwnikiem był lepszy od niego Typ 96 (czyli morski A5M – I-96). Wszystko to musiało odcisnąć na nich swoje piętno. Receptą na to mieli być dowódcy, którzy mieli już doświadczenie bojowe z Hiszpanii. W tej sposób do Chin trafili m.in. P.I. Pumpur, P.W. Ryczagow, N.I. Smirnow, a później G.I. Zacharow i M.H. Jakuszyn.

PODSUMOWANIE

W okresie od sierpnia do grudnia 1937 r., głównie w czasie walk w obronie Szanghaju i Nankinu, Chińskie Siły Powietrzne utraciły praktycznie cały sprzęt, którym dysponowały w momencie wybuchu wojny. Poniesiono również dotkliwe straty w personelu latającym. Walka nie była jednak początkowo jednostronna. Lotnictwo Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii poniosło bolesne straty wykorzystując do nalotów dalekiego zasięgu nie eskortowane nowe bombowce Mitsubishi G3M. Okazało się, że chociaż prędkością dorównywały one chińskim myśliwcom (zwłaszcza wersja G3M2), to stanowiły dla nich stosunkowo łatwy łup. Fakt ten zmusił japońskie dowództwo do przesunięcia tych maszyn do nalotów nocnych. W walkach z myśliwcami japońskimi operującymi z lotniskowców i z lotniska Kuang-Ta w Szanghaju, chińskie lotnictwo, nie dysponujące odpowiednim zapleczem logistycznym i uzupełnieniami w sprzęcie, powoli się wykruszało. Jedyną wówczas rezerwą dla dywizjonów bojowych były maszyny, które pozostały jeszcze w jednostkach szkolnych. Po wybuchu walk zamówiono myśliwce w Stanach Zjednoczonych (dalsze *Hawki III* i *Hawki 75M*), w Wielkiej Brytanii (Gloster *Gladiator* Mk.I) i we Francji (Dewoitine D.510C), najszybciej jednak nowe maszyny mogły być dostarczone ze Związku Sowieckiego i te weszły do akcji w ostatniej dekadzie listopada broniąc Nankinu. Chińczycy zamówili także w Stanach Zjednoczonych dwadzieścia dwumiejscowych szybkich bombowców typu Bellanca 28-90A, a w Niemczech tuzin bombowców nurkujących (szturmowców) typu Henschel Hs 123 A-1.

Japończycy również ponosili straty w sprzęcie, ale bieżąca produkcja pozwalała je uzupełnić z nadwyżką. Co więcej, w tym okresie jednostki myśliwskie właśnie były przezbrajane na nowoczesne Mitsubishi A5M, które okazały się wyraźnie lepsze od maszyn chińskich (Nakajima A2N i A4N ustępowały chińskim myśliwcom w prędkości) i to one wywalczyły panowanie w powietrzu. Japończycy również dysponowali większą ilością dobrze wyszkolonych pilotów, co przekładało się na wyniki walk w powietrzu.

Jacek Pukropp

eprasa.pl a3c40e9349

Panzery w Polsce 1939



ROBERT MICHULEC

Niemieckie wojska pancerne weszły w wojnę polską z marszu. Ich organizacja i taktyka dopiero co została określona, ale jeszcze nie domknięta. Można przyjąć, że najbardziej wyraźnym przejawem tego były lekkie dywizje pancerne, z jednej strony nawiązujące do francuskiego rodowodu, a z drugiej będące wynikiem administracyjnego zapanowania nad samodzielnymi jednostkami czołgów znajdującymi się poza dywizjami (brygady i bataliony). Jako bezpańskie w Wehrkreisach (okręgach wojskowych), wymagały oddzielnego nadzoru, co wytwarzało dodatkową pracę i komplikacje, których chciano się pozbyć. Przeciwieństwem dywizji lekkich były oczywiście dywizje pancerne, tworzone w połowie lat 30. według wizji z lat 20., przez co wszystkie były jednostkami ciężkimi, a w praktyce: ociężałymi. Niemcy tylko z grubsza wiedzieli, jak używać tej góry stali, a wiele z jej aspektów przygniatało wojsko, co dostrzegano głównie w OKH. Pomogło to wytworzyć mit sprzeczności między zachowawczą kadrą sztabową a nowatorską kadrą operacyjną wojsk pancernych, natchnioną niemal futurystycznymi wizjami czołgów wygrywających wojny samodzielnymi działaniami w przestrzeni operacyjnej, zgodnie z brytyjskimi wskazaniami propagowanymi w Niemczech. Zapomina się powszechnie przy tym, że gen. Guderian nie był autorem zwięzłej doktryny pancernej Wehrmachtu, lecz autorem popularnej książki, która siłą rzeczy nie mogła stać się przecież „biblią" dla dowódców liniowych, choćby w Polsce w 1939 roku.

Pomimo co poniektórych przełomowych badań z ostatnich dekad, wciąż powszechne jest wiązanie Panzerów z Blitzkriegiem jako nową formą wojny. Jeszcze dzisiaj ochoczo uważamy wzorem starych bolszewików, że myśląc Panzer, mówimy Blitzkrieg, a myśląc Blitzkrieg, mówimy Kampania Wrześniowa – pierwsza wojna, w której zastosowano czołgi i szybką wojnę. W rzeczywistości niemieckie założenia użycia czołgów z drugiej połowy lat 30. były bardziej systemowe i francuskie niźli poligonowe i brytyjskie. Gen. Guderian brylujący w Inspektoracie Wojsk Pancernych (których, pamiętajmy na marginesie, wtedy tak naprawdę nie było, szczególnie w niemieckim sensie pojęcia Panzertruppen), postrzegał je ochoczo jako siły bez mała strategiczne. Jego wizje były porywające i gładkie, ponieważ z charakteru i zamiłowania był taktykiem, podczas gdy OKH, będące organem zarządzającym i organizacyjnym, patrzyło na to samo zagadnienie od całkiem odwrotnej strony. Dowództwo zakładało więc używanie czołgów nade wszystko do przebijania linii obronnych nieprzyjaciela, w tym przygotowanych zawczasu, również w trudnym terenie. Piechota miała postępować raczej za nimi, niźli wespół z nimi. Przewidywano oczywiście

eprasa.pl a3c40e9349

odmienne formy współpracy, w zależności od zadania i sytuacji, jak i czynników przejściowych, obejmujących przykładowo okresowy brak cięższych czołgów uzbrojonych w armaty. Niemniej, podstawową rolą czołgów było robienie za taran dla piechoty. Było to przeciwne tzw. Blitzkriegowi, więc tworzono do tego przede wszystkim właśnie samodzielne jednostki czołgów. Wyjście w przestrzeń operacyjną przewidywano w następstwie przebicia obrony, do tego zadania tworzono guderianowskie dywizje pancerne, nawet jeśli nie miano systemowego pomysłu na dowodzenie nimi w otwartej przestrzeni.

Dywizje pancerne utworzono w 1935 roku niejako z rozpędu, na pewno kierując się brytyjskim pierwowzorem i światowymi tendencjami teoretycznymi, m.in. francuskimi. Początkowo wszystkie trzy pierwsze dywizje pancerne podporządkowano Inspektoratowi Pancernemu, ponieważ w październiku 1935 roku organizowano je w różnych częściach III Rzeszy: 1. Pz.Div. w IX Wehrkreis, 2. Pz.Div. w XIII Wehrkreis i 3. Pz.Div. w uprzywilejowanym III Wehrkreis (rejon Berlina). Istotne zmiany w porządkowaniu sił pancernych zaszły dopiero na przełomie 1937-1938, kiedy chciano uelastycznić jednostki czołgowe i pozbyć się samodzielnych oddziałów oraz jednostek czołgów szczebla armijnego. W efekcie, znowu na modłę francuską, w październiku 1937 roku utworzono cztery dywizje zmotoryzowane (piechoty zmotoryzowanej) w II (2.), IV (13.), IX (29.) i X (20.) Wehrkreisach, w zasadzie do wsparcia dywizji pancernych w przestrzeni operacyjnej. Równolegle powołano do życia dywizje lekkie – najpierw 1. Brygadę, szybko przeformowaną na dywizję, następnie 4. Leich.Div. w kwietniu 1938 roku w Austrii, i w końcu jesienią 2. i 3. Leich.Div. w ramach jednego korpusu. Związek ten nie wziął się znikąd. Zarządzanie tymi wszystkimi dywizjami szybkimi – w sumie aż około 15 jednostek – każdej z osobna byłoby trudne, a w przypadku wojny ich wykorzystanie wprost ze struktur okręgów wojskowych mogłoby być przede wszystkim bezcelowe. Równolegle więc jesienią 1937 roku zrodziła się idea grupowania dywizji szybkich w określonych korpusach. Koncepcję zaczęto realizować od początku 1938 roku. W pierwszym rzucie znalazł się nowy XVI Korpus oficjalnie powołany do życia w lutym tego roku w III Wehrkreisie w celu administracyjnego nadzorowania trzech pierwszych dywizji pancernych. Następnie w kwietniu utworzono XIV Korpus w XI Wehrkreis do podporządkowania dywizji zmotoryzowanych, a w końcu w październiku sformowano XV Korpus w IX Wehrkreis do nadzoru właśnie tworzonych trzech pierwszych (numerycznie) dywizji lekkich. Oczywiście, kolejność numeracyjna korpusów nie była dziełem przypadku (zwykłe korpusy XVII-XVIII również utworzono w kwietniu w następstwie *Anschlußu*). Organizowano z nich, jak gdyby oddzielną i określoną numerycznie grupę pośrednich dowództw dla specjalistycznych sił (odpowiednika na przykład formacji górskich), już nie tyle pancernych, ile raczej zmechanizowanych, a na pewno zmotoryzowanych. Tak postrzegało je OKH i odpowiednio nazywało (a więc: Korpus (mot.), analogicznie do dywizji piechoty zmotoryzowanej: Inf.(mot.)Div.). W zestawieniach związki te nagminnie występowały jednak jako korpusy armijne (Armee Korps). W kwestiach tego typu nie chodziło o zaakcentowanie ich specyfiki operacyjnej, ale administracyjnej – oznaczanie w rubrykach korpusu jako zmotoryzowanego wskazywało służbom kwatermistrzowskim, aby nie słać do ich koszar siana.

Wraz z mobilizacją do wojny korpusy w Wehrkreisach zaczęły ewoluować z dowództw zarządzających w sztaby związków operacyjnych. Każdy z korpusów XIV-XVI znalazł oczywiście zastosowanie w Polsce jako związek zmotoryzowany, ale – co należy podkreślić – żaden z nich nie występował w składzie nieparzystym, adekwatnym dla niemieckiego systemu organizacyjnego (trzy dywizje na korpus, trzy pułki na dywizję itd). Wszystkie oryginalne korpusy armijne (mot.) składały się z dwóch dywizji szybkich, a dywizje nadprogramowe, tworzone od wiosny 1938 roku poza strukturami XIV-XVI (4. i 5. Pz.Div. w listopadzie w XIII i VIII Wehrkreis, a w końcu 10. Pz.Div. w Pradze w kwietniu 1939 roku) dokooptowywano niemal jak popadnie. Swoisty wyjątek stanowił XIX AK powołany bardzo późno, bo dopiero w czerwcu 1939 roku, po części prawdopodobnie specjalnie do akcji w określonym, specyficznym regionie: „Korytarz" i pośrednio Gdańsk. Korpus oddano pod dowództwo gen. Guderiana, a w jego skład włączono aż trzy dywizje, ale w tym jedynie jedną pancerną. Na więcej na froncie wyznaczonym korpusowi nie było za bardzo miejsca. Przerzu-

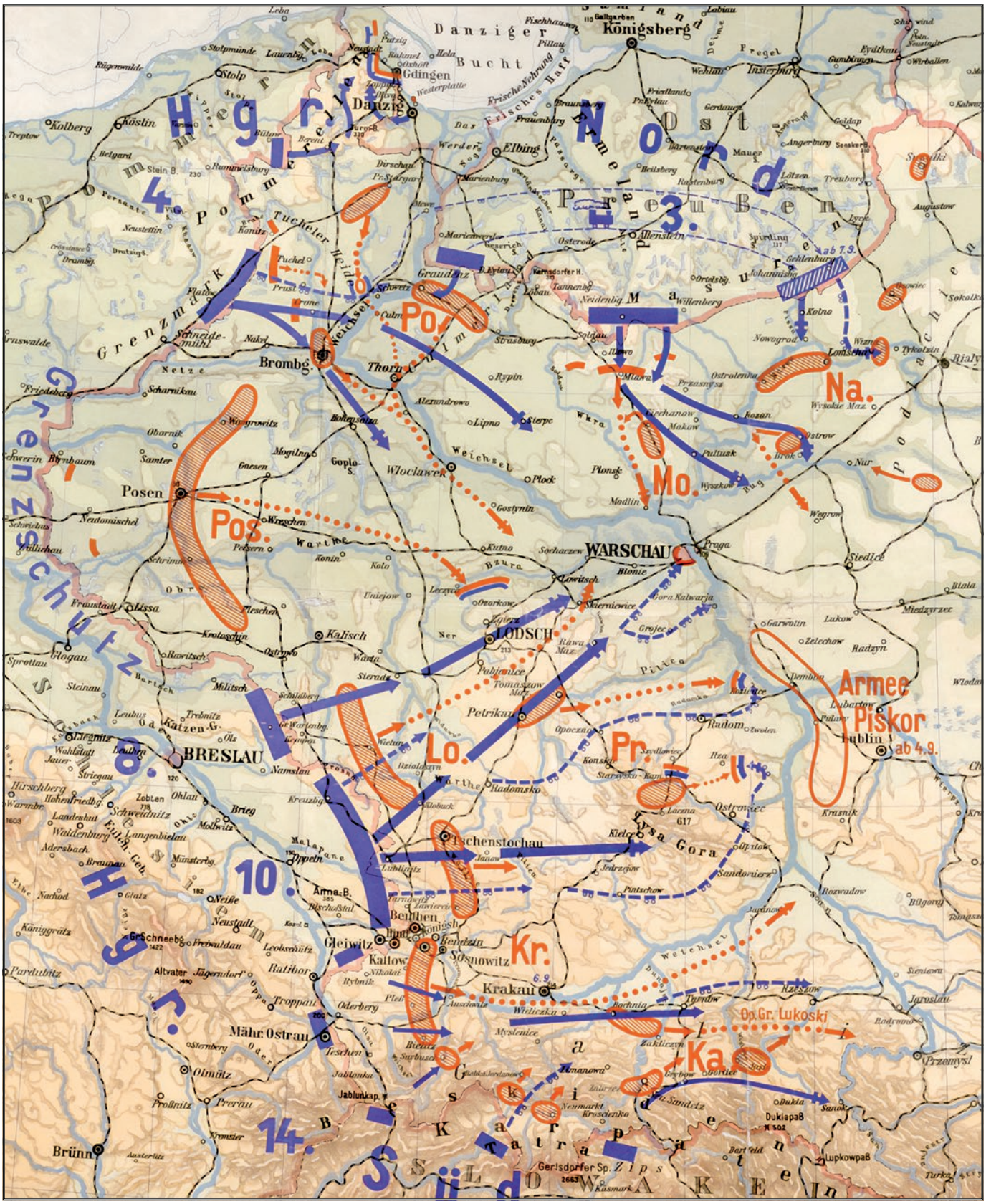


Hitler instruowany przez generałów przy pomocy makiety jeszcze przed 1939 rokiem. Wbrew pozorom, Hitler nie miał wiele do gadania w sprawach ściśle wojskowo-organizacyjnych, a jego styczność z wojskami pancernymi ograniczała się niemal jedynie do parad i manewrów. Na prawo od niego gen. von Blomberg i gen. Keitl trochę z tyłu, a po przeciwnej stronie gen. Göring, a za nim gen. von Fritsch. Usunięcie dwóch z nich w wyniku wielkiego skandalu 1938 roku zmieniło układ sił w wojsku, doprowadzając do utworzenia nowego dowództwa w OKW pod nadzorem Hitlera, oficjalnie nadrzędnego wobec królestwa OKH, ale w rzeczywistości podrzędnego, tak naprawdę służącego kancelarii III Rzeszy do uzyskania dostępu do informacji ze środka wojska. W 1939 roku o wojnie z Polską rozstrzygała niemal w każdym aspekcie Armia, a więc OKH.



W Niemczech, wraz ze wzrostem liczby sprzętu w gwałtownie rozbudowujących się jednostkach, parady związane ze świętami państwowymi czy regionalnymi, a także wynikające z manewrów, były powszechnym zjawiskiem; rocznie odbywały się ich setki w skali państwa. Każdy wywiad świata mógł dokładnie przyjrzeć się Panzerom i podstawowym kwestiom organizacyjnym, poznając je przynajmniej powierzchownie.

eprasa.pl a3c40e9349



coną aż spod rejonu Pragi i skoncentrowaną w Brandenburgii 10. Pz.Div. musiano pozostawić w tyle jako odwód 4. Armee, którego w ogóle nie dawało się wykorzystać na tamtejszych krótkich dystansach przedpokojowych.

Nadmiar sił pancernych w kampanii we wrześniu 1939 roku był zjawiskiem powszechnym. Dywizje pancerne upychano wszędzie, gdzie tylko się dało, niemal jedna na drugiej. Nie od rzeczy będzie tu od razu odnotować, że klęska urodzaju dotyczyła również sił ogólnowojskowych, przez co na początku wojny wiele dywizji piechoty pozostawało w rezerwie. W końcu mówimy tu o starciu państwa z dwumilionowymi siłami zbrojnymi zdolnego do wystawienia nawet 100 dywizji z państwem o milionowych siłach zbrojnych nieogarniającego organizacji 50 jednostek.

Mimo że wzdłuż polskiej granicy było ogrom przestrzeni do wykorzystania wojsk pancernych, to w ugrupowaniach armijnych brakowało jej do

Mapa poglądowa kampanii w Polsce, dobrze ukazująca główny kierunek operacji: niemal spod Wrocławia na Warszawę z odnogą w kierunku wschodnim. Jest to środek ciężkości całego planu „Weiß", do którego dostosowano posunięcia na pozostałych odcinkach: działania z północy schodziły do centrum, podczas gdy na południu rozwijały się we własnym zakresie – niezależnie od sytuacji w centrum. Cienką linią przerywaną zaznaczono rajdy sił zmotoryzowanych, w przeciwieństwie do linii ciągłych, ukazujących główne kierunki regularnych natarć. (BAMA)

eprasa.pl a3c40e9349

Dla Hitlera najintensywniejszym przejawem bliskości z Panzerami była konieczność wielogodzinnego salutowania im podczas najbardziej prestiżowych pokazów wojskowych. Armijni generałowie w latach 1933-1938 nie byli jakoś specjalnie skorzy do konsultowania się z wodzem, więc cała doktryna użycia Panzertruppen wynikała z ich prac i poglądów.

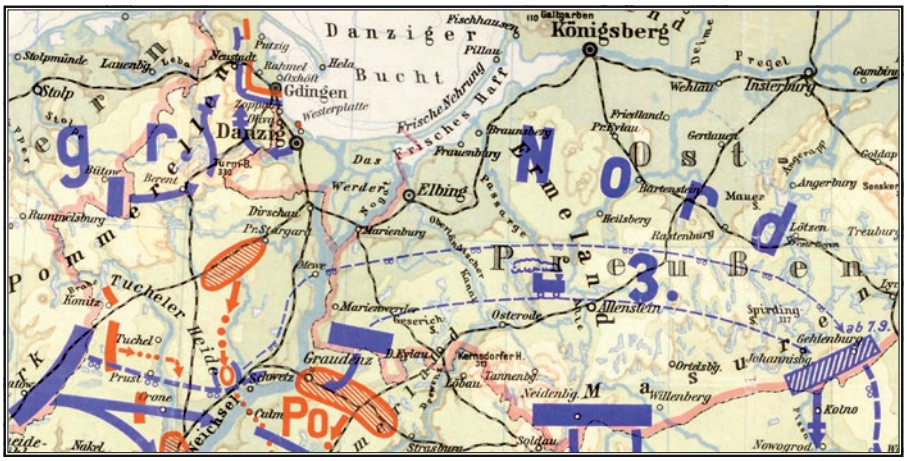




Panzer III z 1. Pz.Div. na wczesnym zawieszeniu, które nie sprawdziło się w pierwszej kampanii wojennej, podobnie jak wczesnych Panzerów II czy Panzerów 35(t). Ten model czołgu nie odegrał w Polsce żadnej istotnej roli, głównie z powodu nikłej liczby w dywizjach pancernych.

rozwinięcia wszystkich dywizji szybkich. Brak dywizji szybkich, przykładowo, w całej Wielkopolsce nie był dziełem przypadku. Najpierw bowiem na najwyższych szczeblach dowodzenia wypracowano zamysł wojny w kategoriach strategicznych, a dopiero w następstwie tego tworzono konkretne ugrupowania wojenne, w których upychano dywizje szybkie. Ich rola była mniej więcej konkretnie określona: część sił pancernych miała wspierać natarcie, oszczędzając piechotę, a część miała je prowadzić, pociągając ją za sobą. Stąd wystawienie paru dywizji nawet w górach z jednej strony, a także naprzeciw rejonu umocnionego z drugiej. Wskazuje to, że w dowództwach Heer ugrupowania uderzeniowe tworzono według jednego zamysłu, w ogóle nie licząc się z potencjalnymi problemami operacyjnymi i zużyciem Panzerów. Możliwe, że chciano w ten sposób zmniejszyć w maksymalnym stopniu straty w piechocie i w jakimś sensie ułatwić sobie sukcesy na polu bitew.

Rozśrodkowanie wojsk pancernych do ataku na Polskę było nierównomierne i częściowo nieadekwatne. W poszczególnych przypadkach gryzło się to oczywiście z operacyjnymi wizjami gen. Guderiana i jego zespołu. Pogrupowanie dywizji i ich rozdzielenie wskazuje na zamiary Niemców toczenia odseparowanych operacji lokalnych, składających się na jedną kampanię, a nie na jeden systemowy Blitzkrieg w najczystszej postaci, jak to się nam wciąż wydaje. Przyglądając się ich ugrupowaniu i stawianym celom, wyraźnie widać rozdział między zgrupowaniami i zadaniami Panzertruppen w północnym i południowym zgrupowaniu Heer. Na północnym odcinku ich zadania są wyraźnie odizolowane od południowego, a na dodatek odmienne – płytkie, raczej powolne, szeroko rozrzucone. Każde tamtejsze zgrupowanie Panzerów miało do wykonania misje o krótkim zasięgu. Improwizowana dywizja „Kempf", z krótkim terminem miesięcznej przydatności, miała za zadanie poprowadzenia natarcia sił armijnych na ufortyfikowaną pozycję, a więc – mimo wszystko – raczej niezgodnie z regulaminami i pomniejszymi wskazówkami operacyjnymi z okresu przedwojennego. 10. Pz.Div., o niedokończonej organizacji, w ogóle nie miała zadania, ponieważ brakowało dla niej celu do działania w pierwszej fazie wojny. Siły pancerne w Brandenburgii w ogóle były tak liczne, że Niemcy nawet nie próbowali ich wszystkich wykorzystać od razu i w całości.



Największy i najbardziej klasyczny dla wizerunku Blitzkriegu związek, w postaci XIX Korpusu gen. Guderiana, miał do pokonania jakieś 100 km. Był przy tym równie nieproporcjonalnie wielki względem przydzielonego terenu i zadania, jak w przypadku poszczególnych korpusów na południu. Jednocześnie należy pamiętać, że wbrew etosowi Krojant, jego podstawowym celem było przebicie się przez pozycję umocnioną w bardzo trudnym terenie lesistym i na linii jezior.

Na południu zgrupowane siły pancerne również były tak wielkie (osiem dywizji vs trzy na północy), że Niemcy nie byli w stanie ich racjonalnie skoncentrować między siłami piechoty.

Największa operacja niemieckich wojska pancernych w czasie września: przerzut XIX Korpusu z Pomorza na przeciwległy skraj Prus Wschodnich. Dywizje gen. Guderiana rozpoczynały ją właściwie z marszu, po opuszczeniu pobojowisk, wedle planów jeszcze sprzed wojny. Jako pierwsza ruszyła w drogę 10. Pz.Div., która wprost z rezerw 4. Armee rozpoczęła marsz poprzez tereny WM Gdańska, a następnie mostem pontonowym przeszła przez Wisłę by przejechać całe Prusy. 2., 3. i 20. dywizje przekraczały Wisłę m.in. pod Gniewem na kołach od razu po koncentracji na zakończenie walk. (BAMA)

eprasa.pl a3c40e9349



Panzer IV na ulicy jednego z miast w Polsce na początku wojny. W tamtym czasie był to potężny wóz, robiący majestatyczne wrażenie, ale bojowo plasował się na poziomie czołgów lekkich; wszystkie były tak samo opancerzone i wyposażone w radio. W jego przypadku rozstrzygało jednak uzbrojenie w działo kalibru 75 mm zapewniające efektywne wsparcie w walce z piechotą.

8. Armia nie dostała żadnej dywizji, podczas gdy 14. Armia na swym skrajnie wschodnim skrzydle ugrupowała XVIII Korpus z dwoma dywizjami pancernymi: ciężką (pancerną) i lekką (lekka). Szkopuł w tym, że dywizjom tym wskazano pozycje wyjściowe w górach i postawiono pierwsze cele tamże. Jak by nie było tego dosyć, Niemcy wiedzieli, że teren wskazany im do sforsowania był jakoś ufortyfikowany i nie istniała możliwość nadania zgrupowaniu jakiegoś dobrego tempa natarcia; dywizji nie można było nawet rozwinąć w celu wykorzystania ich siły. Już w pierwszych rozkazach dla korpusu wskazywano dwa zadania, w tym jedno o charakterze pomocniczym: rozpoznawanie operacyjne na kierunku północno-wschodnim i wschodnim po zejściu z gór. W tym celu zakładano przekazanie dywizji z XVIII do XXII Korpusu niedługo po rozpoczęciu wojny. Drugie zadanie obejmowało odcięcie od wschodu worka krakowskiego, ale korpus nie był w stanie go wykonać ze względu na górzysty teren, jaki mu przydzielono. Było to do dostrzeżenia już na etapie wstępnego planowania działań, przynajmniej częściowo.

Na zasadzie odwrotności, na skrajnie zachodnim odcinku 14. Armii uplasowano w pagórkowatym terenie tylko jedną dywizję pancerną do wsparcia sił ogólnowojskowych nakierowanych na Kraków. Tak więc jak na północy „Kempf", tak i na południu pojedyncze dywizje pancerne (5.) i lekkie (1.) działały na krótkiej smyczy w celu wzmocnienia natarcia własnych korpusów. Jedynymi związkami od początku nastawionymi na zadania dalekodystansowe, były XV Korps z 2. i 3. dywizjami lekkimi, oraz XVI Korps z 1. i 4. dywizjami pancernymi, rozlokowane nieopodal siebie. W rejonie ich dyslokacji i w stawianych im zadaniach łatwo dostrzec główny rejon przełamania dla całej kompanii; wszystkie inne miały charakter wtórny, wspomagający.

Poniżej przedstawiono pogrupowanie dywizji pancernych przez Niemców pod względem operacyjnym, co daje pewne wyobrażenie tego, co zamierzali i w jaki sposób:

HGr. Nord	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef-Pz.
Kierunek północy – główny					
XIX Korps - 3. Pz.Div. (dwa pułki i batalion), 2. i 20. Mot.(Inf.)Div.	122	176	43	32	18
Kierunek północny – główny, rezerwa					
4. Armia: 10. Pz.Div. (jeden pułk pancerny)	57	74	3	7	9

Panzertruppen wykonywały tu podstawowe zadanie HGr. Nord, polegające na przecięciu „Korytarza", aby odciąć rejon nadmorski oraz wytworzyć stałe połączenie z Prusami Wschodnimi.

	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef-Pz.
Kierunek północny – uzupełniający:					
3. Armia: „Kempf" Pz.Div. (pułk panc.)	61	81	3	9	10
Batalion czołgów	28	34	3	4	5

Panzery odgrywały tu rolę sił wsparcia, działając na rzecz piechoty.

HGr. Süd	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef-Pz.
Kierunek północy – główny:					
8. Armia – batalion czołgów	78	58	–	6	9

Uboczny rejon walk HGr. Süd, gdzie Panzery nie odgrywały żadnej roli.

HGr. Süd	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef-Pz.
Kierunek centralny – główny					
10. Armia: 1. Lei.Div. (pułk panc. i bat.)	20	45	112(t)	41	8
XVI Korpus:					
4. Pz.Div.					
(dwa pułki panc.)	183	130	–	12	16
1. Pz.Div.					
(dwa pułki panc.)	93	122	26	56	12
XIV Korpus: 13. i 29. Inf.(Mot.)Div.					

Panzery wykonywały tu główne zadanie w wojnie, mając na celu przeprowadzenie głębokiego rajdu w skali operacyjnej, acz z celem strategicznym w postaci zajęcia stolicy.

	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef-Pz.
Kierunek centralny – uzupełniający:					
XV Korps:					
2. Lei.Div. (batalion czołgów)	41	42	–	–	2
3. Lei.Div. (batalion czołgów)	–	23	55(t)	–	2

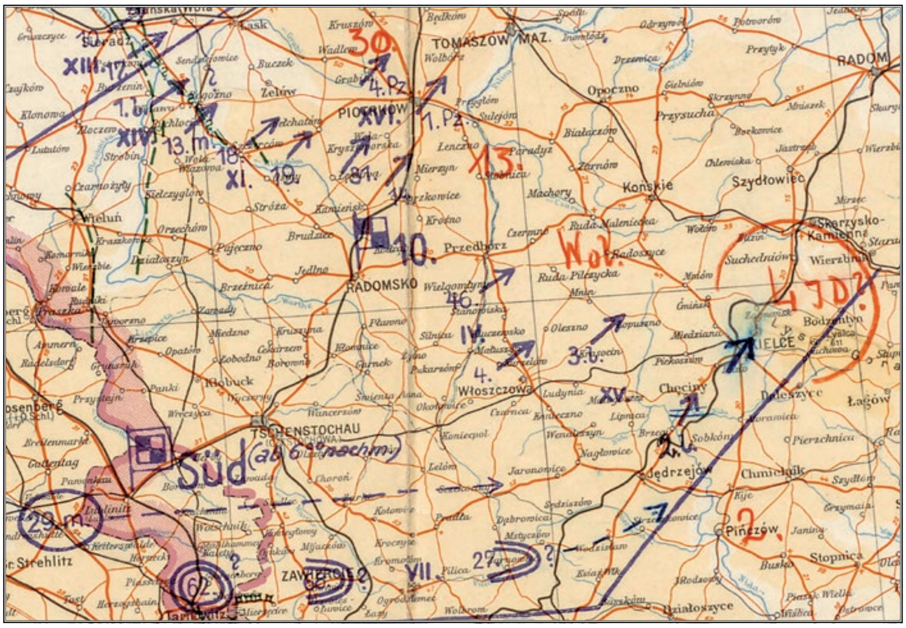
Panzery miały za zadanie rozepchnąć wyrwę w kierunku wschodnim i zabezpieczyć w ten sposób główne uderzenie XVI Korpusu.

	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef-Pz.
Kierunek południowy:					
VIII Korpus:5. Pz.Div. (dwa pułki pancerne)	152	144	3	14	22
XVIII Korpus:					
2. Pz.Div.					
(dwa pułki pancerne)	155	6	17	20	
4. Lei.Div.					
(batalion czołgów)	23	–	–	5	

Panzery wspierały na tym odcinku siły ogólnowojskowe do osiągnięcia celów armijnych, oddzielonych od głównego teatru wojny w centralnej Polsce.

Jeśli w ramach HGr. Nord zgrupowano trzy dywizje z ponad 750 Panzerami, w tym aż prawie 400 w jednej tylko 3. Pz.Div., to w HGr. Süd upchnięto wszystkie inne – dziewięć dywizji z – uwaga! – około 1900 wozów. Należy jednak pamiętać, że dochodziła do tego masa samochodów pancernych, która po przesileniu walk w Polsce, a więc po 3-5 września 1939 roku, odegrała proporcjonalnie ogromną rolę, prowadząc rajdy poszczególnych dywizji pancernych, zapewniając im rozpoznanie, niekiedy chwytając newralgiczne obiekty, a także zaprowadzając na płytkim zapleczu dezorganizację większą niż efekty regularnych starć z Panzerami. To dlatego do połowy września meldowano stratę 69 samo-

eprasa.pl a3c40e9349



➤ **Główny odcinek działań pancernych Wehrmachtu: 4. i 1. Pz.Div. wspólnie ławą prą na Tomaszów Mazowiecki, a 2. i 3. Leich.Div. podobnie na Kielce. Na północnym skrzydle 10. Armee widzimy 1. Leich.Div., do wsparcia której przydzielono z rezerw 13. Inf.(mot.)Div. z XIV Korpus, po uprzednim wydzieleniu z niego 29. Inf.(mot.)Div. na południowe skrzydło Armee. Warto zwrócić uwagę na pozycjonowanie dywizji piechoty (18. i 19., a także 14. i 31.) pod Piotrkowem – wszystkie podążały krok w krok za Panzerami. W praktyce rozdzielał je dystans zaledwie jednego dnia marszu, który mógłby być jeszcze mniejszy, gdyby Niemcy zdecydowali się na posadzenie piechoty na ciężarówki w celu przyspieszenia działań kosztem przejmowania terenu pod swoją kontrolę. Nie chodziło tu więc o istniejące możliwości techniczne, lecz o cele i zasady prowadzenia operacji. (BAMA)**

chodów pancernych, w porównaniu do 29 Panzerów III i IV (mniej więcej po połowie).

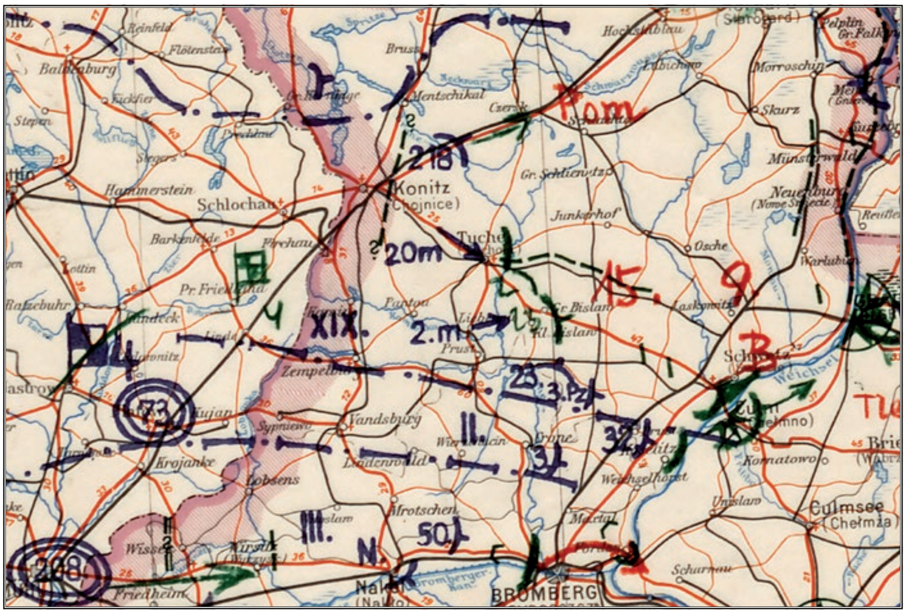
Tak odmienne rozparcelowanie sił pancernych bez wątpienia tłumaczy się przede wszystkim infrastrukturą państwa polskiego w postaci dróg i linii kolejowych. Mimo że teren najbardziej dogodny dla rozwiniętych działań Panzerów znajdował się w północnej połowie kraju, to Niemcy skoncentrowali się na jego południowej, górzystej i mocno pofałdowanej części. Stąd też wynikały różnice w zasięgach: na północy zgrupowania działały na krótkiej smyczy, generalnie do rejonu Warszawy, podczas gdy na południu na długiej smyczy, a więc aż do Lwowa. Stąd również wynikła konieczność przerzucenia na północy XIX Korpusu w skali strategicznej, do zajęcia północno-wschodnich części Polski tak, jak na południu.

W jednej z pierwszych wersji planów ataku zakładano, że wszystkie dywizje pancerne miały wyjść z miejsc koncentracji głównie na poligonach, gdzie przebywały w związku z prowadzonymi „manewrami"; dzień wymarszu wskazano na 23 sierpnia 1939 roku, gdyż pierwotnie atak wyznaczono na 26 sierpnia. Dotyczyło to 13., 20., 29. dywizji zmotoryzowanych, 1., 2. i 3. lekkich, 1., 3. i 4. pancernych, podczas gdy po pięciu dniach mobilizacji miały do nich dołączyć 31 sierpnia 2. zmotoryzowana i 2. pancerna. Dla 5. pancernej i 4. lekkiej brakowało wtedy jeszcze konkretnych wytycznych, a „Kempf" i 10. pancerne nie zostały nawet wymienione.

Jak na ówczesne standardy, siły nagromadzone do wojny w Polsce były ogromne, adekwatnie do nadmiaru aż 11 dywizji pancernych. Stan Panzerów na 1 września 1939 roku przedstawiał się następująco:

	Panzer I	Panzer II	Panzer 35(t)	Panzer 38(t)	Panzer III	Panzer IV	Bef.Pz.	razem
Ogółem	1445	1223	202	78	98	211	215	3472
W linii	1026	1151	164	55	87	197	177	2821
W Polsce	973	1127	112	55	87	198	138	2690 2546 – bojowe

Taka masa stali ważyła na polu bitwy, nawet jeśli nie była nadmiernie efektywna. Pierwsze niemieckie czołgi nie miały większej wartości bojowej, nawet w momencie ich tworzenia. Panzer I siedem lat po jego powstaniu nie był zdolny do zadania istotnych strat piechocie znajdującej się na polowych pozycjach obronnych. Ale uwaga ta dotyczy właściwie całej formacji. W 1939 roku zaledwie 8% czołgów było uzbrojonych w broń artyleryjską, a kolejne 9% w raczej specjalistyczne działa kalibru 37 mm, niepozwalające na bardzo skuteczne zwalczanie piechoty w polu, adekwatnie do kalibru dział we francuskich czołgach. W dużej gamie przypadków bardzo twarde dzięki utwardzaniu powierzchniowemu. Wtedy było to istotne osiągnięcie technologiczne, pozwalające zapewnić cienkim blachom pancernym nieprzebijalność ze strony amunicji strzeleckiej. Problemem mogła być broń specjalistyczna, jak francuskie armaty ppanc, skonstruowane do przebijania właśnie takich pancerzy (pocisk 25 mm wystrzeliwany z prędkością początkową ponad 1000 m/s), czy długolufowe karabiny ppanc kalibru 7,9-12,7 mm.



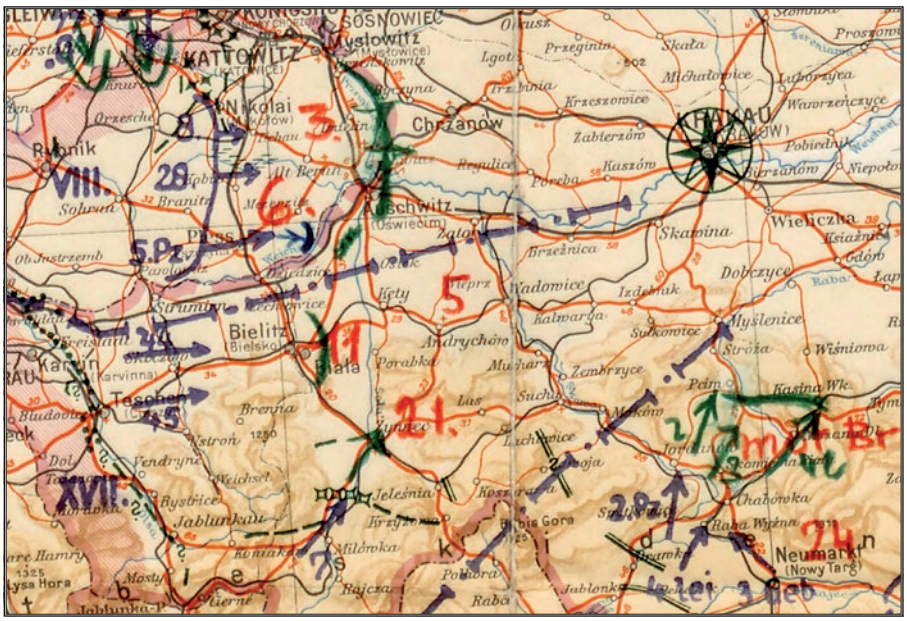
▲ **Sytuacja na Pomorzu 3 września 1939 roku, po przesądzeniu walk dnia poprzedniego. Wyraźnie widać bardzo szeroki pas działania XIX Korpusu, co szczególnie uderza w porównaniu do sąsiedniego pasa II Korpusu, operującego trzema dywizjami piechoty. To odwrócenie proporcji było zaprzeczeniem podstawowych założeń operacyjnych wojsk pancernych. (BAMA)**

uzbrojenie strzeleckie Panzerów było mało skuteczne ze względu na ograniczoną widoczność z czołgów, często wymuszającą prowadzenie przede wszystkim ostrzału powierzchniowego.

Jednocześnie pancerze niemieckich czołgów były cienkie (standardowo do maksimum 15 mm), co odpowiadało polu walki z lat 20. przestrzeliwanemu przez broń maszynową piechoty. Dlatego też pancerze były jednocześnie

Po skonstruowaniu właśnie takiego uzbrojenia, w Polsce pokładano duże nadzieje w karabinie wz.35. Wydaje się, że we wrześniu broń ta faktycznie się sprawdziła, nawet jeśli spostrzeżenia płk. Roweckiego mocno kwestię tę przerysowywały. Po zebraniu od sąsiadów doświadczeń ze starć z Panzerami, w nocy 7 września 1939 roku instruował swoje oddziały: *Podaję do wiadomości, że* […] *własne wojska walczące posiadają*

eprasa.pl a3c40e9349



3 września 1939 roku na południowym odcinku. 5. Pz.Div. na zachodzie posuwa się bardzo wolno wraz z całym korpusem, a następnie stoi na Wiśle. Z kolei na wschodzie 2. pancerna i 4. lekka mozolnie forsują góry obsadzone przez zidentyfikowaną już przez Niemców 10. Brygada Kawalerii. Na mapie widać wyraźnie wprowadzenie pomiędzy obie dywizje szybkie 3. Geb.Div. (BAMA)

na podstawie praktyki ogromne zaufanie do kb wz. 35 jako pewnej broni do zwalczania czołgów. Miało to swoją wartość, skoro 5 września gen. Halder na podstawie uwag gen. Reichenaua po walkach 1. Pz.Div. z pułkami Armii „Prusy" pod Piotrkowem twierdził: *Czołgi okazały się bardzo skuteczne. Polskie działa przeciwpancerne nie przebijają naszych pancerzy*. Według oświadczeń dowództwa 4. Leich.Div., dodatkowy problem miały stanowić polskie pociski ppanc, które przebijając pancerz nie wybuchały w środku, co oznacza problemy z zapalnikami i złą jakością produkcji precyzyjnej. W dywizji tej zapewne wiedziano o czym mówiono, ponieważ wraz z 2. Pz.Div. obie straciły proporcjonalnie dużo czołgów w uciążliwych potyczkach w górach. Przez pierwsze dni jednostki nie mogły się rozwijać do bezpośrednich walk. W niektórych przypadkach rozdzielano bataliony pancerne na poszczególne pułki czy bataliony piechoty do ich prowadzenia. Powodowało to rozdrobnienie i utratę siły uderzenia, nie mówiąc o problemach logistycznych. Każdy opór musiano łamać w długich utarczkach ogniowych nastawionych na czołowe przebijanie się pojedynczymi drogami czy polanami, od jednej pozycji do drugiej. XXII AK tłumaczył się więc z tego niemal co dnia, mimo że przecież takie efekty były do przewidzenia latem, gdy go tam ulokowano z dwoma dywizjami pancernymi.

Dla zrozumienia zasad wykorzystania wojsk pancernych w Polsce najbardziej istotne są pierwsze dni kampanii, kiedy stoczono wszystkie główne bitwy dywizyjne na określonych odcinkach. W dalszej części działań dywizje wykonywały już rajdy w przestrzeni operacyjnej i toczyły bitwy armijne w ugrupowaniach ogólnowojskowych, często w niesprzyjających okolicznościach, nieadekwatnych dla dywizji pancernych. Wraz ze schyłkiem działań wojennych uwarunkowania walk, już tylko poszczególnych dywizji, stawały się coraz bardziej trudne, gdyż w zasadzie pojedyncze dywizje pancerne angażowano do wyniszczania luźnych zgrupowań rozbitych wojsk polskich, co niejednokrotnie owocowało niepotrzebnie dzikimi walkami pododdziałów.

PIERWSZE BITWY

Wydawać by się mogło, że w działaniach pancernych w Polsce istotnym doświadczeniem było starcie pod Krojantami 1 września 1939 roku, angażujące XIX AK gen. Guderiana. Tak jednak nie było. Wprawdzie Pomorska Brygada Kawalerii stawiła mu tam wtedy czoła, ale walczyła głównie z piechotą, gdyż 3. Pz.Div. znajdowała się na prawym skrzydle korpusu; jej znaczniejsza część sił była oddzielona od dywizji zmotoryzowanych rzeką. Tymczasem sławetna szarża pod Krojantami miała miejsce po całkowicie przeciwnej stronie frontu korpusu, w pasie 20. Inf.(mot.)Div. Równolegle dywizja pancerna szła na wschód bez przeszkód w pasie 9. DP. Niemal od świtu, jeszcze we mgle, która ustąpiła dopiero około godziny 9.00, działała rozwiniętymi szykami: 5. Pz.Rgt. po prawej i 6. Pz.Rgt. po lewej w tyle, z oddziałami piechoty, artylerii i Flak między nimi. Całe zgrupowanie wyprzedzała szpica Panzerów, a także oddział samochodów pancernych Aufkl.Abt. 3. Niemcy wchodzili do Polski jak w masło, ponieważ mocną linię obroną ustanowiono nieco w głębi, na Brdzie i linii jezior. Dlatego pierwsze starcia i straty w Panzerach odnotowano dopiero na jej przedpolu, na wysokości Klonii Wielkiej i Małej, w wyniku wjechania tam na nierozpoznane stanowiska nieprzyjaciela. Niektóre z Panzerów zostały trafione Boforsami, a inne ugrzęzły w nierozpoznanym podmokłym terenie.



Najpotężniejszy czołg w Europie początkowego okresu wojny – Panzer IV. Mimo że po ponad półroczu Niemcy musieli w końcu zetknąć się z Char B1, to jednak ten Panzer utrzymał swój prymat na polach bitew z racji mobilności, elastyczności działania w terenie czy zasięgu. O jego wyższości choćby względem właśnie Char B1 rozstrzygało ergonomiczne rozmieszczenie 5-osobowej załogi i radia, a nie pancerza dwu- czy trzykrotnie cieńszego niż w wozie francuskim.

eprasa.pl a3c40e9349

3. Pz.Div. osiągnęła dzienny cel popołudniu, właściwie z marszu; do Brdy dotarto jeszcze 1 września 1939 roku, w nocy zorganizowano przeprawę. Rankiem 2 września ruszono już dalej na wschód z brygadą pancerną najpierw w drugim rzucie, która następnie wyszła w otwartą przestrzeń. Niemcy wszędzie wyprzedzali polskie siły. Celem Panzerów było przecięcie szosy z Tucholi na Świecie, co doprowadziło do ciężkich walk z cofającymi się z potrzasku jednostkami na dużej przestrzeni. Jednocześnie 9. DP przeszła do mocno opóźnionego kontrataku, który trafił w tylne części 3. Pz.Div. Po zlokalizowaniu głównych rejonów działań 9. Dywizji i po włączeniu się artylerii walka z nią uległa szybkiemu przesileniu. Już popołudniu 3. Pz.Div. meldowała zniszczenie 20 dział i sześciu Boforsów; wzięcie około 800 jeńców i zdobycie dalszych 15 dział. Pułki wyznaczone do kontrataku i działające na głównych odcinkach zostały rozbite, a 9. pułk artylerii właściwie utracono. Straty jedynie w batalionach 34. i 35. pp wyznaczonych do kontrataku na pancerną dywizję Wehrmachtu szacuje się na około 200 poległych.

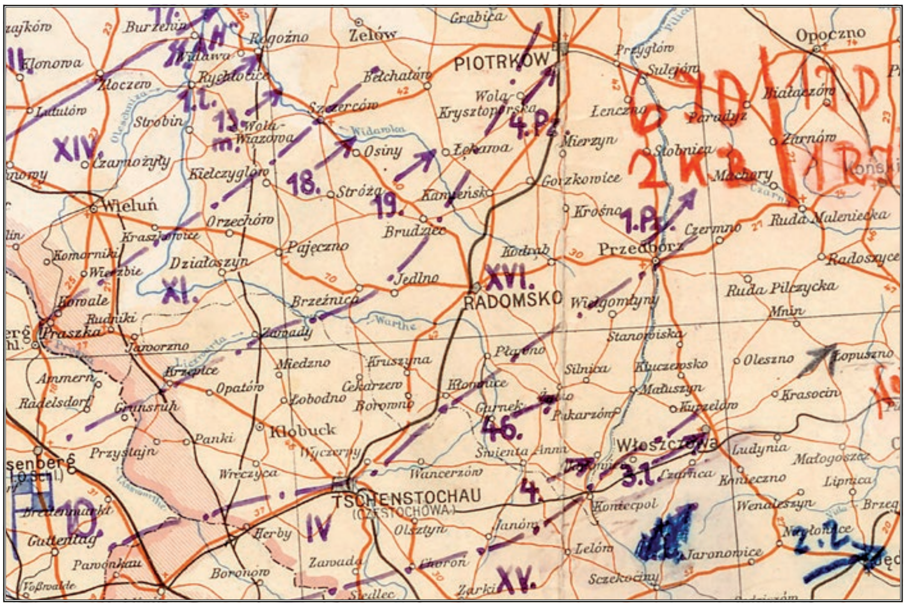
2 września 1939 roku opór wojsk polskich w „Korytarzu" ostatecznie dobito. Całe ugrupowanie poszło w rozsypkę, tak że już drugiego dnia wojny bitwa na Pomorzu była właściwie zakończona całkowitą klęską. Pozostał tylko pościg ku Wiśle. W jego trakcie 3. Pz.Div. likwidowała poszczególne grupy porozbijanych wojsk, choć zajmowały się tym raczej powydzielane z niej poszczególne oddziały mieszane, nawet niespecjalnie czołgowe. Rola Panzerów w tych działaniach była względna; nie daje się wykazać ich rozstrzygającego wpływu na bitwę. Na szali ważyło lekkie uzbrojenie Panzerów, jak w innych działaniach pierwszych dni Września. Kompanie ciężkie składano z zaledwie kilku Panzerów III (sześć sztuk na cztery bataliony) i IV (18 sztuk), co średnio dawało po sześć takich wozów na cztery kompanie lekkie (a). O wiele lepiej uzbrojony był dokooptowany do dywizji Pz.Lehr.Abt., mający na stanie aż 37 Panzerów III i 14 Panzerów IV w trzech kompaniach, zawierających także po pięć Panzerów II w każdej z nich, jak również dwa czołgi w kompanii dowodzenia. Niemniej, przykładowo, Panzery jako takie, na pewno odegrały duża rolę 2 września we wspomnianym powyżej przecięciu szosy tucholskiej na wschód, ale tam także rozstrzygał znowu ostrzał artyleryjski haubic części Art.Rgt. 75, która dotarła na miejsce walk ciężarówkami i ciągnikami w samo południe, zgodnie ze wskazówkami otrzymanymi drogą radiową od czołówek pancernych. Tymczasem część Panzerów rozeszła się pododdziałami we wszystkie strony na duże odległości. Przykładowo, do wieczora sięgnięto szpicami z jednej strony nawet Wisły, a z drugiej szosy Chojnice-Starogard Gdański. Nie miało to już jednak większego znaczenia dla toczonych bojów.

MOKRA

Istotna jest za to bitwa o Mokrą. Nie tylko dlatego, że jest największą spośród innych batalii pancernych toczonych 1-2 września 1939 roku, ale pod wieloma względami dosyć unikatową. Wynika to przede wszystkim z zamierzeń samych Niemców, a dopiero w drugiej kolejności ze zwarcia czołgów z kawalerią. Nim do niego doszło, obie strony musiały bowiem stawić się na ubitym polu, którym z racji polskiego wyboru była wieś Mokra, otoczona ze wszystkich stron lasami jak wykrzywioną podkową. I to właśnie miejsce bitwy przykuwa uwagę najbardziej. Jest ono całkowicie antyczołgowe. Niemcy czytając mapy musieli mieć tego świadomość, więc powinni wybrać inne miejsce do marszu i ataku dywizji pancernej. Szkopuł jednak w tym, że w tamtym regionie nie bardzo mieli wybór w tym zakresie. W wyznaczonym XIV Korpusowi pasie teren wszędzie był niedogodny dla czołgów, szczególnie użytych w tak ogromnej masie dwóch dywizji – w końcu z grubsza chodzi o aż prawie 650 wozów. To z kolei podpowiada, że problem nie miał charakteru taktycznego czy formacyjnego (rodzaju broni), ale operacyjny i strategiczny. Niemcy najpierw zdecydowali się na natarcie w tamtym rejonie, a następnie wyznaczyli do tego wojska, ale adekwatnie do celu ostatecznego tegoż natarcia, a nie pierwszego.

W kategoriach operacyjnych czy strategicznych, w zasadzie pewne jest, że Niemcami kierowała chęć wskoczenia na szosę Częstochowa--Warszawa poprzez ugór. Inaczej właściwie nie bardzo się dawało, jeśli chciało się szybko skierować siły na stolicę państwa i uzyskać rozstrzygnięcie. Założenie zatem miało swój sens, ale trudno to samo powiedzieć o jego zrealizowaniu. Nie wiadomo do końca, dlaczego Niemcy zdecydowali się na takie działania taktyczne podczas rozpoczynania natarcia. Przyczyną tego stanu rzeczy jest m.in. ewolucja niemieckich koncepcji. Po pierwotnym przypisaniu XVI Korpusu do wskazanego mu sektora, zmieniano mu skład, tak jak i części innym związkom Heer w ostatnich tygodniach przed atakiem. Po połowie sierpnia 1939 roku w Ordre de Bataille korpusu wykazywano całą menażerię formacyjną: 1. Pz.Div., 14. Inf.Div. i 1. Leich.Div. Następnie dywizja lekka wypadła ze składu (około dnia ataku znajdowała się w rezerwie 10. Armee), a jak gdyby w zamian wyciągnięto ze stojącego w rezerwie XIV AK 4. Pz.Div. i wprowadzono ją do niego. Co więcej, w przeddzień wybuchu wojny w korpusie znalazła się również 31. Inf.Div. – razem cztery dywizje w wąskim pasie bez dróg, ale za to z dziesiątkami tysięcy pojazdów, w tym tysiącem ciężkich. Tymczasem teren przecież się nie zmieniał, tak jak i – generalnie – przeciwnik.

Tak szeroka roszada wojsk w ciągu zapewne kilku dni jest nieczytelna i zastanawiająca. Przesunięcia dywizji na taką skalę mogą wskazywać na istotne zmiany w planie i celach natarcia, nawet jeśli co najmniej część z tych posunięć miałaby charakter administracyjny i byłaby dyktowana dostępnością rejonów koncentracji oraz szlaków logistycznych, a także wiązałaby się z przejściem z czasu pokojowego (pokojowa organizacja wojsk i zaopatrzenia) w wojenny (okres mobilizacyjny i wyznaczanie ostatecznych pasów działań nad granicą). Nie da się stwierdzić, co z tego tłumaczyłoby tak potężną koncentrację czołgów w jednej linii naprzeciw linii Krzepice-Kłobuck. Wydaje się jednak, że w przeddzień rozpoczęcia natarcia dowództwo 10. Armii z jakiegoś powodu zmieniło plan działań, choć pierwszy i główny cel dzienny pozostawiono bez zmian. Określano go jako pas przepraw na rzece Kocinka, od Libidza poprzez Kamyk do Kuźnicy włącznie, i przydzielono go 1. Pz.Div. Dywizja po sforsowaniu rzeczki miała dokonać następnego skoku na Borowno-Kruszyna, tam wskoczyć na szosę do Warszawy i zasuwać na Radomsko. Szkopuł w tym, że na jej lewe skrzydło wprowadzano 4. Pz.Div., której wyznaczano takie samo zadanie operacyjne, ale kompletnie odmienne taktycznie. Druga dywizja pancerna z około 350 czołgami miała przedzierać się przez rozległe lasy, aby dojść



▲ **Po dwóch dniach wojna jest już rozstrzygnięta: rankiem 5 września 1939 roku na głównym odcinku natarcia 1. i 4. Pz.Div. prą już poprzez otwartą przestrzeń. Widać wyraźnie tymczasowe rozchodzenie się obu dywizji: 4. Dywizja na północ, 1. Dywizja w kierunku Wisły. Miało to jednak na celu tylko poszerzenie terenu przed ostatecznym skierowaniem się na Warszawę. (BAMA)**

eprasa.pl a3c40e9349

do Kocinki w tylko jednym, niedogodnym dla ciężkiego sprzętu miejscu: wsi Kocina. Można było do niej dotrzeć wyłącznie poprzez las od strony Ostrowy.

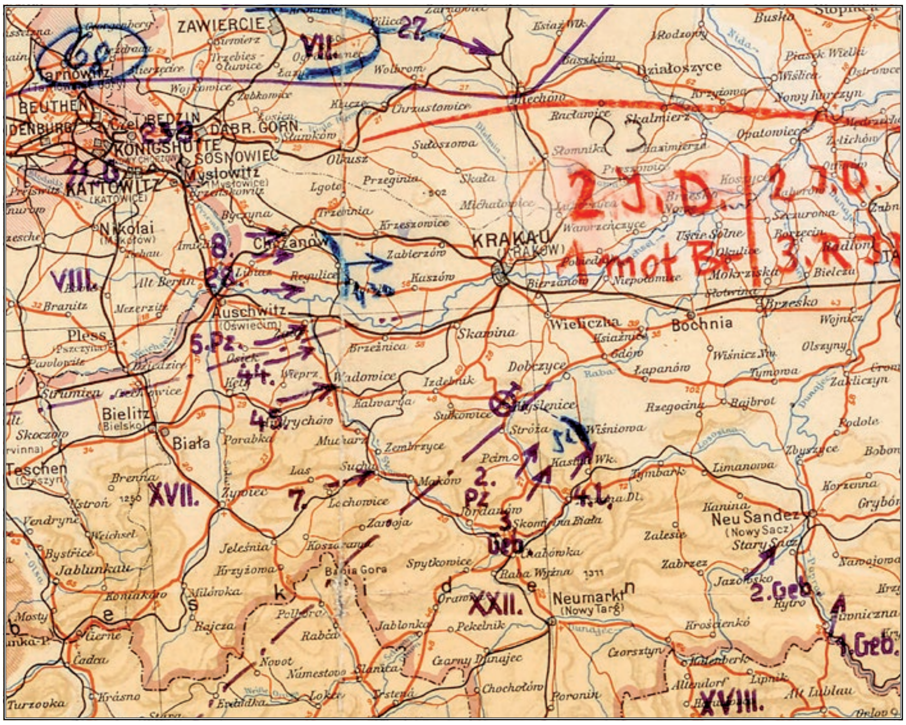
Mapa podpowiada wyraźnie, że 1 września 1939 roku dla XVI Korpusu środkiem ciężkości było miasto Kłobuck nieopodal mostu na Kocince w Libidzy, które miała zająć 1. Pz.Div.; było to logiczne i racjonalne. W takiej sytuacji rola 4. Pz.Div. stawała się drugoplanowa i co najwyżej osłonowa dla sąsiada z prawej. Wiązało się z przepychaniem mas czołgów przez lasy, a więc posunięciem irracjonalnym. Nie tłumaczy to zatem, dlaczego Niemcy zdecydowali się na oczyszczanie rozległych lasów dywizją pancerną w celu zabezpieczania lewego skrzydła 1. Pz. Div., skoro w praktyce i tak musiała zajmować się tym powoli piechota.

Analogicznie rzecz się miała po stronie polskiej. Na Kocince można wskazać rozgraniczenie między 7. DP, a wolną przestrzenią na północ, w którą w ostatniej chwili wchodziła Wołyńska Brygada Kawalerii. Dla Polaków epicentrum również stanowił Kłobuck, gdzie musiano utrzymać styczność poprzez Libidze i zablokować Niemcom przeprawy. Dlatego pierwsze rozkazy dla Brygady wskazywały właśnie to miasto jako istotny obiekt w regionie walk. Pomimo tego, w przeddzień ataku, dowództwo Armii „Łódź" wskazało brygadzie działanie na północ od miasta, w odseparowaniu od niego. Na pewno wynikało to z woli ukrycia kawalerii w lasach adekwatnie do regulaminów, a także spożytkowania batalionu ON do czegoś w rejonie Kłobucka. Idąc za takimi wskazaniami, płk Filipowicz w przeddzień bitwy zanegował znaczenie Kłobucka i podległe mu dwa bataliony piechoty rozproszył w lesie na północ (kłobucki) i na północny-wschód od tego miasta (Łobodno). Polski sztab armijny odwracał w ten sposób znaczenie obiektów terenowych do góry nogami, adekwatnie do posiadanych wojsk, podobnie jak niemiecki odpowiednik próbował podporządkować teren oddziałom pancernym.

Wszystkie decyzje tego typu były mniej lub bardziej błędne, w przypadku strony polskiej na pewno za sprawą nieadekwatnego postrzegania nieprzyjaciela przez sztab gen. Rómmla. Mimo że naprzeciwko dostrzegano czołgi, uważano że Niemcy po sforsowaniu granicy będą nacierać wprost poprzez masywy leśne na kompletnie nieistotną Brzeźnicę (20 km na zachód od Radomska w otwartym terenie bez żadnego znaczenia). Miejscowość ta stawa się epicentrum polskiego planowania za sprawą dyslokowania tam Wołyńskiej BKaw. Stąd w pierwszych rozkazach dla niej oś działań znowu określano wedle abstrakcyjnych założeń: Kłobuck-Brzeźnica. Początek planu był adekwatny do mapy, a przez to i niemieckich posunięć, ale dalej wychodzono – niemal dosłownie – na manowce. Jeśli Niemcy wchodzili w niedogodny teren po to, aby dotrzeć do dróg dla swoich samochodów (na Radomsko), to Polacy kierując się potrzebami swoich koni oczekiwali ich ataków w lasach (Brzeźnica). Kierunki działań obu stron ciągle rozjeżdżały się przez to, pozostawiając na uboczu kluczowy Kłobuck wraz z leżącymi nieopodal niego przeprawami, o podstawowym znaczeniu dla Niemców. Gdyby Polacy zdecydowali się racjonalnie na długotrwałe uwikłanie Niemców w Kłobucku i zablokowali im przeprawy przez Kocinkę, walki 1 i 2 września 1939 roku wyglądałyby inaczej.

Warto pamiętać, że plany po stronie polskiej również zmieniały się dosłownie w ostatniej chwili, jak u Niemców. Rozkaz nakazujący skierowanie Wołyńskiej BKaw. pod Mokrą, a więc w drugoplanowy dla Niemców pas działania 4. Pz.Div., sformułowano dopiero 30 sierpnia. Samo wysunięcie brygady przewidziano oczywiście dużo wcześniej, tak jak i miejsce – nieadekwatne operacyjnie, acz odpowiednie względem wymagań kawalerii – ale termin decyzji wynikał z ogłoszenia pierwotnej mobilizacji powszechnej w Polsce. Przemarsz miano wykonać w nocy adekwatnie do regulaminów i zgodnie z wolą jego ukrycia przed niemieckim wywiadem.

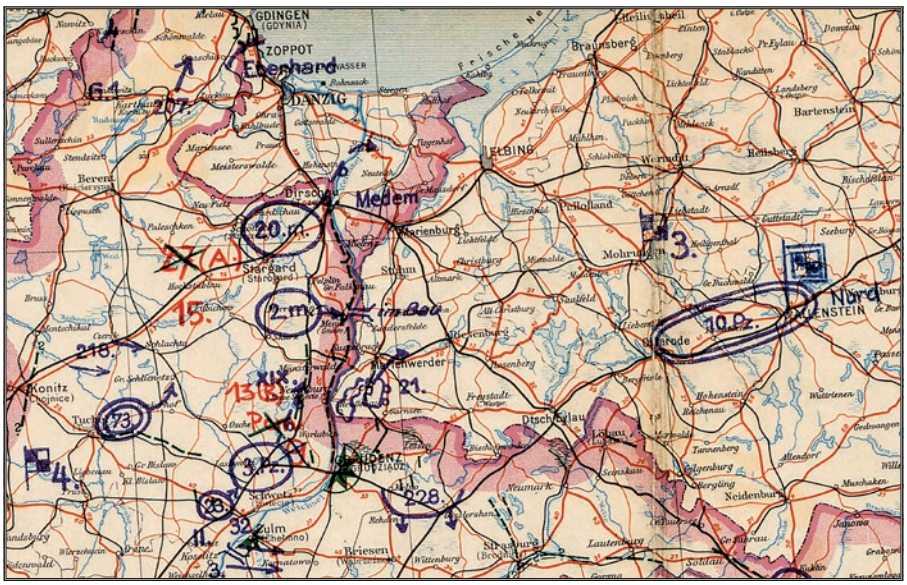
Wołyńska BKaw zgodnie z rozkazem wyruszyła nad granicę do boju spotkaniowego, będącego oczkiem w głowie gen. Rómmla. Na miejscu ugrupowała się do bitwy „pełnoskalowej", jak byśmy dzisiaj to określali, nie przewidując amortyzowania uderzenia *bardzo przeważających sił nieprzyjaciela*. Brygadę urzutowano nie do obrony stałej czy opóźniania, lecz do boju spotkaniowego z czołgami. Dlatego epicentrum bitwy wyznaczono na polanę Mokrej (określenia geograficzne adekwatnie do przyjętej w Polsce stylistyki), na której utworzono przeciwpancerne punkty oporu (jeże), opisane w instrukcji z 1937 roku (z działami i karabinami ppanc, polówkami i cekaemami). Gen. Rómmel był przeciwny działaniom opóźniającym, czemu dał wyraz w instrukcji z ostatnich dni sierpnia, a którym notabene nie sprzyjały rozjeżdżające się kierunki działań obu przeciwstawnych stron. Polski zamysł bitwy ostatecznie ustalano tuż przed nią, gdy dowództwo Armii „Łódź" najpierw wydało płk. Filipowiczowi rozkaz *wykonać 200*, a nie *wykonać 100*, po którym pułkownik jednak i tak musiał 1 września 1939 roku o godzinie 9.05 dopominać się: *proszę o rozkazy*.



5 września 1939 roku na południu frontu: wszystkie trzy dywizje pancerne 14. Armee powoli posuwają się naprzód zapchanymi drogami pod Oświęcimiem i w górach. Własne błędy Niemców uratowały zgrupowanie krakowskie WP i umożliwiły mu dosyć sprawny odwrót na wschód, podtrzymywany przez resztę kampanii. Warto zwrócić uwagę na rejon działań 2. i 4. Dywizji w górach (już w ramach XXII Korpusu), gdzie zaznaczono ruch batalionu motocyklowego! W ten sposób opisywano wojnę na absolutnie najżywszym szczeblu dowodzenia (OKH); odnotowywano w ten sposób wybrnięcie dywizji pancernych z zakorkowanych dróg w górach. (BAMA)

Gdy 4. Pz.Div. ruszyła o świecie, od razu potwierdziły się najczarniejsze oczekiwania. Wszystkie główne siły dywizji, w tym bojowe (część piechoty i artylerii, bataliony ppanc czy rozpoznawczy, itd), długo zmagały się w tyle z przeprawą i drogami gruntowymi. Logistyka ugrzęzła na amen i wojsko działało na tym, co wzięło ze sobą. Oddziały podchodząc do rzeki i po jej przekroczeniu co rusz blokowały się w korkach powodowanych przez ludność cywilną, brak efektywnej organizacji ruchu i – nade wszystko – brak utwardzanych dróg. Dywizja musiała sama sobie zbudować przeprawy i częściowo drogi, do czego była zawczasu przygotowana. Zaplanowane prace nie pokrywały się wszakże z realiami, więc utrudnienia pętały ją do końca dnia, uniemożliwiając skoncentrowanie na zdobytym przyczółku. Mimo że dowództwo 10. Armii wskazało 4. Pz.Div. Kocinę jako obiekt do zajęcia tego dnia, to dla dywizji realnym celem dziennym były jedynie miejscowości za lasem grodziskim: Izbiska na północy i Miedzno na południu. Po ich zajęciu Niemcy tworzyli punkty wysunięte przed lasem stano-

eprasa.pl a3c40e9349



Dyslokacja wojsk pancernych na północnym skrzydle na 6 września 1939 roku, gdy nie miały nic do roboty. 10. Pz.Div. widzimy w trakcie koncentracji pod Allenstein, w głównym mieście garnizonowym Prus Wschodnich. XIX Korpus stoi na Wiśle w gotowości do jej przekraczania: 20. Dywizji zaznaczono przeprawę przez most pontonowy pod Gdańskiem, a 2. Dywizji pod Gniewem (most „w budowie"), do którego zmierza już 3. Pz.Div. (BAMA)

wiącym ochronę dla dywizji koncentrującej się za nim po przeprawie przez Liswartę.

Dywizja miała do dyspozycji całą masę Panzerów uzbrojonych tylko w broń maszynową; zaledwie 12 Panzerów IV było uzbrojonych w działa, po sześć wozów na każdy pułk. Czołgów było jednak tak dużo, że dowództwo nie było w stanie wprowadzić ich do akcji. Dotyczyło to także terenu podchodzenia, jak i samej bitwy. W Mokrej oba pułki pancerne operowały oddzielnymi batalionami, a nawet poszczególnymi kompaniami, z powodu niemożliwości rozwinięcia głównych sił w wykorzystanym przez Polaków terenie przeciwpancernym.

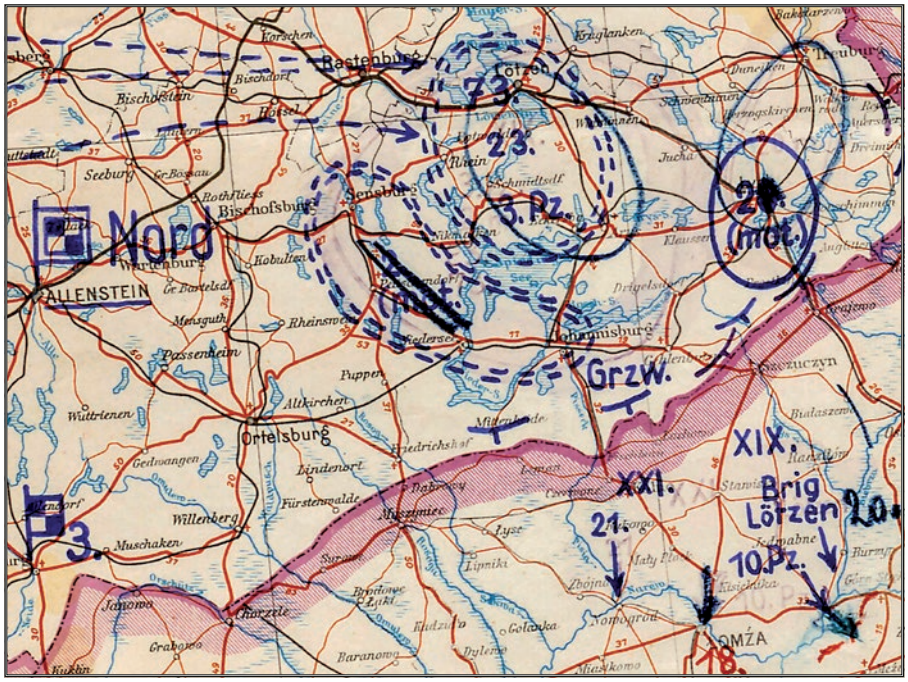
Po sforsowaniu rzeki natarcie 4. Pz.Div. prowadził I/Pz.Rgt. 36, za którym z niewiadomych powodów postępował stopniowo cały Pz.Rgt. 35. Wprawdzie Pz.Rgt. 36 pozostał w tyle z powodu zatorów drogowych, ale niekoniecznie musi to tłumaczyć sytuację organizacyjną na czele atakującego ugrupowania.

Po pokonaniu główną drogą lasu między Krzepicami i wsią Opatów, za którą rozpościerała się otwarta przestrzeń prowadząca ku Mokrej, doszło do przetasowania sił pancernych. I batalion stanął w miejscu gdzieś pod Opatowem, m.in. z powodu zerwanego mostu, lub nawet co najmniej dwóch, na rzeczce Górnianka pod Opatowem i następnie Dziunia pod Wilkowieckiem. Wysforowało się wówczas przed niego dowództwo 35. Pz.Rgt. i/lub 5. Pz.Brig., ciągnące za sobą stopniowo główne siły 35. pułku. Po wyjściu z lasów po godzinie 10.00 doszło do pierwszej wymiany ognia Panzerów I/Pz.Rgt. 36 z czujkami polskiej kawalerii. Następnie czołowe pododdziały Panzerów dotarły do Wilkowiecko, skąd wyparto forpocztę 21. puł, aby następnie ruszyć dalej drogą na Mokrą. Odległość między skrajem lasu grodziskiego, obsadzonego przez 21. puł, wynosi mniej więcej 4,5 km do Opatowa, a do Wilkowiecko 2 km, co zapewniało Niemcom dobrą podstawę wyjściową. Między oboma wsiami utworzono więc plac koncentracji dywizji, a we wsi Wilkowiecko i pod nią, miejsce dowodzenia dla pancernego natarcia na Mokrą.

Do poprowadzenia bitwy wykorzystano Pz.Rgt. 35, bez wsparcia piechoty, na prawym skrzydle, a na lewo od niego zaczęto wyprowadzać w inne części lasu grodziskiego częściami Pz.Rgt. 36. Główne natarcie na polanę Mokrej pomiędzy odnogami lasu grodziskiego poprowadził samodzielnie 35. pułk. Artyleria długo pozostawała z tyłu w wyniku zatorów komunikacyjnych, korkowania się przepraw przez Liswartę i pozrywanych mostów w Polsce. Dopiero po częściowym przeprawieniu się (cztery baterie haubic 105 mm) mogła rozstawić się do akcji. Jej zadanie polegało głównie na wsparciu 35. pułku na polanie Mokrej (cały jeden batalion w sile 12 luf). Z powodu opóźnienia w przemarszu i rozwoju bitwy w Mokrej haubice włączyły się do akcji już w trakcie walk i wzięły na cel linię obronną polskiej brygady na linii kolejowej.

O godzinie 12.00 zrealizowano rozpoznanie bojem z Wilkowiecka przez plutony I/Pz.Rgt. 36 (mniej więcej tuzin czołgów), która wymacała obronę lasu kłobuckiego (84. pp), zewnętrznego lasu grodziskiego (21. puł) i otwartej przestrzeni między nimi (4./21. puł). Atak odpędziła obrona ppanc, po czym batalion przegrupowano bardziej na północ w celu – jak wszystko na to wskazuje – związania polskiej obrony walką wraz oddziałami Sch.(mot.)Rgt. 12. i ewentualnie przebicia się na Mokrą drogą leśną z kierunku Rębielic Królewskich.

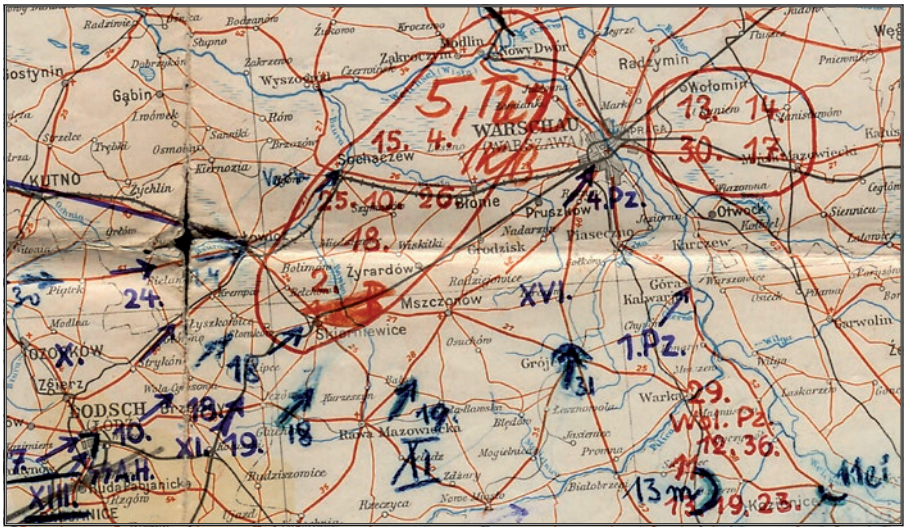
Już na początku natarcia I/Pz.Rgt. 35 z dowództwem pułku wjechał i zajął płd.-zach. część polany Mokrej, po drodze rozjeżdżając obronę w otwartym terenie, na południowym skraju lasu grodziskiego i w Mokrej III. Panzery posuwały się dalej w głąb kompaniami, batalion po batalionie, kierując się wzdłuż Mokra III, po obu jej stronach, zakręcając w końcu stopniowo na płn.-wsch. ku przepustowi kolejowemu. Groziło to okrążeniem obrony 21. puł w lesie zewnętrznym i w Mokrej II. Gdy Panzery pokonywały wzniesienie między Mokrą III a II, Niemcy ze zdumieniem zauważyli ułanów zmierzających galopem spod wiaduktu kolejowego wprost na



9 września 1939 roku – koncentracja XIX Korpus na obrzeżach Prus Wschodnich i pierwsze akcje w Polsce. Nawet przed przekroczeniem granicy cały korpus był ograniczony brakiem szos; w wyznaczonym mu pasie dostępne były jedynie trzy główne drogi. Łatwo sobie wyobrazić absolutnie kompletne zawalanie całego terenu między Rastenburgiem a Łomżą dziesiątkami tysięcy wszelkich pojazdów (wszystkie drogi, odnogi, place etc), ale trudno sobie wyobrazić, jak wyglądała organizacja przemieszczania tego wszystkie, szczególnie poprzez wszystkie wąskie gardła (podmokłe tereny, rzeczki i strumyki, pasy jezior etc.), nawet pomimo braku oddziaływania jakichkolwiek sił nieprzyjaciela, nie wspominając już o jego lotnictwie bombowym. (BAMA)

eprasa.pl a3c40e9349

prowadzące czołgi. To szarżował 3. szwadron 12. pułku rtm. Hollaka. Plutony ubezpieczające wyprzedzające rdzeń szwadronu dostały się pod ostrzał kaemów, którym pancerniacy po części skosili eksponowane sekcje. Nie mogąc oczywiście przejść przez czołgi, główna część szwadronu ruszyła do Mokrej II, wytwarzając tam przejściowe epicentrum walk.



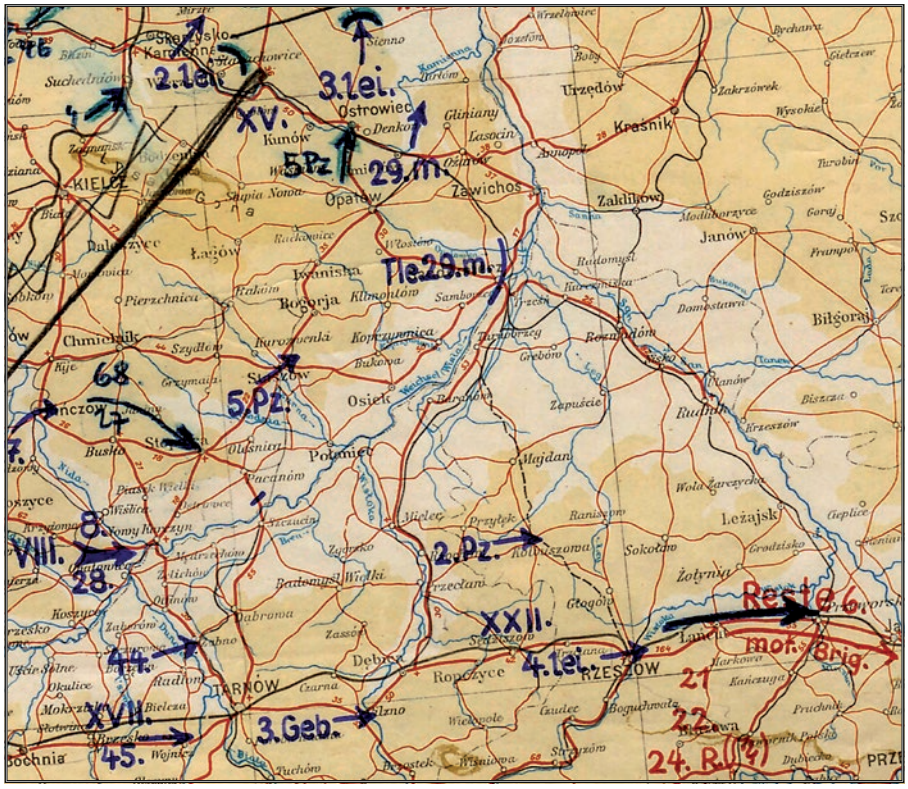
Sytuacja na 9 września na centralnym odcinku: 4. Pz.Div. w Warszawie, a 1. Pz.Div. pod Górą Kalwarią na Wiśle odcina potencjalną drogę przebijania się sił polskich z południa do stolicy. Zaznaczone na mapie zgrupowanie polskie (główne siły rozbitej Armii „Prusy") między Warką i Kozienicami jest już okrążane przez dywizje szybkie (widoczne tutaj: 13. zmotoryzowana i 1. lekka już na Wiśle). Sytuacja z okresu 8-9 września to jak gdyby oficjalne potwierdzenie wcześniej doznanej klęski strony polskiej w polu. (BAMA)

Po wejściu Pz.Rgt. 35. na polanę jednostka utknęła tam na pewien czas. Około godziny 15.00 drogą przez las z Rębielic Królewskich przedarła się na północną część polany Mokra niewielka część Pz.Rgt. 36. z kompanią piechoty. Grupa ta zajęła Mokrą I, eliminując Polakom możliwość potencjalnego manewru po polanie i wymuszając wycofanie sił z polany: artylerii i jakiejś części ułanów. Akcja ta nie wpłynęła jednak na przesilenie walk na polanie, gdzie panował pat. Tak samo jak nieco późniejszy kontratak pancerny polskiej brygady. Przesilenie to przyszło dopiero około godziny 17.00, gdy dowództwo Pz.Rgt. 35 wyśledziło dogodną przesiekę, umożliwiającą obejście głównej obrony brygady na przejeździe kolejowym. Pchnięto tamtędy siły wielkości mniej więcej kompanii, które dotarły pod Miedzno, przełamując w ten sposób obronę i zaprowadzając rozgardiasz na tyłach polskiej brygady.

W tym okresie włączały się stopniowo do bitwy inne oddziały 4. Pz.Div., choć w północnym jej rejonie, dozorowanym przez 19. puł, nie mającym wpływu na główny bieg wydarzeń. Oddziały współpracujące z Pz.Rgt. 36 dały radę przebić się tamtędy przez rozległy las na Izbiska, co wraz z późniejszym zajęciem Miedzno oczywiście przeważyło szalę zmagań. Płk Filipowicz musiał odtrąbić odwrót. Wojsko częściowo i lokalnie pod ogniem nieprzyjaciela oraz w chaotycznych starciach towarzyszących zmierzchowi (około godziny 19.00) odskoczyło z lasu grodziskiego 8 km na wschód do lasu Łobodno.

Atak w Mokrej poprowadzono w najbardziej prymitywny sposób, na przebój; Niemcy po prawdzie nie mieli innego wyjścia. Nie mając miejsca na obejście, musieli po prostu przebijać się brutalnie w czołowym uderzeniu poprzez płaski teren zamknięty od wschodu kompleksem leśnym, w którym rozsiadła się polska brygada. Niemcy zgodnie z zasadami atakowali wzdłuż dróg, więc po przejechaniu polany Mokrej zmierzali wprost pod przejazd kolejowy. To był ich cel ataku. Niemcom nie zależało na Mokrej, ale na drodze na wschód, aby dostać się do Izbisk i Miedzno. Ta prosta i oczywista konstatacja implikuje duże wątpliwości względem biegu walk, nawet jeśli ich obowiązujący obraz wydaje się oczywisty i trudny do podważenia.

Należy przypomnieć, że wszystko wskazuje na to, iż jednostka pancerna raz wjechawszy na polanę pozostawała na niej, manewrując i prowadząc wymianę ognia z polską obroną. Walki takie miałyby trwać do godziny 17.00, a więc jakieś cztery godziny. Mimo że dostępne źródła zdają się potwierdzać taki bieg wydarzeń, przez co opis bitwy jest wciąż wiążący jak dekady wcześniej, to jednak stoi to w sprzeczności z realiami walk. Czynnikiem rozstrzygającym w interpretacji bitwy jawi się bowiem czas. Jest raczej niewyobrażalne, aby obie strony przez cztery godziny prowadziły ciągły ostrzał siebie nawzajem właściwie stojąc w miejscu. Należy wyjść z założenia, że starcie przebiegało bardziej naturalnie, a nie książkowo-wspomnieniowo. Jeśli Panzery z marszu i bez przeszkód dotarły do przepustu kolejowego, co mogło im zająć niecałą godzinę, to następnie kręciły się przed nim przez trzy godziny, nim nie wykryto najpierw przesieki na południu polany i następnie nie odkryto odejścia ułanów spod wiaduktu. W tym czasie włączyła



Rozmieszczenie sił pancernych na południu frontu: na samym dole widzimy pościg 2. Pz.Div. i 4. Leich.Div. za wojskami polskimi uciekającymi poprzez Rzeszów na Lwów, a powyżej wytworzenie się masy pancernej w kierunku na północ z celem okrążenia sił „Prus" pod Wisłą. Na terenie niekontrolowanym przez żadną ze stron, tylko częściowo przez sztab XV Korpus, znajdowały się wtedy cztery dywizje szybkie: 2. i 3. lekkie, 29. zmotoryzowana i 5. pancerna; ta ostatnia wyraźnie rozciągnięta wzdłuż. Mapa dobrze ukazuje ówczesne tasowanie sił przez dowództwo HGr. Süd, zaakcentowane tutaj pozycją rozdzielonej na główne części 29. Inf.(mot.)Div. Jednostka po wyjściu z rezerw na terenie Niemiec dokonała błyskawicznego, mniej więcej 250-kilometrowego przemarszu na osi zachód-wschód w celu przejęcia kontroli nad Wisłą, przecinając po drodze szlaki komunikacyjne kilku dywizji kierujących się z południa na północ. (BAMA)

eprasa.pl a3c40e9349

się do akcji artyleria, która pompowała pociski na linię kolejową, dławiąc polską obronę. Pod jej osłoną Niemców stać było odtąd na długotrwałe pozostawanie na polanie bez pomysłu na bitwę. Cały czas określały ją oczywiście organizacja, nikła fluktuacja akcji na polu walki, a także dostępność amunicji. Żaden z tych czynników nie stanowił wyzwania dla Niemców, nawet jeśli mogli liczyć tylko na tę amunicję, którą wieźli ze sobą, ponieważ logistyka stała w korkach w tyle. W tym zakresie, rzecz nieco podobnie miała się po polskiej stronie. Piechota spożytkowała tylko jedną jednostkę ognia, a więc 30 nabojów karabinowych na żołnierza i po 40 nabojów 37 mm i 60 sztuk 75 mm na lufę. Jakąś część tej amunicji stracono wskutek nakrycia kilku stanowisk dział oraz cekaemów, a także części kolumny amunicyjnej 2 daku. Wszystkie uwarunkowania tego typu podpowiadają, że w rzeczywistości – a nie w opisach – na polanie Mokra okresowo mogła panować stagnacja i względne zacisze w walce. Należy wręcz przyjąć, że niektóre pododdziały Panzerów mogły stać w miejscu w dogodnych dla nich miejscach, a część wozów chyba po prostu kryła się w Mokrych, być może poza zasięgiem skutecznego ostrzału polskiego. Podobnie należałoby domniemywać, że po położeniu ognia na linię kolejową polska obrona ogniowa zaczęła tam stosunkowo szybko zamierać aż do rozpadu. Niemcy kładli na 12. puł tak wyniszczający ogień, że jego dowódca domagał się opuszczenia linii obronnej, której, jak twierdził, nie mógł utrzymać, mimo że przecież nie był atakowany. Płk Filipowicz odmawiał, ale wydaje się, że niedługo później doszło do jakiegoś incydentu, który doprowadził do rozpadu całej obrony, co rozwiązało problemy 12. puł. Nie wiadomo, kiedy brygada dostała rozkaz odwrotu, jeśli takowy w ogóle wydano, co już jest troszkę wątpliwe. Nie daje się także odtworzyć, kiedy i jak brygada opuściła przepust kolejowy, umożliwiając Panzerom jego sforsowanie; czy było to faktycznie wycofanie, czy też dowolny odskok w stanie postępującego rozkładu bez rozkazu, nadzoru i ładu.

Bitwa ostatecznie kończyła się (a raczej wygasała) w ciemnościach, gdy Niemcy zajmowali stanowiska na opuszczonych pozycjach polskich. Straty niemieckie były bardzo ograniczone. Pancerniacy stracili 22 zabitych i 27 rannych, a straty piechoty (a raczej pozostałych wojsk) można by umownie sklasyfikować na maksymalnym poziomie 50-100 ludzi, choć realnie były bez wątpienia wyraźnie niższe. Straty w sprzęcie najpewniej sięgnęły mniej więcej 25 czołgów zniszczonych i poważniej uszkodzonych. Najciężej obciążony Pz.Rgt.35 stracił 14 wozów i 29 pancerniaków, co wskazuje, że Pz.Rgt.36 podczas rozpoznania bojem i następnie w trakcie wkraczania na polanę i starcia na przejeździe kolejowym mógł stracić w sumie z 10-12 wozów (należy jednak pamiętać, że są to straty za cały dzień). Płk Filipowicz w swym meldunku mówił o unieszkodliwieniu około 20 czołgów. Jak na brygadę pancerną były to ubytki proporcjonalnie duże, ale jak na dywizję ledwie śladowe.

Po stronie polskiej straty sięgnęły natomiast maksymalnie około 500 ludzi, w tym 200 zabitych i zaginionych, a także 310 koni, w tym 270 zabitych. Niemcy zniszczyli co najmniej pięć polówek daku i minimum trzy Boforsy; wypunktowali pięć wozów pancernych. Brygada została tak mocno przetrzepana pod Mokrą, że stała się ledwie zdolna do prowadzenia działań 2 września 1939 roku. Tego dnia jednak Niemcy musieli przebić się przez lasy, a więc wykorzystując piechotę do mozolnej strzelaniny. Wytwarzało to brygadzie bardzo dogodne warunki do działań już stricte opóźniających, do wykonania także przez piechotę. Brygada mogła odnieść w nich duży sukces, ponieważ kierunki działań obu stron znowu rozjechały się, i to wyraźniej niż dnia poprzedniego. Niemcy przedzierali się z Ostrowo przez las Łobodno na Kocin, a więc w kierunku wschodnim, podczas gdy główna linia obrony brygady była rozłożona w lesie Łobodno od strony Ostrowo na Brzeźnicę, czyli w kierunku północnowschodnim.



Sławny wrak wypalonego Panzera II z I/Pz.Rgt. 35 na ul. Grójeckiej w Warszawie, sfotografowany jeszcze w październiku-listopadzie 1939 roku po tym, jak został zniszczony bezpośrednim trafieniem 75 mm w bok kadłuba. Zaskakujące jest, że tak małe czołgi – zdjęć podobnie potraktowanych Panzerów II jest kilkanaście – nie były rozrywane siłą wybuchów wewnątrz tak ciężkich pocisków. Uwagę zwraca biały pas dokoła wieży: to oznakowanie pozostałe z manewrów sprzed lat.

Oceniając bitwę o Mokrą, koncentrujemy się na Panzerach jako nowej broni w walce z kawalerią, a więc bronią archaiczną, ale to przecież kwestia taktyki. Tymczasem bitew nie wygrywa się chaotycznymi zwarciami drużyn czy plutonów, lecz systemowymi działaniami całych jednostek. Jeżeli bitwę posegregować według poszczególnych rodzajów wojsk, dostrzeżemy że to nie czołgi osiągnęły sukces na polanie Mokra. Jeśli Panzery przeważyły szalę zajmując ją, to całą bitwę rozstrzygnęła artyleria, o czym dodatkowo przekonują straty po stronie polskiej. Podobnie można by ująć starcie pociągu pancernego Nr 53 z oddziałem piechoty i czołgów Pz.Rgt.36, który siłą ognia przygniótł na pewien czas Niemców, stopując ich przenikanie na Izbiska. Panzery mogły ponownie ważyć na szali w ostatnich akordach walk, podczas odwrotu brygady, szczególnie z Pz.Rgt.36 przenikających na Izbiska. Załogi Pz.Rgt.35 właściwie zostały uwięzione na polanie Mokra z powodu nieprzejezdności wiaduktu kolejowego (co było do przewidzenia przed rozpoczęciem ataku) i dopiero ryzykanckie działania przesiekami leśnymi plutonów i kompanii pozwoliły zamknąć bitwę. Przegrana bitwa płk. Filipowicza byłaby więc wynikiem przede wszystkim czynników staromodnych: przeważającej siły ognia, której kaemy i działka Panzerów I i II nie mogły wytworzyć.

Na koniec należy podkreślić, że obie strony toczyły bitwę według doktrynalnych instrukcji i doświadczeń poligonowych. Dla strony polskiej był to OIW 1938, regulamin kawalerii z lat 1935–1938 (części z 1939 roku nie zdążono wydrukować) i najważniejsza w zaistniałej sytuacji instrukcja ppanc kawalerii z 1937 roku. Dla strony niemieckiej wiążący był nade wszystko Truppenführung T.1/2 z lat 1933-34 (odpowiednik OIW), traktujący o wojskach pancernych od rozdziału XIV (paragrafy od 725). Dokument generalnie postrzegał jednostki pancerne jako wsparcie piechoty. Wiążąca dla niej na pewno nie była książka gen. Guderiana „Achtung Panzer!". W ogniu walk polskie regulaminy okazały się nieefektywne w konfrontacji z niemieckimi. Strona atakująca została powstrzymana głównie terenem a dopiero w dalszej kolejności Wołyńską Bryg.Kaw., o czym dodatkowo przekonują doświadczenia 1.Pz.Div. Dywizja niemal nie walcząc, uzyskała postępy zbliżone do sąsiada zaangażowanego w długą walkę. 1 września 1939 roku jednostka nie odegrała właściwie żadnej roli z powodu mozolniejszego utknięcia na trudniejszej przeprawie niż 4. Pz.Div. Działania ofensywne podjęła mniej więcej o godzinie 12.00, a więc równolegle do 4. Pz.Div., której udało się podciągnąć do tego czasu czołgi, podczas gdy 1. Pz.Div. działała bardziej piechotą. Napotykając jedynie symboliczny opór, zdołała ledwie opanować rejon Kłobucka dopiero wczesnym wieczorem. Doprowadziło to do zablokowania dywizji na terenie między Liswartą, lasami pod Kłobuckiem i Kocinką, co wymusiło przeniesienie jej pierwszych zadań wojennych na 2 września.

PSZCZYNA

Podobnie do Dywizji „Kempf" na północy i 4. Pz. Div. w centrum, na południu 5. Pz.Div. również atakowała polską pozycję obronną przygotowaną zawczasu. Pozycje 6. DP zamykały cały

eprasa.pl a3c40e9349

teren rozciągający się pod Pszczyną od rzeki po lewej, po masyw leśny po prawej. Obsadzał je 20. pp, podczas gdy 16. pp stanowił odwodową siłę manewrową dowództwa dywizji. Przeciwnik zajął pozycje do natarcia w spokoju po wstępnych działaniach 1 września 1939 roku, związanych głównie z przekraczaniem granicy.

Po nawiązaniu kontaktu z polskimi oddziałami rankiem 2 września 1939 roku dowództwo 5. Pz.Div. wysunęło do ataku oczywiście oddziały Panzerów. Miało to miejsce dopiero około godziny 10.00, po w zasadzie ustąpieniu mgły. Panzery raz ruszywszy do ataku, niemal z marszu przebiły obronę III batalionu 20. pp we właściwie centrum pozycji pszczyńskiej. Dostępne dane wskazują, że batalion został kompletnie rozbity samym impetem ataku. W następstwie kompanie Panzerów zaczęły systematycznie wlewać się szerokim strumieniem w polskie ugrupowanie pomimo wzniesień i lokalnych oczek mgieł. Nawet polskie relacje wskazują, że Panzery przemieszczały się samodzielnie drogami w szyku marszowym i schodziły w teren po objawieniu się celów. Za Pszczyną natknęły się na kontratak wychodzących z lasów dwóch batalionów 16. pp uszykowanych w schody w resztkach mgły. Panzery zaatakowały je właściwie z marszu dokonując masakry. Niemal równolegle drugi oddział skręcił za Pszczyną na północ i skierował się na stanowiska ogniowe 1. i 2. baterii 6. pal. Po rozjechaniu ich zajęto się kolejnymi pododdziałami, niszcząc fundament polskiej obrony. Wydaje się, że czołgi jeździły raczej bezkarnie po terenie 6. Dywizji, dezorganizując ją, a także pchały się na tyły polskiej obrony w celu jej całościowego podkopania. W zasadzie brak śladów toczenia większych, dłuższych czy wyczerpujących bojów z poszczególnymi oddziałami czy jednostkami na pozycjach 6. Dywizji. Stąd w dostępnych opisach bitwy trudno dostrzec wysiłek po niemieckiej stronie, jaki wydawałby się adekwatny do zwalczania pozycji przygotowanej do konfrontacji z dywizją pancerną. Rozbicie nieprzyjaciela zajęło Niemcom jakieś 3-4 godziny; wojsko doznawszy pogromu, rozpadło się i poczęło wiać. 6. Dywizja poniosła klęskę podobnie jak Wołyńska BKaw pod Mokrą, tyle że na znacznie większą skalę i przy mniejszych stratach krwawych. Obie jednostki stały na wybranej przez siebie, dogodnej pozycji, a Niemcy nie tylko nie dysponowali elementem zaskoczenia, ale i nacierali tak, jak Polacy się tego spodziewali. 6. Dywizja dysponowała sprzyjającą pogodą i czasem, a w końcu kontrolowała bieg wydarzeń, już choćby dlatego, że latem kadra oficerska notorycznie trenowała w terenie pod Pszczyną bitwę z 2 września. Pomimo tego, dywizja uległa kompletnemu rozkładowi w szybkim tempie, ponosząc straty, jak się przyjmuje, sięgające tylko 230-250 poległych żołnierzy (prawie wszystkie przypisuje się zmasakrowanym kompaniom 16. pp; skala strat i skutki w kontrataku piechoty na jednostkę pancerną są podobne do doświadczeń 34. i 35. pp z 9. DP na Pomorzu przeciw 3. Pz.Div., także z 2 września) i szacunkowo zapewne z 1000 rannych. Niemcy wzięli wielu jeńców i liczne zdobycze. Od razu uwypuklali zdobycie lub zniszczenie sześciu baterii, w tym jednej ciężkiej, co następnie akcentowano w raportach na wszystkich szczeblach dowodzenia. Dane polskie potwierdzają to: tylko artyleria lekka spośród 34 dział straciła dwadzieścia.

Cena sukcesu była niewielka, tak jak na Pomorzu. Dokuczliwe okazały się dopiero jego skutki. 5. Pz.Div. nie mogła sobie poradzić z dalszym szybkim marszem na Kraków z powodów technicznych i organizacyjnych na zapchanych wszędzie drogach. Sąsiednie dwie dywizje piechoty zakorkowały główne drogi w rejonie Oświęcimia i Tych do tego stopnia, że 5. Pz.Div. musiała sforsować Wisłę, pokonać z problemami pewien dystans, następnie powrócić za rzekę na północ, aby ruszyć na Kraków. W sumie, był to dosyć kuriozalny przypadek. Zgodnie z pierwotnymi założeniami Kraków miała zająć 5. Pz.Div. jako jednostka szybka, maszerująca nań od zachodu, gdyż tamtędy prowadziły najlepsze drogi. Dowództwo korpusu napotykając ciągłe utrudnienia, wbrew wcześniejszym sugestiom dowództwa 14. Armii, postanowiło skierować ją na płn.-wsch. i wejść do miasta od północy. Okazało się jednak, że dostępność tamtejszych dróg była katastrofalna i dywizja ugrzęzła blokując się całkowicie z dwiema dywizjami VIII Korpusu (8. i 28.). Armia interweniując rozkazała rozdzielić dywizję pancerną na trzy grupy, aby przepchnąć ją dostępnymi drogami. W odpowiedzi dowództwo korpusu zameldowało, że dywizja nie mogła podjąć marszu od ręki z powodu rozpoczęcia się okresowej przerwy technicznej. Szukając wyjścia z irracjonalnej sytuacji, dowództwo armii skierowało do Krakowa 134. Inf.Rgt. z 44. Inf. Div. idącej ku Krakowowi od jego południowej strony. Pułk wszedł do miasta o 13:00 godzinie 6 września, a więc czwartego dnia po rozbiciu polskiej zapory obronnej pod Pszczyną. Zaledwie pół godziny później od północy wjechał do miasta dowódca VIII Korpusu z małym oddziałem wydzielonym 28. Inf.Div. Z obu stron wkraczano bez walk, mimo że poprzedniego wieczora szpica 28. Dywizji natknęła się na zachodnich obrzeżach miasta na opór. W sztabie 14. Armii konkludowano: „piechota tutaj była szybsza niż Panzertruppen".

Warto przypomnieć, że tego samego dnia doszło do podobnej bitwy w górach, choć na nieco mniejszą skalę. Poprowadziła ją 2. Pz.Div. z XVIII AK pod Wysoką, gdzie natknęła się na przygotowaną pozycję 10. Brygady Kawalerii dążącą do boju spotkaniowego jak Wołyńska Brygada Kawalerii. W przeciwieństwie do 5. Pz. Div., 2. Dywizja przez pół dnia zwalczała polską obronę osadzoną na skraju lasów na dominujących wzniesieniach, aby przez pozostałą część dnia penetrować teren ku głównej szosie. Tak jak wszędzie indziej, Panzery poprowadziły natarcie, pociągając w końcu za sobą piechotę. Niemcy wykorzystali do tego teren w postaci rozległej polany, dzięki któremu mogli rozwinąć główne siły Panzerów: całe bataliony uszykowali w linię i przeprowadzili regularne, wielogodzinne natarcie czołowe, przesilone manewrem na skrzydło. Mozolna bitwa zakończyła się powodzeniem, nawet jeśli nie zadano nieprzyjacielowi podobnie wyniszczających strat, jak kawalerii pod Mokrą. Polacy stracili około 50 żołnierzy zabitych, kilkudziesięciu rannych i z minimum 100 jeńców. Niemcy zapłacili za sto stratą około 35 zabitych, przede wszystkim pancerniaków (około 20), jak pod Mokrą czy Pszczyną. Na pobojowisku pozostało wiele armat ppanc Bofors, a także może z 30 Panzerów wypunktowanych przez Polaków. Wydaje się wszakże, że Niemcy musieli wyzbyć się wtedy także pewnej liczby czołgów unieruchomionych z powodu awarii w trudnym terenie, na przykład za sprawą ugotowania silników podczas kilku godzinnych działań pod górę. Mimo że bitwa o Wysoką była nikła, to jednocześnie okazała się walna na tamtym odcinku działań, tak że 3 września 1939 roku nie było już mowy o regularnych zmaganiach o istotnym znaczeniu. Pomimo górzystego terenu obie strony przemieszczały się po nim szybko i Panzery przeszły do pościgu właściwie tak samo, jak na równinach.



Kolumna Panzerów II na postoju w jednej z miejscowości. Wersje tego wozu na dużych kołach jezdnych dobrze sobie radziły w terenie na większych prędkościach; generalnie były mobilne i efektywne w akcji, m.in. dzięki 20 mm armatce. Był to jednak wóz ze wszech miar rozpoznawczy, który w Wehrmachcie po prostu musiał odgrywać rolę liniowego.

MŁAWA

Najbardziej zdumiewającą akcją Panzerów w Polsce bez wątpienia pozostaje atak Pz.Div. „Kempf" na ufortyfikowaną pozycję obronną pod Mławą, przygotowywaną przez Polaków na taką okazję latami. Niemcy wiedzieli o niej, ale pomimo tego skierowali do czołowego uderzenia na silne umocnienia ziemne i betonowe czołgi uzbrojone w broń maszynową. Mimo że generalnie współgrało to z zasadami taktycznymi przygotowanymi i trenowanymi przed wojną, to jednak wysłanie czołgów w dosyć trudnym dla

eprasa.pl a3c40e9349

nich terenie (pofałdowany, zamknięty i skanalizowany umocnieniami, kartofliska) i na taką skalę, ciągle zmusza – delikatnie rzecz ujmując – do zadumy nad stanem umysłów w niemieckich dowództwach. Rozkazy do operacji z HGr. Nord w dół poprzez 3. Armię oraz I AK są w zasadzie jednolite i mają oczywiście charakter wskazówkowy, ale wszystkie jednako narzucały ramy jednostce pancernej, wskazując czołowy atak nastawiony raczej na wyniszczenie niż przebicie. I tak też było w realnym boju. Podczas ataku czołgi niekiedy nawet nie za bardzo mogły dotrzeć do polskich stanowisk z powodu przeszkód terenowych. Polska artyleria polowa rozstrzeliwała chyba całe grupy czołgów, które momentami jedynie pałętały się po przedpolu przez cały dzień. Pz.Rgt. 7 wycofał się około godziny 16.00, pozostawiając piechotę na przedpolu samą; nie utorowano jej drogi. Atak zakończył się kompletną klęską i dowództwo „Kempf" sugerowało nie ponawiać go.

Ze stanu dywizji wypadły aż 72 Panzery, a więc około 45% stanu wyjściowego. Zniszczeniu uległo około tuzina wozów, a reszta ugrzęzła lub doznała uszkodzeń czy awarii na tyle poważnych, że nieusuwalnych w szybkim tempie. Sztab korpusu wykazywał w późniejszym okresie września w I batalionie czołgów 29 zabitych pancerniaków, a także 19 rannych tylko 1 września, podczas gdy w II batalionie jedynie 15 strat. Spośród wozów poszkodowanych pod Mławą czy później, największy odsetek stanowiły oczywiście lekkie Panzer I i II, które nie miały większej możliwości nawet odpowiedzieć ogniem na ogień. Atak czołgów został bezmyślnie zarządzony, źle przeprowadzony i wykonany bez wsparcia piechoty oraz artylerii. Była to porażka zaprogramowana.

Późniejsze działania Dywizji „Kempf" jako całej jednostki, również nie przynosiły pożądanych rezultatów. Doprowadziło to w końcu dowództwo 3. Armii do postawienia 8 września wniosku o jej rozwiązanie. Dywizja powstała dopiero w ostatniej chwili, w sierpniu 1939 roku, i nie udało się jej zgrać; brakowało współpracy poszczególnych broni. Nie ulega większej wątpliwości, że straty w czołgach 1 września w dużym stopniu wynikały z braku wsparcia artylerii i dlatego gen. Kempf szczególnie narzekał na niego. Poszczególne jednostki działały dobrze (zwłaszcza batalion rozpoznawczy i częściowo pułk piechoty SS „Deutschland"), ale nie w grupie. Do tego dywizja nie występowała całością sił; zazwyczaj wspomagała inne jednostki, które były jeszcze gorzej przygotowane do współpracy z czołgami Dywizji „Kempf" niźli jej własne oddziały. Naprawy Panzerów postępowały na przestrzeni dni, tak że pomimo kolejnych nieudanych starć, stan bojowy pułku pancernego częściowo odbudowano. Dlatego dywizja meldując stan sprzętu na 25 września 1939 roku, w okresie pakowania się do koszar, wykazywała dwie trzecie sił z 1 września:

	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef.Pz.	Kl.Bef.Pz.	Samochody pancerne	
							lekkie	ciężkie
I/10. Pz.Abt	1	4	2	–	–	1	–	–
Pz.Div. Kempf	24	20	3	5	–	–	6	3

Panzer	Stan	Dostępne	Sprawne
II	65	55	40
35	130	60	47
IV	41	32	27

W pierwszej rubryce w rzeczywistości chodzi o Panzer I oraz II, a w drugiej rubryce widnieje „czeski błąd": zamiast 130 wozów, powinno być 120, w tym Befehlów.

OGRANICZONY CIĄG DALSZY

Niemieckie jednostki pancerne po wyjściu ze strefy nadgranicznej przechodziły stopniowo do pościgu w przestrzeni operacyjnej. Po 2-3 września 1939 roku dochodziło głównie do licznych pomniejszych walk i starć. Dywizje w większości przypadków były rozciągnięte w tasiemcowych, porozdzielanych kolumnach. Kierunki ich działań częściowo wynikały z przedwojennych planów, a częściowo były reakcją na rozpoznawaną sytuację wojsk polskich.

W drugiej fazie działań najbardziej zdumiewający pozostaje do dzisiaj atak 4. Pz.Div. na Warszawę 9 września 1939 roku. Dowódca dywizji gen. Reinhardt, kierując się zachłannością swoją i swych zwierzchników, rzucił do ataku na zurbanizowaną Ochotę czołgi bez należytego wsparcia, mając przy tym wiedzę o obronie nieprzyjaciela (informowały o tym skutki uderzenia z marszu dnia poprzedniego). Polskie gniazda oporu, rozstawione w zwartej zabudowie miejskiej, sprawiły Niemcom sromotne manto, unieszkodliwiając aż około 70 wozów, a więc tyle, ile straciła „Kempf" 1 września pod Mławą. Straty te poniesiono głównie w ciągu dwóch godzin walk (atak rozpoczęto o godz. 7.00, a rozkaz do wycofania padł o godz. 9.45; do czołowych załóg dotarł dopiero około 11.00).

Pancerniacy Panzer I i II znowu byli bezradni. Działając w strefie zurbanizowanej nie mogli unieszkodliwić stanowisk artyleryjskich ani zdławić oporu polskich żołnierzy ogniem broni maszynowej. 35. Pz.Rgt. próbował czołowo przebić się przez ulice Ochoty na przebój i w efekcie stracił 57 wozów, w tym aż 30 zniszczonych, oraz 23 żołnierzy. Z szeregów wypadł m.in. wóz dowodzenia brygady i pułku, trafione przez polskie działa lub unieruchomione na minach. Tymczasem Pz.Rgt.36 atakował na lewo od sąsiada, systemowo i powoli, wspomagając się intensywniej innymi oddziałami, i poniósł mniejsze straty.

4. Pz.Div. doświadczyła w Warszawie absolutnej klęski. Poniesiono duże i całkowicie niepotrzebne straty przy nikłych zyskach. Nawet nie wiadomo, po co. Nie daje się bowiem odgadnąć, co Niemcy chcieli osiągnąć Panzerami – przecież zajęcie przez jedną dywizję tak dużego miasta, jak Warszawa, było niemożliwe, nawet na raty. Niemcy wprawdzie wiedzieli, że miasto od 5 września 1939 roku jest ewakuowane i mogło im się wydawać, iż zostało wydane na łup, więc w dowództwach mogło to rozstrzygać, ale nadal trudno uwierzyć, aby były to wystarczające przesłanki do zaatakowania z marszu i zajęcia nieznanego i nierozpoznanego miasta przez dywizję. Tym bardziej w sytuacji, gdy do stolicy zbliżały się ze wszech stron porozbijane siły polskie. Największe z nich nadchodziły od zachodu, z Puszczy Kamionowskiej, i 4. Dywizja musiała szybko zmienić front ku nim. Niemieckie dowództwa znowu podjęły decyzję o nachalnym wykorzystaniu Panzerów w niedogodnym terenie zamiast, na przykład, skupić się na taktyce obronno-zaczepnej w terenie kontrolowanym przez siebie. Nie działano wprawdzie w mieście, ale znowu w lasach, co oczywiście doprowadziło do dużych strat: około 30 wozów na przestrzeni dwóch dni, w tym 24 Panzery pierwszego dnia, a więc mniej więcej tyle, co pod Mokrą. Jednostka pancerna nie była przygotowana do intensywnej i długiej walki (niedobór amunicji, paliwa; brak efektywnego wsparcia), do której została rzucona pośpiesznie z marszu w nierozpoznanej przestrzeni. To tylko kolejny przykład na wykorzystywanie Panzerów jako tarana we wszelkich formach działań w celu unikania strat w piechocie. Wytwarzało to jednak kumulację niepotrzebnych strat pośród Panzerów, co w przypadku 4. Pz.Div. doprowadziło do kompletnego jej drenażu. Na koniec działań stan dwóch podstawowych typów lekkich czołgów zmalał w jednostce o około 75%, co wyraźnie widać w tabeli poniżej po zestawieniu tych danych z etatami z początku wojny i okresu jeszcze pokojowego:

	4.Pz.Div.	Panzer I	Panzer II	Panzer III	Panzer IV	Bef.Pz.
14 sierpnia	Pz.Rgt. 35	102	66	–	6	11
	Pz.Rgt. 36	101	66	–	6	11
1 września	Pz.Rgt. 35	99	64	–	6	8
	Pz.Rgt. 36	84	66	–	6	8
25 września	W obu pułkach	183	130	–	12	16
	W obu pułkach	46	33	–	6	9

Znamienne jednak, że pomimo ogromu ubytków, dywizja wciąż pozostawała zdolna do akcji, dysponując około 95 Panzerami. (Wyczerpujący opis ataku na Warszawę zawarto w artykułach M. Zimnego w TWH z przełomu lat 2025/26.)

Pod Warszawą niemieckie dywizje pancerne w ogóle stoczyły swoje najkrwawsze boje z powodu determinacji przebijających się wojsk

eprasa.pl a3c40e9349

polskich. Znowu, w dużym stopniu wynikało to z błędów popełnionych przez samych Niemców, wprawdzie częściowo pod presją sytuacji i czasu, ale jednak adekwatnie do systemowego traktowania Panzerów przez OKH. Wyraźnie widać to na przykładzie 1. Leich.Div., gdy około 19-20 września 1939 roku dywizja miała wyjść z akcji na reorganizację i odpoczynek, a została wciągnięta w dramatyczne zmagania, głównie nocne, z siłami przebijającymi się poprzez Zielonki, gdzie „Polacy wszystko niszczą". Dywizję rozlokowano tam na stałej pozycji obronnej do wspierania 24. Inf.Div. Skalę tych walk ilustrują dane za 21 września, gdy wstępne straty ze zmagań obliczono na 60 zabitych i 200 rannych; w akcji i z pobojowiska pozbierano około 500 polskich jeńców, w tym 11 oficerów. Wcześniejsze zmagania były podobnie krwawe: w okresie 16-21 września stracono 110 zabitych i 190 rannych. Lekka dywizja w dniach 19 i 20 września wzięła 6000 jeńców, ale z jej stanów wypadło w tamtym okresie 10 Panzerów II, 30 Panzerów 35(t) i 9 Panzerów IV. W efekcie przegląd sprzętu Pz.Rgt.11 stwierdził*:

Inne pojazdy	motory	osobowe	ciężarowe	ciągniki
Straty (wszelkie)	601	230	305	44
uzupełnienia	106	124	62	5
Braki [1]	675	191	266	20

[1] straty z powodu wszystkich przyczyn, w tym nawet drobne awarie nie do usunięcia w warunkach polowych; brak – sumaryczny niedobór danego sprzętu w oddziale liniowym; w przypadku motocykli występuje błąd w zapisie.

Ogółem dywizja spisała ze stanu w Polsce aż 77 głównych Panzerów 35(t) na 120 stanu początkowego, ale tylko siedem z nich uległo zniszczeniu, a więc generalnie w wyniku walk. Była to zatem znikoma skala strat jak na 196-202 wozów na stanie Heer na początku wojny.

Drugim ogniskiem ciężkich walk Panzerów w tym okresie była likwidacja kotła radomskiego, który Niemcy wytworzyli w wyniku pościgu przeprowadzonego właśnie dywizjami szybkimi, zmierzającymi z różnych kierunków. Znamienne jednak, że pomimo jego znaczenia dla Niemców, ci nie zdecydowali się cofnąć wzdłuż Wisły 1. Pz.Div. stojącej bezużytecznie nad rzeką na południe od Warszawy, a poganiali ku rzece 1., 2., 3. Leich.Div., 13. i 29. Inf.(mot.)Div., a także 5. Pz.Div. Ich celem było odcięcie polskiego zgrupowania od Wisły, aby nie mogło uciec za nią, przeprawiając się pod Dęblinem i Puławami. Akurat te działania można określić jako zalążek tego idealnego Blitzkriegu, do jakiego jesteśmy przyzwyczajeni.

Wyniszczenie w kotle Armii „Prusy" gen. Dęba-Biernackiego po 10 września 1939 roku zostało zainicjowane jej wejściem do walk zaledwie pięć dni wcześniej. Armia zgodnie z regulaminami skierowała wówczas do ataku kilka batalionów piechoty na 1. Pz.Div. na postoju, prowadząc akcję dokładnie tak samo, jak na Pomorzu czy pod Pszczyną. Adekwatnie do instrukcji, wykorzystano ciemności, dogodny moment i lasy. Bataliony 76. pp z 29. DP wychodząc z lasu zaatakowały legowiska Panzerów o świcie 6 września, ale szybko doznały sromotnej klęski. Atak mający przynieść przesilenie, załamał się od razu i kompletnie tak samo, jak w innych miejscach 1-2 września. Wstrząs w wojskach był również taki sam, jak na innych frontach. Gen. Dąb-Biernacki informował rano 6 września: *Z wczorajszych walk odnoszę wrażenie, że nasza piechota nie wytrzymuje bombardowania lotniczego i nękającego działania czołgów*.... Później dodawał: *Żołnierze odchodzą na widok kilku czołgów*. Jak to wynika z opisów, jego oficerowie nie potrafili zapanować nad oddziałami po tym, jak czołowe pułki zostały kompletnie rozjechane przez Panzery. Chaos pogłębiał się po klęsce, przeradzając się w panikę w aż trzech dywizji, powodując dzikie wymieszanie się różnych dywizji z taborami i cywilnymi uciekinierami. Pomimo częściowo uporządkowania wojsk, przyczyniło się to do rozprzężenia całej armii w wymuszonym odwrocie.

PODSUMOWANIE

Cena za sukces w Polsce nie była wysoka. Straty ludzkie Heer sięgnęły 16 500 żołnierzy, a więc tyle, co nic za błyskawiczne podbicie państwa niemałej wielkości, nawet jeśli w czasie głównej części kampanii, ograniczonej do jakichś 15 dni, dzienne straty sięgały średnio 1200 zabitych. Można by powiedzieć, że to dużo dla sił zbrojnych całkowicie panujących w powietrzu i mogących rozstrzygać walki środkami mechanicznymi: samochodami, bogatą artylerią posiadającą amunicję i oczywiście czołgami. Jak wszędzie jednak rozstrzyga kumulacja. Stosunek strat ludzkich na korzyść Niemców, od 1:5,3 czy 1:4,6 według wciąż obowiązujących danych oficjalnych, są duże same z siebie. Po przeniesieniu na uśrednione pole bitwy oznacza to śmierć pięciu żołnierzy polskich za jednego niemieckiego. I tak krok po kroku, godzina po godzinie, aż kumulacja powoduje w końcu, że z pięciu za jednego wyrasta koszmarna liczba 77 tys. zabitych za 16,5 tys. Ponieważ niemiecka piechota górowała nad polską, więc można przyjąć, że stosunek strat w bezpośrednich walkach kształtował się przykładowo w stosunku 1:2 na korzyść Niemców. Pozostała część – a więc 0:3 na korzyść Niemów – wynika z oddziaływania pośredniego: lotnictwa, artylerii i czołgów. Nie da się rozstrzygnąć, ile z tego przypada na czołgi, ale wciąż wydaje się, że Panzery nie odegrały w Polsce we wrześniu 1939 roku tak niszczycielskiej roli, jaką im się przypisuje. Ich oddziaływanie w bitwach i później w przestrzeni operacyjnej było pokaźne lub momentami istotne, ale wciąż nie o charakterze niszczycielskim. Panzery zadawały niewielkie straty ludzkie i materialne w akcji, ale miały przemożny wpływ na rozbijanie polskiego oporu.

Bez względu na sumę bezpośrednich strat zadanych wojskom polskim przez Panzery, rzeczone poniosły dosyć znaczne straty w ciągu trzytygodniowych działań. Jakie by one konkretnie nie były, na pewno były opłacalne. Każdy stracony Panzer oznaczał potanienie kosztów walk i oszczędzenie co najmniej kilku niemieckich piechurów.

Straty pośród Panzerów dotyczyły przede wszystkim wozów najsłabszych, używanych najintensywniej. Jeśli Panzery IV z pancerzem grubym na 15 mm utrzymywano z tyłu, to Panzery I i II z takim samym pancerzem wypychano do przodu. Wynikało to już choćby z tego, że spośród skoncentrowanych do ataku na Polskę około 2550 Panzerów, aż 2100 stanowiły wozy słabe i najsłabsze Panzer I i II o ograniczonych możliwościach trakcyjnych. Zawieszenie takich czołgów – oraz Pz.35(t) – było w zasadzie drobne i specyficzne, a więc za słabe do intensywnych działań wojennych poza drogami utwardzanymi. Przykładowo, jeśli granaty rzucone pod gąsienice mogły ją zerwać właściwie w każdym czołgu, to w wozach lekkich powodowały szkody w układzie jezdnym dokuczliwsze niż w innych konstrukcjach. Doprowadzało to do uciążliwych strat wszędzie tam, gdzie nie nadążał serwis z remontem.

Sumowanie raportów o ubytkach – bo nawet nie o stratach jako takich – spływających na koniec wojny w Polsce z dywizji, gdy porządkowano je po akcjach i pakowano do transportu do koszar, wskazywało na narastające braki w Panzerach. Apogeum osiągnięto 7 października 1939 roku, gdy sumaryczne zestawienia wskazywało na niedobór w linii aż 819 czołgów:

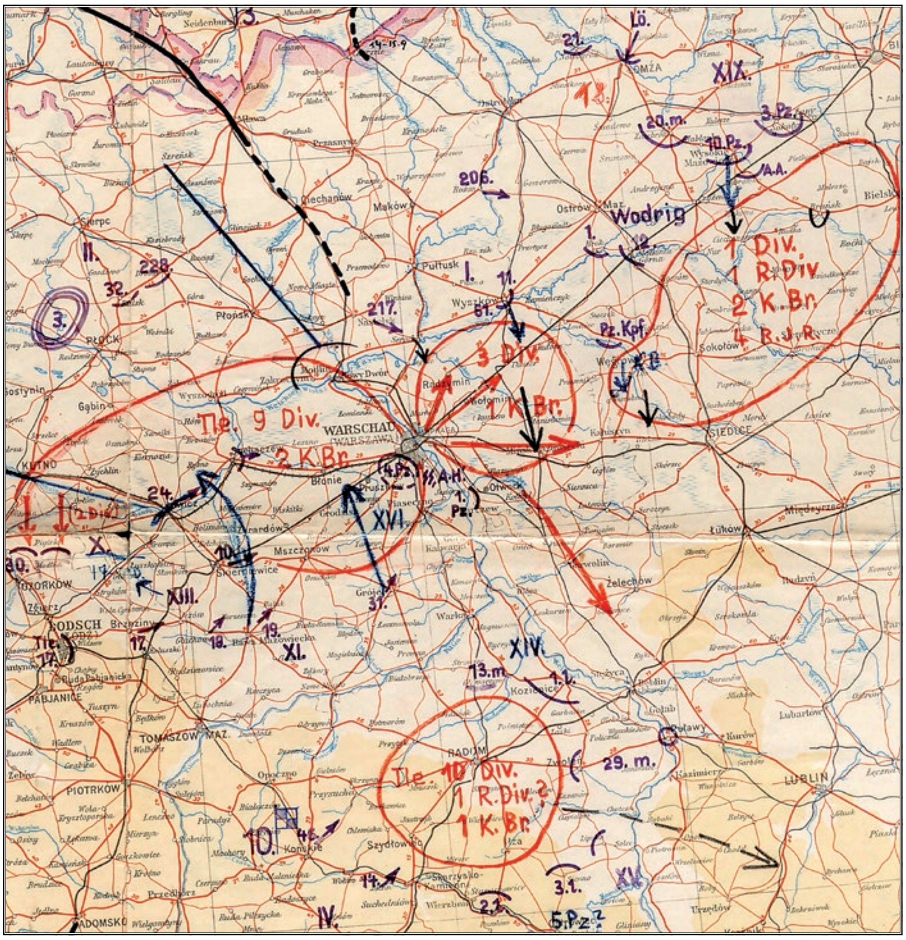
I	II	III	IV	Bef.	Bef.	35(t)	38(t)	razem
320	259	40	76	34	13	70	7	819

Podobnie liczne były ubytki w sprzęcie pancernym batalionów rozpoznawczych, które partycypowały w bardzo dużej liczbie pomniejszych walk i starć:

lekkie	ciężkie	łączności	razem
111	44	10	165

Liczba 819 Panzerów jest tyleż ogromna, co i zastanawiająca. Trudno dostrzec w niej efekt działań we Wrześniu, zarówno jeśli chodzi o uszkodzenia bojowe, jak i awarie techniczne wynikłe w operacji. Wydaje się, że po zakończeniu kampanii Niemcy po prostu spisywali wszystkie czołgi mające jakiekolwiek niedomagania nietolerowane w koszarach, zdominowanych przez rubryki grafików a nie realia eksploatacyjne w akcji. Można domniemywać, że na tę ostateczną sumę ubytków w rzeczywistości mogły składać się Panzery wymagające nawet drobnych ingerencji, na przykład regulacji czy wymiany kół ze zdartymi bandażami gumowymi. Była to drażliwa część składowa Panzerów ze względu na kauczuk, naturalny lub syntetyczny, który był absolutnie deficytowy, szczególnie w linii, co prowadziło do masowej kanibalizacji lekko uszkodzonych czy zepsutych wozów pozostawianych po drodze i w polowych składnicach. W czasie działań dawało się naprawić tylko niewielką część z Panzerów; dotyczyło to głównie wozów z pomniejszymi awariami i uszkodzeniami, do ogarnięcia siłami dywizji. Problemem

eprasa.pl a3c40e9349



^ **Sytuacja w centralnej Polsce 11 września 1939 roku – trzy zgrupowania-kotły dookoła Warszawy wytworzone przez Niemców dzięki sprawnym rajdom sił zmotoryzowanych. Południowy kocioł otoczony jest już sześcioma dywizjami szybkimi: 13. i 29. zmotoryzowane, 1., 2. i 3. lekkimi i 5. pancerną. Otwarty kocioł warszawski przyciągnął tylko dwie dywizje: 1. i 4. pancerne, z których 1. Dywizja właściwie w ogóle nic nie robiła. Natomiast wschodni kocioł, jedynie zarysowany, był zwalczany przez pięć dywizji: 2. i 20. zmotoryzowane, a także 3., 10. i „Kemp" pancerne. W ostateczności jego zamknięcie uznano za bezcelowe i dzięki temu wiele sił zgrupowanych przed XIX Korpus, nakierowanego na Brześć, właściwie bezproblemowo przesuwało się przez tydzień na południe, generalnie ku Lublinowi. Należy podkreślić, że Niemcy świadomie nie podjęli przeciw nim systemowych działań, mających na celu ich podcięcie, zablokowanie, zniszczenie przeważającymi siłami własnymi. W dużym stopniu wynikało to z wygaszania działań wojennych na rzecz rozwiązań politycznych, związanych z wkraczaniem Sowietów ku Bugowi. (BAMA)**

samym w sobie były części zamienne, a więc i właśnie choćby koła jezdne z gumami. Wszystkie poważniejsze sprawy znajdowały się poza zasięgiem oddziałów liniowych z powodu nieprzygotowania całej struktury Heer do naprawiania czołgów w polu specjalistycznymi czołówkami. Jeszcze przed wojną dowództwo wskazywało konkretne zakłady przemysłowe w Niemczech do naprawiania sprzętu pancernego. Dlatego, przykładowo, 3. Pz.Div. na 12 września 1939 roku, gdy wchodziła do akcji w kierunku na Bug, wykazywała w linii 119 Panzerów, a więc 2/3 sił z 1 września (152). Większość stanowiło 55 Panzerów I przy tylko trzech Panzerach III i sześciu Panzerach IV. Tymczasem sztab XIX AK po przejściu przez „Korytarz" podsumowywał, że pomimo obrony ppanc polskich jednostek stracono zaledwie 6-8 Panzerów. Wynikałoby z tego, że podczas przemarszów wypadło z szyku na dłużej około 20 czołgów, a więc około 15%.

Podsumowując, można by przyjąć, że w trakcie wrześniowych działań wypadło z akcji mniej więcej 25% Panzerów spośród ogółem 2,5 tys. wozów. Główna część tych ubytków dotyczy jakichś pierwszych 15 dni akcji, w trakcie których jednostki czołgów stoczyły z pięć pierwszych, uwypuklonych tu batalii. Do tego czasu zameldowano stratę 273 czołgów, podczas gdy owe pięć bitew mogło pochłonąć z 200 wozów. Ponadto, wykazano utratę 2261 pojazdów mechanicznych: 914 motorów, 478 osobowych, 909 ciężarówek i 111 ciągników. Zużycie Panzerów było zatem proporcjonalnie duże, choć szczególnie w marszach i pomniejszych utarczkach, pochłaniających z 2/3 ubytków wobec 1/3 tychże w bitwach i regularnych, większych walkach.

Ostatecznie, w październiku 1939 roku wykazano 419 czołgów, które wypadły z akcji i wciąż jeszcze nie nadawały się do wprowadzenia z powrotem do linii. W zasadzie były to te wszystkie wozy z wojny, które nabyły poważniejszych uszkodzeń i awarii, ale częściowo cechowały się także wypracowanymi resursami. Aż 272 spośród nich stanowiły Panzery I i II. Biorąc pod uwagę straty Pz.35(t), łatwo odnotować, że aż 85% strat dotyczyło wozów najlżejszych i najbardziej wadliwych pod względem mechanicznym. Na ogólną liczbę strat bezpowrotnych, obejmującą 236 czołgów zniszczonych lub całkowicie zużytych, których remont był już nieopłacalny, aż 75% przypada na wozy typu Panzer I i II (177 sztuk). Proporcje te znajdują oczywiście odzwierciedlenie na niższych szczeblach organizacyjnych. Na przykład na ogół strat 4. Pz.Div., wynoszących 85 wozów bojowych, aż 46 stanowiły Panzer I, a dalsze 33 to Panzer II – w dywizji stracono więc co czwartego Panzera I/II. Przy tym dywizja ta poniosła większość strat bezpowrotnych Panzertruppen, gdyż prowadziła najcięższe walki w Polsce. Jeśli chodzi natomiast o wóz czeski, to w akcji wypadło z linii ponad 80 wozów (pod koniec walk wciąż niesprawnych było 77 maszyn), choć w konfrontacji z polskimi oddziałami ucierpiało może z tuzin.

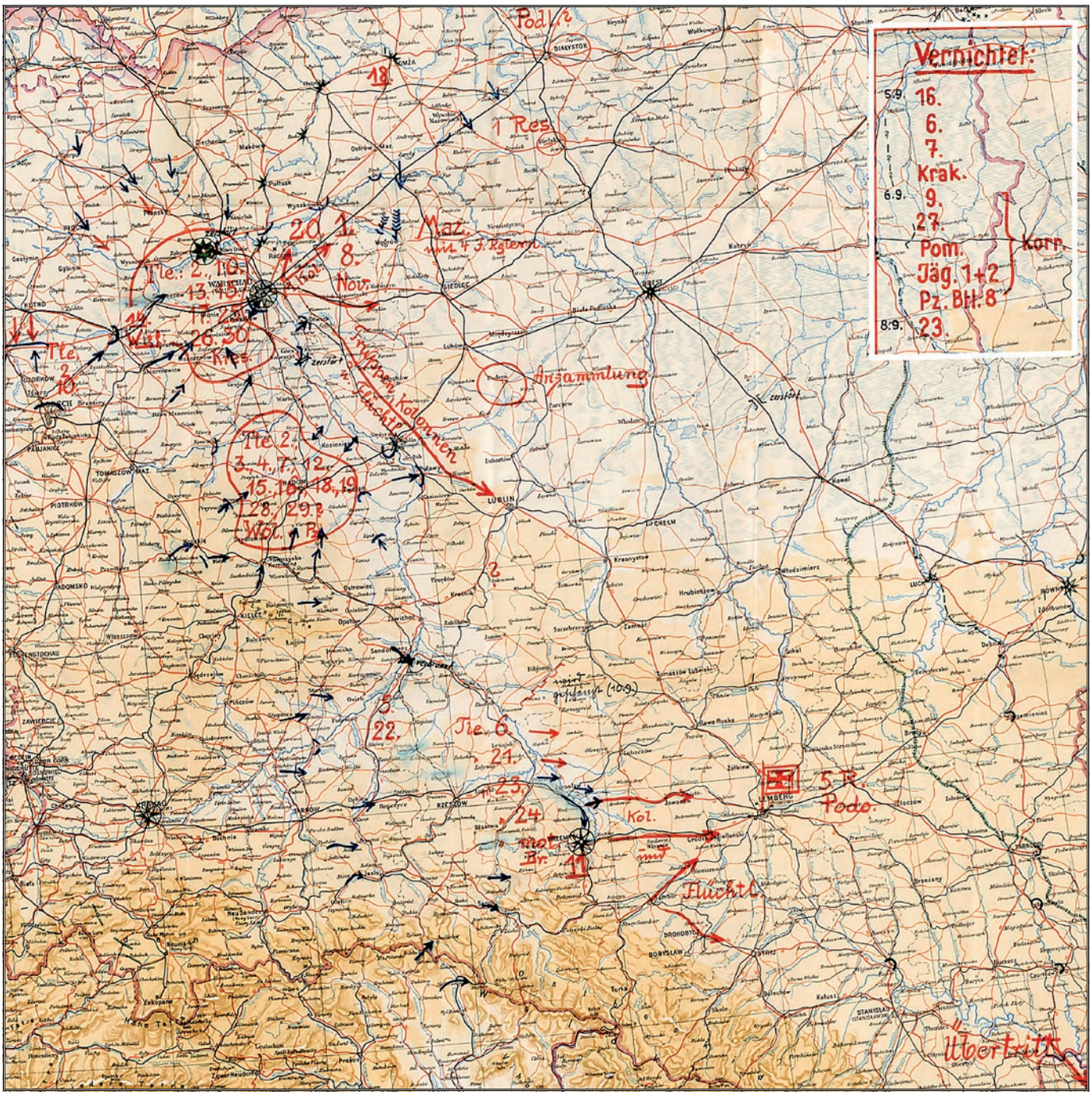
Ostateczne straty wozów lekkich w Polsce objęły 89 Panzerów I i 83 Panzerów II zniszczonych oraz nienadających się do naprawy wskutek uszkodzeń oraz zużycia. W danych miesięcznych mowa jednak o spisaniu ze stanu 140 wozów tego typu, co może sugerować, że po fabrycznym przeglądzie sprzętu podjęto decyzję o złomowaniu, przeprowadzeniu kompletnego remontu fabrycznego i w końcu przebudowaniu dalszych 51 Panzerów I wskutek nieopłacalności ich naprawy (wyczerpanie resursów konstrukcyjnych). W konsekwencji podnosiłoby to sumaryczną liczbę wrześniowych strat bezpośrednich i pośrednich do 287 skasowanych Panzerów.

Największym problemem ówczesnych Panzertruppen nie były jednak straty. Jedną wielką, ciągłą i uciążliwą bolączką było przemieszczanie się zwartych jednostek: przesuwanie oddziałów i zaopatrywanie we wciąż toczących się działaniach. Część z tego wynikała na pewno z nieodłącznych problemów towarzyszących prowadzeniu pierwszej operacji wojennej, szczególnie w nowych warunkach i w niesprzyjającym terenie, ale na pewno było to także efektem błędów w pracy sztabów wytwarzających dokumentację według regulaminów, a nie realnych możliwości terenowych.

Wojska niemieckie niemalże wszędzie najbardziej rozkładała wadliwa praca ich tyłów; gdy te wywiązywały się ze swoich obowiązków, to kosztem innych formacji i za cenę nadmiernego wysiłku. Wygląda na to, że na szczeblu korpuśnym być może nie radzono sobie za bardzo z kierowaniem zapleczem nacierających dywizji. Przykładowo, ugrupowanie pomorskie osiągnęło kres swych możliwości bojowych z powodu zapchania szos właściwie już 3 września, a więc po wyczerpaniu wiezionego ze sobą zaopatrzenia, przydzielonego w ostatnich dniach sierpnia do pierwszej akcji. Doprowadziło to do chaosu tuż za oddziałami czołowymi i do czołgów przestała docierać amunicja, a do niektórych innych oddziałów również i zaopatrzenie.

Dokumentacja niemiecka przepełniona jest lamentami na temat ruchu wojsk poprzez wiecznie zapchane drogi i ich kiepską organizacją. To właściwie główny temat ogółu raportów podsumowujących kampanię na wszystkich szczeb-

eprasa.pl a3c40e9349



Ogólna sytuacja 11 września 1939 roku w szerszym ujęciu. W centrum mamy już zaznaczoną ucieczkę sił polskich na Lublin, rozpoznaną przez Niemców, niepodejmujących reakcji przeciw nim. Na południu wyraźnie widać pościg niewielkich sił niemieckich (pod Przemyślem; chodzi o 4. lekką) za dużą grupą wojsk polskich nakierowanych na Lwów, a więc daleko poza „linię obowiązku" dla Niemców. Szczególną uwagę zwraca prawy narożnik na dole, gdzie Niemcy odnotowali już pierwsze polskie siły przekraczające granicę rumuńską. Z kolei w prawym górnym narożniku widnieje spis polskich jednostek, których zniszczenie do tego czasu już potwierdzono. (BAMA)

lach dowodzenia. W HGr. Süd stwierdzano: „regulacja ruchu pozostawała jednym nierozwiązywalnym problemem". Identycznie na to zagadnienie patrzono oczywiście w HGr. Nord: „Regulacja ruchu – tu jest szczególnie źle". Pod koniec września 1939 roku w sztabie HGr. Süd podsumowywano wpadki komunikacyjne konkluzją, że w czołowych oddziałach znajdowało się zbyt wiele zbyt dużych i ciężkich pojazdów dezintegrujących ruch dywizji poruszających się pojedynczymi drogami, zazwyczaj kiepskimi. Dodatkowym problemem była kiepska organizacja i koordynacja szlaków dla przemarszów oddziałów zmotoryzowanych i pieszych. Codziennością były beznadziejne korki tworzone przez 2-3 kolumny pojazdów zmierzających w tym samym kierunku jedną, jedyną szosą (a więc drogą utwardzaną) dostępną w rejonie operacji. Gdy na tak zapchanym szlaku raz powstał choćby mały korek, jego usunięcie wymagało ciężkiej i długiej pracy, która mogła trwać nawet cały dzień. Ale problemy z korkami i kierowaniem ruchem zauważono jeszcze w ostatnich dniach sierpnia podczas koncentracji przy granicy do akcji. Na przykład, w 10. Armii rzutowało to automatycznie na wytwarzanie się problemów z kierowaniem ruchem drogowym i korkami od pierwszych dni września. Zgodnie z międzywojennymi naukami, Niemcy próbowali rozwiązywać takie problemy zaopatrywaniem drogą powietrzną, także w przypadku oddziałów oderwanych od tyłów. Na spadochronach zrzucano zasobniki dla wysuniętych oddziałów dywizji pancernych, a nawet dla większych grup czołowych, jak na przykład w przypadku 4. Leich.Div., która z powodu braku benzyny utknęła 9 września w Reskowie, czy dla 5. Pz.Div. W obu przypadkach standardowe zaopatrywanie okresowo było niemożliwe z powodu korków na tyłach obu (jak i innych) dywizji. Incydentalnie wykonano nawet lądowania Ju 52 przy terenie walk w celu dostarczania wsparcia dla walczącej piechoty i ewakuacji rannych. Tak została wsparta m.in. dywizja „Kempf" pod koniec drugiego tygodnia wojny, gdy wymieszała się z polskimi oddziałami wychodzącymi z zawiązującego się worka.

Robert Michulec

eprasa.pl a3c40e9349

Prenumerata 2026

- Niższa cena niż w sprzedaży detalicznej
- Gwarancja niezmiennej ceny
- Pewność otrzymania każdego numeru
- Dostawa do domu bez konieczności poszukiwań

magnum X

Cena prenumeraty bez zmian!



Nowa Technika Wojskowa

Cena detaliczna	**24,95 zł**
Prenumerata roczna (12 numerów, w tym 2 numery gratis)	**245,00 zł**



Lotnictwo

Cena detaliczna	**32,50 zł**
Prenumerata roczna (12 numerów, w tym 3 numery gratis)	**299,00 zł**



Morze, Statki i Okręty

Cena detaliczna	**34,95 zł**
Prenumerata roczna (6 numerów, w tym 1 numer gratis)	**149,00 zł**



Technika Wojskowa Historia + numery specjalne

Cena detaliczna	**29,95 zł**
Prenumerata roczna (12 numerów, w tym 2 numery gratis)	**298,00 zł**

Najlepsze czasopisma o profilu militarnym

W prenumeracie taniej!

e-mail:
magnum@magnum-x.pl
www.magnum-x.pl



Strzał

Cena detaliczna	**24,95 zł**
Prenumerata roczna (6 numerów, w tym 1 numer gratis)	**125,00 zł**

Aby zaprenumerować nasze czasopisma należy wpłacić stosowną kwotę na konto wydawnictwa
Magnum X sp. z o. o. • al. Stanów Zjednoczonych 51/316 • 04-028 Warszawa
Numer Rachunku:

51 1240 6146 1111 0000 4743 1548

PEKAO Bank Pekao S.A.

Brytyjskie lekkie krążowniki typu Arethusa



GRZEGORZ NOWAK

CZĘŚĆ II

HISTORIA OPERACYJNA HMS ARETHUSA

Budowę lekkiego krążownika HMS *Arethusa* rozpoczęto w stoczni Chatham położeniem stępki 25 stycznia 1933 roku. Ceremonia wodowania i nadania nazwy miała miejsce 6 marca 1934 roku, a gotowy okręt wszedł do służby 23 maja 1935 roku. Jako jednostka prototypowa nowego typu, wzbudzała ogromne zainteresowanie zarówno w samej Royal Navy, jak i wśród zagranicznych attaché wojskowych. Jej smukła sylwetka, nowoczesne wieże artyleryjskie i charakterystyczne, dwa proste kominy były ucieleśnieniem brytyjskiej myśli technicznej tamtej ery.

Po krótkim okresie prób odbiorczych i zgrywania załogi na wodach macierzystych, zapadła decyzja o skierowaniu okrętu na najbardziej prestiżowy i jednocześnie najbardziej zapalny odcinek służby, czyli na wody Morza Śródziemnego. W sierpniu 1935 roku *Arethusa* po raz pierwszy przecięła wody Grand Harbour w La Valletta na Malcie. Okręt nie przybył tam jednak na rutynowe ćwiczenia. Został natychmiast wyznaczony na jednostkę flagową 3. Eskadry Krążowników, pod dowództwem kontradm. Thomasa Binneya. Rola okrętu flagowego oznaczała, że *Arethusa* stała się nie tylko narzędziem militarnym, ale i dyplomatycznym, jej pokład gościł najwyższych dostojników, a jej obecność w porcie sygnalizowała determinację Londynu.

Pierwszym poważnym sprawdzianem dla okrętu i jego załogi był tzw. Kryzys Abisyński, wywołany agresją faszystowskich Włoch na Etiopię. Mussolini rzucił wyzwanie porządkowi wersalskiemu, a Wielka Brytania, chcąc powstrzymać włoskie ambicje, skoncentrowała potężne siły morskie we wschodniej części Morza Śródziemnego. *Arethusa* spędziła jesień 1935 roku i początek 1936 roku operując głównie z baz w Aleksandrii i Hajfie.

Służba ta była niesłychanie wyczerpująca, ponieważ okręt nieustannie patrolował podejścia do Kanału Sueskiego, demonstracyjnie przepływając blisko włoskich linii komunikacyjnych. Załoga spędzała długie tygodnie w pełnej gotowości bojowej, oczekując, że napięcie polityczne między Londynem a Rzymem przerodzi się w otwarty konflikt. Był to też okres intensywnego szkolenia artyleryjskiego. To właśnie wtedy *Arethusa* wypracowała swoje legendarne tempo prowadzenia ognia, które później miało zadziwić przeciwników w czasie II wojny światowej.



Arethusa opuszcza Charleston 11 grudnia 1934 roku.

Zaledwie opadły emocje związane z Abisynią, a już w lipcu 1936 roku wybuchła hiszpańska wojna domowa. Dla załogi *Arethusa* oznaczało to przejście do zupełnie innego rodzaju działań. Wielka Brytania jako inicjator Komitetu Nieinterwencji, wysłała swoje okręty, by monitorowały embargo na dostawy broni i chroniły brytyjskich obywateli. *Arethusa* stała się jednym z najbardziej zapracowanych okrętów patrolu neutralności. Jej szlak prowadził od Barcelony i Walencji, przez Palmę na Majorce, aż po Gibraltar. Zadania były niezwykle delikatne, ponieważ okręt musiał lawirować między prowokacjami floty frankistowskiej a desperacją republikanów.

Wielokrotnie *Arethusa* wchodziła do portów objętych walkami, by ewakuować brytyjskich cywilów oraz uchodźców innych narodowości. Marynarze krążownika stawali się świadkami nalotów lotniczych na hiszpańskie miasta, co stanowiło ponure memento przed nadchodzącym światowym konfliktem.

W 1937 roku, podczas pobytu w porcie w Barcelonie, załoga okrętu musiała wykazać się niezwykłą dyscypliną, gdy miasto stało się celem ciężkiego bombardowania. Odłamki wybuchały blisko burt krążownika, a dowództwo musiało utrzymać nerwy na wodzy, by nie sprowokować incydentu międzynarodowego. Te lata to także czas nieustannej „prezentacji bandery" podczas oficjalnych wizyt w portach Afryki Północnej, Francji i Włoch, które miały demonstrować, że Royal Navy wciąż panuje nad Mare Nostrum.

W 1938 roku, gdy uwaga Europy skupiała się na aneksji Austrii i kryzysie sudeckim, *Arethusa* została skierowana do wybrzeży Palestyny. Trwające tam powstanie arabskie wymagało

eprasa.pl a3c40e9349

wsparcia ze strony marynarki. Krążownik stał się bazą dla oddziałów desantowych Royal Marines, które brały udział w operacjach stabilizacyjnych w rejonie Hajfy. Okręt pełnił funkcję centrum łączności i zaopatrzenia, a jego potężne reflektory nocami omiatały linię brzegową, zapobiegając nielegalnym dostawom broni. Służba w Palestynie była surową lekcją działań asymetrycznych. Marynarze, przyzwyczajeni do myśli o wielkich bitwach eskadr, musieli uczyć się walki z dywersją i ochrony portów przed sabotażem. Był to również czas, w którym na *Arethusie* testowano nowe procedury współdziałania z lotnictwem rozpoznawczym operującym z lądu, co wzbogacało doświadczenia zdobyte dzięki własnemu wodnosamolotowi Fairey *Seafox*.

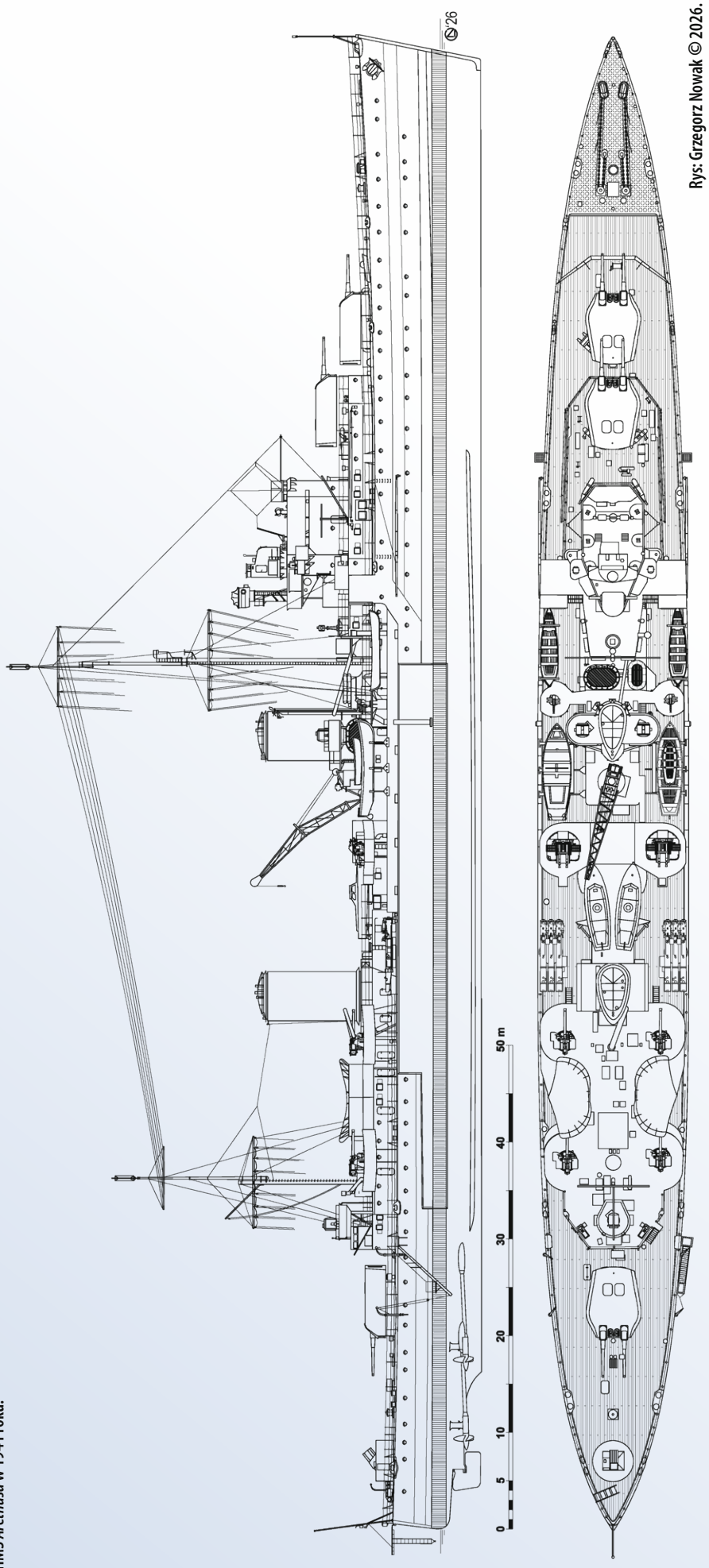
Początek 1939 roku upłynął pod znakiem gorączkowych przygotowań do nadchodzącej wojny, której spodziewano się z coraz większą pewnością. Chociaż nadal odbywały się oficjalne rauty, a kadłub *Arethusy* lśnił kolorem pokojowej, jasnoszarej farby, atmosfera na pokładzie uległa zmianie. Po zajęciu Czechosłowacji przez Hitlera w marcu 1939 roku, Admiralicja zarządziła przegląd wszystkich systemów bojowych na okrętach.

Wiosnę i lato 1939 roku *Arethusa* spędziła na nieustannych ćwiczeniach u wybrzeży Malty. Scenariusze manewrów stawały się coraz bardziej realistyczne. Ćwiczono nocne strzelania torpedowe, odpieranie zmasowanych ataków „lotnictwa przeciwnika" oraz osłonę konwojów. W lipcu 1939 roku okręt przeszedł krótki przegląd techniczny w arsenale na Malcie, podczas którego uzupełniono zapasy amunicji do pełnych stanów wojennych.

Sierpień 1939 roku był okresem zawieszenia. Krążownik stacjonował w Aleksandrii, gotowy do natychmiastowego wyjścia w morze. Brytyjskie dowództwo na Morzu Śródziemnym wiedziało już, że wojna z Niemcami jest nieunikniona, a postawa Włoch pozostaje wielką niewiadomą. 31 sierpnia *Arethusa* otrzymała rozkaz „Prepare for War". Gdy 3 września 1939 roku o godzinie 11.00 czasu londyńskiego premier Neville Chamberlain ogłosił stan wojny z Niemcami, krążownik *Arethusa* był w pełni uformowanym, doświadczonym i gotowym do walki okrętem flagowym.

Wybuch wojny zastał okręt na wodach Morza Śródziemnego, gdzie stacjonował w charakterze jednostki flagowej 3. Eskadry Krążowników. Jednak już w pierwszych dniach konfliktu Admiralicja, przewidując ciężkie starcia na wodach macierzystych, wezwała ją do powrotu. Po krótkim okresie patrolowania Morza Północnego w poszukiwaniu niemieckich łamaczy blokady, okręt został rzucony w wir kampanii norweskiej w kwietniu 1940 roku. To właśnie tam załoga krążownika po raz pierwszy doświadczyła nowej, brutalnej rzeczywistości wojny morskiej, w której największym zagrożeniem nie był okręt przeciwnika, lecz lotnictwo. W ciasnych fiordach *Arethusa* operowała pod nieustannym atakiem bombowców nurkujących Junkers Ju 87 *Stuka*.

Krążownik nie tylko osłaniał lądowanie wojsk alianckich, ale przede wszystkim stał się mobilną baterią przeciwlotniczą, której ogień miał



Rys. Grzegorz Nowak © 2026.

HMS *Arethusa* w 1941 roku.

eprasa.pl a3c40e9349

powstrzymać Luftwaffe przed zniszczeniem przyczółków. Podczas dramatycznej ewakuacji wojsk w maju 1940 roku, okręt był przepełniony żołnierzami ponad wszelkie normy, a jego armaty 6-calowe prowadziły ogień wspierający, niszcząc niemieckie pozycje na brzegach. Po powrocie z wód norweskich *Arethusa* została skierowana na remont w Faslane (Szkocja) w maju i w Chatham Dockyard w czerwcu 1940 roku. Naprawiano drobne uszkodzenia nadbudówek, dokonano przeglądu i konserwacji kotłowni i wymieniono zużyte elementy artylerii.

Po upadku Francji w czerwcu 1940 roku, *Arethusa* została skierowana do Gibraltaru, by stać się częścią Force H — elitarnego zespołu uderzeniowego pod dowództwem admirała Jamesa Somerville'a. Lipiec 1940 roku przyniósł jeden z najbardziej bolesnych momentów w historii okrętu, a mianowicie udział w operacji „Catapult". 3 lipca krążownik stanął przed bazą Mers-el-Kébir, by uczestniczyć w ataku na niedawnego sojusznika — flotę francuską. Zadaniem krążownika *Arethusa* była osłona brytyjskich sił głównych przed atakiem niszczycieli i okrętów podwodnych. Chociaż jej armaty artylerii głównej nie brały bezpośredniego udziału w masakrze francuskich pancerników, załoga z pokładu obserwowała tragedię, która na zawsze zmieniła atmosferę wojny na Morzu Śródziemnym.



HMS *Arethusa* w maju 1942 roku, za krążownikiem widoczny pancernik HMS *Nelson*.



HMS *Arethusa* na lotniczym zdjęciu w grudniu 1943 roku.

Przez kolejne miesiące okręt operował w składzie Force H, osłaniając lotniskowiec *Ark Royal* podczas kluczowych operacji dostarczania samolotów myśliwskich na oblężoną Maltę. W sierpniu i wrześniu 1940 roku *Arethusa* przechodziła kolejny remont połączony z modernizacją przeprowadzoną w stoczni w Portsmouth. Ponieważ okręt miał powrócić na wody Morza Śródziemnego, gdzie trwały intensywne walki, krążownik wymagał kompleksowego przeglądu, a przy okazji dokonano wzmocnienia lekkiego opancerzenia w newralgicznych miejscach. Zainstalowano nowe systemy radarowe (Radar Typ 286M), co było kluczowe dla wykrywania samolotów i okrętów podwodnych. Uzupełniono uzbrojenie plot. o dodatkowe Oerlikony kal. 20 mm.

Rok 1941 to dla krążownika *Arethusa* powrót na północne szlaki. W maju 1941 roku krążownik brał udział w gigantycznym polowaniu na pancernik *Bismarck*, patrolując wody między Islandią a Wyspami Owczymi, choć ostatecznie nie wszedł w bezpośredni kontakt ogniowy z niemieckim kolosem. Jednak najgłośniejszym echem odbił się udział okrętu w operacji „Archery", czyli rajdzie komandosów na norweskie wyspy Lofoty w grudniu 1941 roku (w tej akcji brały udział polskie niszczyciele eskortowe ORP *Kujawiak* i ORP *Krakowiak*).

Podczas ataku na Vågsøy, *Arethusa* odgrywała rolę głównej jednostki wsparcia ogniowego. Jej armaty 6-calowe z chirurgiczną precyzją niszczyły niemieckie baterie nabrzeżne i punkty oporu, torując drogę lądującym oddziałom. To właśnie podczas tej akcji okręt odniósł poważne uszkodzenia od bliskich wybuchów bomb lotniczych, co wymusiło kilkutygodniowy remont. Niskie temperatury arktyczne powodowały wówczas zamarzanie wież i mechanizmów, co wymagało od marynarzy nadludzkiego wysiłku przy ich odmrażaniu pod ogniem przeciwnika.

Najbardziej morderczy etap służby krążownika *Arethusa* rozpoczął się w 1942 roku, gdy okręt powrócił na Morze Śródziemne do 15. Eskadry Krążowników stacjonującej w Aleksandrii. Był to czas bitew o konwoje, w których każda tona zaopatrzenia dla walczącej Malty była opłacana krwią. W czerwcu 1942 roku krążownik uczestniczył w operacji „Vigorous" - potężnej próbie przebicia się na Maltę od strony Egiptu. Przez kilka dni okręt był celem zmasowanych ataków lotnictwa i włoskich kutrów torpedowych, operując w warunkach całkowitego wyczerpania amunicji przeciwlotniczej.

Kulminacja działań nastąpiła 18 listopada 1942 roku, podczas operacji „Stoneage". Konwój płynął ku Malcie, będąc jedyną szansą wyspy na uniknięcie głodu. Wieczorem, gdy jednostki znajdowały się na północny zachód od Tobruku, włoskie bombowce torpedowe zdołały przebić się przez zaporę ogniową. Jedna torpeda lotnicza trafiła krążownik *Arethusa* centralnie w lewą burtę, w rejonie wieży B. Eksplozja była tak potężna, że uniosła na chwilę całą dziobową część okrętu. W jednej chwili zginęło 155 członków załogi. Cała dziobowa sekcja okrętu stanęła w płomieniach, a paliwo wydostające się z rozbitych zbiorników zaczęło płonąć na powierzchni morza wokół kadłuba. Okręt nabrał gwałtownego przechyłu, a dym odciął drogę ewakuacji wielu marynarzom pod pokładem.

Mimo katastrofalnej sytuacji *Arethusa* nie zatonęła, co świadczy o solidnej konstrukcji okrętu, a przez kolejne godziny trwała walka o ocalenie jednostki. Grupy awaryjne, często pracując po pas w wodzie i mazucie, ręcznie ryglowały grodzie. Dzięki nowoczesnemu układowi napędowemu, mimo zalania części kotłowni, udało się utrzymać parę w pozostałych sekcjach. Krążownik, płynąc z prędkością 6 węzłów i z rufą niemal dotykającą lustra wody, zdołał o własnych siłach dotrzeć do Aleksandrii.

Po prowizorycznych naprawach w Egipcie, gdzie zabezpieczono uszkodzoną sekcję rufową, okręt został wysłany na kapitalny remont do Stanów Zjednoczonych. W stoczni w Charleston *Arethusa* spędziła niemal cały rok 1943. Amerykańscy i brytyjscy inżynierowie całkowicie przebudowali jej uzbrojenie, usuwając sprzęt lotniczy i wyrzutnie torpedowe, a w ich miejsce montując las anten radarowych i dziesiątki luf działek Bofors i Oerlikon. Wzmocniono wyposażenie radarowe krążownika, instalując radar Typ 273, radar Typ 285 i Typ 291. Unowocześniono systemy kierowania ogniem, wentylacji i klimatyzacji. Krążownik wyłonił się z remontu jako jedna z najnowocześniejszych jednostek obrony przeciwlotniczej w Royal Navy.

W czerwcu 1944 roku *Arethusa* powróciła do akcji w jednej z najważniejszych operacji tej wojny — lądowaniu w Normandii. 6 czerwca, w czasie D-Day, okręt zajął stanowisko w sektorze „Sword". Przez wiele kolejnych dni jego 6-calowe armaty artylerii głównej prowadziły nieustanny ostrzał celów lądowych. Krążow-

eprasa.pl a3c40e9349

nik zniszczył niemiecką baterię artyleryjską we Franceville-Merville i wielokrotnie uciszał niemieckie punkty oporu atakujące brytyjską piechotę w rejonie Caen. Precyzja ognia *Arethusy* była tak wysoka, że jednostka była wywoływana przez radio przez wysuniętych obserwatorów artyleryjskich jako preferowane wsparcie w najtrudniejszych odcinkach frontu.



▲ *Arethusa* w kamuflażu z 1944 roku.

W tym samym miesiącu okręt dostąpił wyjątkowego zaszczytu, został bowiem wybrany na jednostkę, która przewiozła na swoim pokładzie króla Jerzego VI przez kanał La Manche do Normandii. Był to moment o ogromnym znaczeniu symbolicznym. Oto król na pokładzie krążownika, który jeszcze niedawno był o krok od zagłady, odwiedzał wyzwoloną Europę. Niestety, kilka dni później, 24 czerwca 1944 roku, podczas rutynowego patrolu, *Arethusa* otrzymała kolejny cios. W pobliżu jej kadłuba eksplodowała mina magnetyczna. Choć uszkodzenia nie były tak dramatyczne jak te z 1942 roku, wstrząs spowodował poważne pęknięcia w strukturze kadłuba i uszkodzenia precyzyjnych urządzeń radarowych.

Okręt musiał zostać wycofany do Portsmouth na naprawy. Choć powrócił do służby na początku 1945 roku i został skierowany ponownie na Morze Śródziemne, dni jego bojowej służby dobiegały końca. Wojna w Europie wygasła, a stan techniczny wyeksploatowanej do granic możliwości jednostki uniemożliwił wysłanie jej na Pacyfik. HMS *Arethusa* zakończyła swój szlak bojowy jako okręt, który był jednym z najbardziej zapracowanych krążowników brytyjskich II wojny światowej.

Po zakończeniu działań wojennych, HMS *Arethusa* powróciła do Wielkiej Brytanii. Została skierowana do Portsmouth. Ze względu na dużą liczbę okrętów wojennych, które przetrwały wojnę, Royal Navy rozpoczęła proces demobilizacji i redukcji floty. *Arethusa*, choć zmodernizowana, była konstrukcją z lat 30. XX wieku. Postanowiono umieścić go w rezerwie, co oznaczało, że okręt będzie utrzymywany w stanie konserwacji, gotowy do szybkiego przywrócenia do służby w razie potrzeby. W tym okresie przeprowadzono prace konserwacyjne, rozbrojono część systemów i przygotowano okręt do długotrwałego postoju. Załoga została zredukowana do szkieletowej, a wielu marynarzy zostało zdemobilizowanych.

Przez kolejne kilka lat *Arethusa* pozostawała w rezerwie. Pod koniec lat czterdziestych krążownik był używany do celów szkoleniowych. Służył jako platforma do szkolenia rezerwistów oraz przyszłych oficerów i marynarzy w zakresie obsługi uzbrojenia, systemów okrętowych i procedur morskich. W miarę upływu lat i postępu technologicznego, krążowniki typu *Arethusa* stawały się coraz bardziej przestarzałe. Pojawiały się nowe konstrukcje, a koszty utrzymania starszych jednostek w stanie gotowości bojowej były wysokie. W związku z tym Royal Navy podjęła decyzję o ostatecznym wycofaniu HMS *Arethusa* ze służby. W 1950 roku okręt został sprzedany na złom. Krążownik został kupiony przez British Iron & Steel Corporation (BISCO), która zleciła jego złomowanie firmie Shipbreaking Industries Ltd. w Faslane. Jest to ironiczne, ponieważ Faslane było jednym z miejsc, gdzie okręt przechodził remonty na początku wojny.

HMS GALATEA

Krążownik HMS *Galatea* został zamówiony w ramach programu rozbudowy floty na rok 1932. Miał być drugą jednostką typu *Arethusa*. Stępkę położono 2 czerwca 1933 roku w stoczni Scotts Shipbuilding and Engineering Company w Greenock w Szkocji. Ceremonia wodowania odbyła się 9 sierpnia 1934 roku, a matką chrzestną okrętu została Alice, księżna Gloucester. Przez kolejny rok trwały prace wykończeniowe oraz próby morskie na wodach Firth of Clyde. Okręt osiągnął zakładaną prędkość 32,25 węzła przy pełnej mocy maszyn. 14 sierpnia 1935 roku na pokładzie *Galatei* miało miejsce podniesienie bandery, co było uroczystością wejścia nowego krążownika do służby w Royal Navy. Jego pierwszym dowódcą został kmdr Bertram B. Ramsey (późniejszy admirał sir Bertram Ramsay, architekt ewakuacji z Dunkierki).

Zaledwie kilka tygodni po wejściu do służby, *Galatea* została rzucona w wir polityki międzynarodowej. W związku z agresją Włoch na Etiopię (Kryzys Abisyński), Wielka Brytania wzmocniła swoje siły na Morzu Śródziemnym. Galatea została przydzielona do 2. Eskadry Krążowników (2nd Cruiser Squadron) Floty Śródziemnomorskiej. Większość czasu okręt spędził bazując w Aleksandrii i Port Saidzie, demonstrując siłę wobec Włochów. Był to intensywny czas ćwiczeń zgrywających załogę, która była zupełnie nowa.

Po uspokojeniu sytuacji w Afryce, okręt zaczął pełnić rutynowe obowiązki, ale spokój nie trwał długo. Przez większość swojej przedwojennej służby HMS *Galatea* była bezpośrednio zaangażowana w działania związane z hiszpańską wojną domową. Jako nowoczesna i szybka jednostka, idealnie nadawał się do patrolowania wód objętych konfliktem. Od lipca 1936 roku *Galatea* uczestniczyła w Międzynarodowych „Patrolach Nieinterwencji". Jej zadaniem było pilnowanie, aby do walczących stron nie docierały nielegalne transporty broni (choć w praktyce brytyjskie patrole często sprzyjały polityce uspokajania). Krążownik wielokrotnie zawijał do hiszpańskich portów (m.in. Barcelony i Palmy na Majorce), aby ewakuować brytyjskich cywilów oraz uchodźców innych narodowości uciekających przed walkami.

W 1938 roku *Galatea* stała się okrętem flagowym dowodzącego niszczycielami Floty Śródziemnomorskiej, kontradmirała John Toveya (późniejszy dowódca Home Fleet podczas polowania na Bismarcka). W latach 1937 – 1938 krążownik *Galatea* „prezentował banderę" w całym basenie Morza Śródziemnego odwiedzając porty we Włoszech (mimo napięć), Francji, Grecji i Tur-



➤ *Arethusa* po wojnie.

eprasa.pl a3c40e9349



HMS *Galatea* w 1941 roku.

cji. Brał udział w licznych ćwiczeniach floty, które miały przygotować Royal Navy do potencjalnego starcia z włoską Regia Marina.

W marcu 1938 roku, podczas bombardowania Barcelony przez lotnictwo stacjonujące na Majorce, okręt znajdował się w pobliżu, monitorując bezpieczeństwo brytyjskiej żeglugi. Podczas trwania tzw. kryzysu sudeckiego *Galatea* została postawiona w stan pełnej gotowości bojowej. Załoga otrzymała rozkazy dotyczące ewentualnego rozpoczęcia działań wojennych przeciwko Niemcom i Włochom. Po podpisaniu układu w Monachium napięcie chwilowo opadło. Zimą z 1938 na 1939 rok okręt przeszedł krótki remont i przegląd w arsenale w Malcie. Wiosną 1939 w związku z rosnącym zagrożeniem w Europie Północnej, Admiralicja podjęła decyzję o przebazowaniu części sił. *Galatea* zakończyła wówczas swoją długą misję na Morzu Śródziemnym i została odwołana do Wielkiej Brytanii, gdzie przybyła w maju 1939 roku.

Okręt został wyznaczony jako jednostka flagowa 2. Eskadry Krążowników w ramach Home Fleet, bazującej w Scapa Flow na Orkadach. Jej dowódcą był wówczas komandor E.G.H. Bellars. W czerwcu i lipcu *Galatea* brała udział w letnich manewrach Home Fleet na Morzu Północnym i wodach Kanału La Manche. Były to ostatnie wielkie ćwiczenia przed wojną, koncentrujące się na przechwytywaniu niemieckich rajdów nawodnych.

W połowie sierpnia 1939 roku, okręt przeszedł w stan „war readiness" (gotowości wojennej). Pobrano pełne zapasy amunicji, paliwa i prowiantu. Załoga została uzupełniona do stanów wojennych. 3 września 1939 roku, czyli po wypowiedzeniu wojny przez Wielką Brytanię hitlerowskim Niemcom po upływie terminu ultimatum, *Galatea* znajdowała się na morzu, na północ od Szkocji, w ramach szeroko zakrojonej operacji patrolowej mającej na celu przechwycenie niemieckich statków handlowych próbujących wrócić do Rzeszy oraz uniemożliwienie ucieczki na ocean niemieckim okrętom wojennym. W tym momencie był okrętem flagowym wiceadm. George'a Edward-Collinsa, 2. Eskadry Krążowników (w skład której wchodziły też jego siostrzane jednostki *Arethusa*, *Aurora* i *Penelope*). Pierwszymi akcjami okrętu, zaraz po otrzymaniu sygnału „Total Germany" (rozpocząć działania wojenne przeciwko Niemcom), były dla *Galatei* oraz pozostałych jednostek eskadry intensywne patrole i poszukiwania niemieckich łamaczy blokady na trasie między Islandią a Wyspami Owczymi oraz rajderów. Tak upłynęły załodze *Galatei* pierwsze miesiące wojny, gdy okręt operował ze Scapa Flow, patrolując obszar między Szkocją, Islandią a Norwegią.

W lutym 1940 roku *Galatea* była częścią sił osłonowych podczas operacji poszukiwania niemieckiego zaopatrzeniowca *Altmark* (przetrzymującego na swoim pokładzie brytyjskich jeńców z zatopionych statków), choć bezpośredniego, brawurowo przeprowadzonego abordażu dokonał niszczyciel HMS Cossack. 2 marca 1940 roku krążownik w pobliżu wybrzeży Norwegii przechwycił niemiecki statek handlowy *Heidelberg*. Załoga niemiecka dokonała samozatopienia statku, a *Galatea* podjęła z wody rozbitków.

Kiedy rozpoczęła się kampania norweska, w nocy z 7 na 8 kwietnia *Galatea* wyszła w morze w celu przechwycenia niemieckich sił inwazyjnych. W połowie kwietnia okręt transportował oddziały wojsk lądowych (m.in. 148. Brygadę Piechoty) do Åndalsnes. Kiedy kampania norweska została przegrana przez Aliantów, Galatea odegrała kluczową rolę w bezpiecznym wywiezieniu części norweskich rezerw złota oraz członków rządu i rodziny królewskiej z zagrożonych portów do bezpieczniejszych baz na północy kraju, a ostatecznie do Wielkiej Brytanii. W czasie trwania kampanii krążownik był wielokrotnie atakowany przez samoloty Luftwaffe, jednak dzięki dużej prędkości i sprawności artylerii przeciwlotniczej unikał bezpośrednich trafień, choć bliskie wybuchy bomb powodowały drobne uszkodzenia kadłuba.

Zaraz po kampanii norweskiej Galatea została skierowana na południe. 10 maja, po ataku Niemiec na Holandię, Galatea wraz z siostrzanym krążownikiem *Arethusa* osłaniały operację niszczenia infrastruktury portowej w IJmuiden i ewakuację holenderskich zapasów złota oraz diamentów. Krążownik brał czynny udział w ewakuacji wojsk z Francji. Z powodu dużego zanurzenia nie mógł podejść do samych plaż, więc operował jako osłona przeciwlotnicza i artyleryjska dla mniejszych jednostek, a także przyjmował żołnierzy dowożonych przez niszczyciele i kutry. W czerwcu 1940 roku osłaniał ewakuację wojsk brytyjskich z portów zachodniej Francji (Saint-Nazaire, Brest).

Po roku intensywnych walk okręt wymagał remontu generalnego. Prace przeprowadzono w stoczni w Chatham (październik 1940 - styczeń 1941 roku). W ramach tego remontu na okręcie zainstalowano radar Typ 281 (do wykrywania celów powietrznych) oraz Typ 284 (do kierowania ogniem artylerii głównej), usunięto przestarzałe wielkokalibrowe karabiny maszynowe Vickers 12,7 mm, instalując w ich miejsce dwa poczwórne stanowiska armat automatycznych 40 mm (tzw. pom-pomy) oraz dodano pierwsze egzemplarze działek Oerlikon 20 mm. Zdemontowano katapultę i usunięto tym samym wodnosamolot. Wolne miejsce wykorzystano na wzmocnienie uzbrojenia przeciwlotniczego i pomieszczenia dla obsługi radarów. Dokonano pełnego przeglądu turbin i kotłów, które były wyeksploatowane ciągłym pływaniem z dużymi prędkościami.

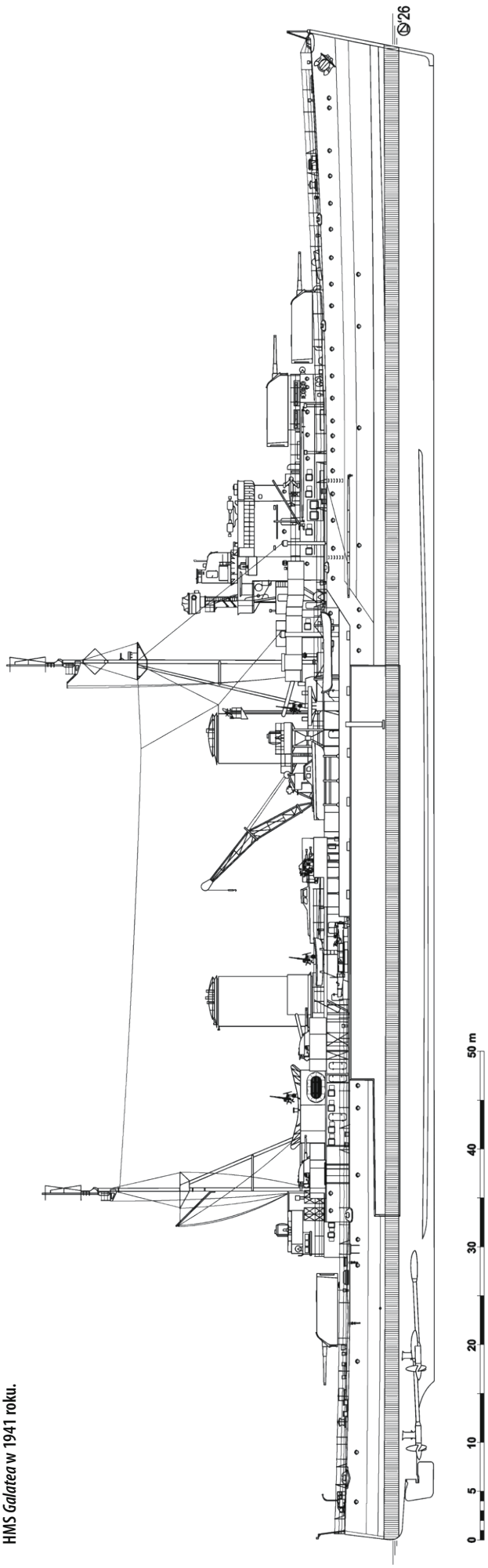
W maju 1941 roku *Galatea*, jako okręt flagowy 2. Eskadry Krążowników, brała udział w jednej z najsłynniejszych operacji morskich II wojny światowej, czyli obławie na niemiecki pancernik *Bismarck*. Galatea wraz z krążownikami *Aurora* i *Kenya* stanowiła część sił osłaniających lotniskowiec HMS *Victorious*. Chociaż to krążowniki ciężkie *Suffolk* i *Norfolk* utrzymywały bezpośredni kontakt wzrokowy z Niemcami, *Galatea* odgrywała kluczową rolę w osłonie lotniskowca przed atakami okrętów podwodnych i lotnictwa podczas startów samolotów torpedowych, które uszkodziły *Bismarcka*.

W lipcu 1941 roku zapadła decyzja o wzmocnieniu Floty Śródziemnomorskiej w Aleksandrii. *Galatea* popłynęła tam trasą wokół Afryki (przez Freetown i Durban), docierając do Egiptu w sierpniu. Okręt bazował w Aleksandrii i brał udział w operacjach osłony konwojów na Maltę oraz wspieraniu oblężonego Tobruku. Krążownik wielokrotnie wychodził w morze, by przechwytywać włoskie transporty zaopatrzenia płynące do Afryki Północnej. Służba ta była niezwykle ryzykowna ze względu na dominację sił lotniczych Osi.



HMS *Penelope* w 1942 roku widok z lewej burty.

eprasa.pl a3c40e9349



Rys: Grzegorz Nowak © 2026.

HMS *Galatea* w 1941 roku.

W grudniu 1941 roku sytuacja na Morzu Śródziemnym stała się dla Brytyjczyków krytyczna. *Galatea* wyszła w morze jako zespół „V" (wraz z krążownikami *Naiad* i *Euryalus* oraz niszczycielami eskorty, *Jervis, Kimberly, Kingston, Kipling, Griffin, Havock, Hotspur, Napier* i *Nizam*), aby przechwycić włoski konwój zmierzający do Libii. Nocą z 14 na 15 grudnia 1941 roku, gdy zespół wracał do Aleksandrii (operacja została przerwana po wykryciu przez lotnictwo), okręty znalazły się na celowniku niemieckiego okrętu podwodnego U-557 (dowodzonego przez Ottokara Arnolda Paulaussenna). Około godz. 23.59, mniej więcej 35 mil morskich na zachód od Aleksandrii, U-557 wystrzelił wachlarz torped. Trzy z nich trafiły krążownik *Galatea* w krótkich odstępach czasu w lewą burtę.

Eksplozje torped okazały się niszczycielskie dla krążownika. Okręt w ciągu trzech minut przechylił się na burtę i zatonął, co uniemożliwiło przeprowadzenie akcji ratunkowej. Straty były ogromne, zginęło 22 oficerów i 447 marynarzy z załogi okrętu, w tym dowódca okrętu, komandor Edward W.B. Sim. Uratowano jedynie 154 osoby (źródła podają różne liczby), które zostały podjęte przez niszczyciele HMS *Griffin* i HMS *Hotspur*. Odnotowana pozycja zatopienia Galatea to 31°17'N i 29°13'E.

HMS PENELOPE

Krążownik HMS *Penelope* został zamówiony w ramach programu rozbudowy floty z 1933 roku. Była to trzecia jednostka typu *Arethusa*. Stępkę pod okręt położono 30 maja 1934 roku w renomowanej stoczni Harland & Wolff w Belfaście (numer budowy 953). Prace kadłubowe postępowały sprawnie i 15 października 1935 roku odbyło się uroczyste wodowanie, któremu przewodniczyła matka chrzestna, Lady Colebrooke. Przez kolejny rok trwało wyposażanie jednostki oraz próby morskie. Podczas testów na pełnej mocy maszyn typu *Penelope* potwierdziły swoje parametry, osiągając prędkość przekraczającą 32 węzły. Oficjalne przyjęcie do służby w Royal Navy nastąpiło 13 listopada 1936 roku. Pierwszym dowódcą okrętu został komandor Gerard C. Muirhead-Gould.

Po krótkim okresie docierania załogi na wodach macierzystych, *Penelope* została skierowana na Morze Śródziemne, które miało stać się jej głównym obszarem operacyjnym na kolejne lata. W grudniu 1936 roku dołączył do 3. Eskadry Krążowników Floty Śródziemnomorskiej, bazując głównie na Malcie. W latach 1937 – 1938 służba *Penelope* była zdominowana przez dwa czynniki: hiszpańską wojnę domową oraz rutynowe manewry floty, mające na celu powstrzymanie rosnących ambicji faszystowskich Włoch. W ramach Komitetu Nieinterwencji *Penelope* uczestniczyła w patrolach morskich u wybrzeży Hiszpanii. Zadaniem okrętu było monitorowanie ruchu statków handlowych i zapobieganie dostawom broni dla walczących stron, choć w praktyce brytyjska obecność służyła głównie ochronie własnych interesów handlowych i ewakuacji cywilów. Okręt wielokrotnie zawijał do Gibraltaru, Walencji i Barcelony, gdzie jego załoga była świadkiem bombardowań tych miast przez lotnictwo.

W lipcu 1938 roku *Penelope* pełniła prestiżowe funkcje dyplomatyczne. Została wyznaczona do eskorty jachtu państwowego podczas wizyty brytyjskiej pary królewskiej: króla Jerzego VI i jego małżonki, we Francji. Niedługo potem okręt brał udział w przewiezieniu króla Grecji z Brindisi do Pireusu, co podkreślało brytyjskie wpływy we wschodnim basenie Morza Śródziemnego. We wrześniu 1938 roku, podczas kryzysu sudeckiego *Penelope*, podobnie jak reszta Floty Śródziemnomorskiej, została postawiona w stan najwyższej gotowości bojowej. Załoga przygotowywała okręt do natychmiastowego wyjścia w morze w celu zablokowania włoskich i niemieckich linii komunikacyjnych. Po podpisaniu układu w Monachium napięcie chwilowo opadło, a krążownik udał się na Maltę na planowy przegląd i krótki remont w tamtejszej stoczni Admiralicji.

Początek 1939 roku przyniósł kolejne wyzwania. W marcu i kwietniu, po zajęciu przez Włochy Albanii, *Penelope* operowała na Morzu Jońskim i Adriatyku, demonstrując siłę wobec floty Mussoliniego. Okręt brał udział w wielkich manewrach wiosennych, podczas których ćwiczono nocne ataki torpedowe oraz obronę przeciwlotniczą, co odzwierciedlało rosnące zaniepokojenie Admiralicji nowymi technologiami wojennymi.

W maju 1939 roku dowództwo nad okrętem objął kmdr G.D. Belben. Pod jego komendą załoga kontynuowała intensywne szkolenia artyleryjskie w pobliżu Aleksandrii. W czerwcu i lipcu *Penelope* odwiedziła szereg

eprasa.pl a3c40e9349

portów we wschodniej części Morza Śródziemnego, w tym Hajfę i Stambuł, co miało na celu zacieśnienie więzów z sojusznikami i neutralnymi państwami regionu.

Sierpień 1939 roku upłynął pod znakiem pospiesznych przygotowań do wojny. *Penelope* otrzymała rozkaz uzupełnienia zapasów amunicji i paliwa do pełnych stanów magazynowych. Na okręcie wprowadzono zaciemnienie i wzmocniono wachty przeciwlotnicze. Pod koniec sierpnia krążownik znajdował się w rejonie Malty, stanowiąc integralną część sił osłonowych dla brytyjskiej żeglugi na szlaku Gibraltar - Suez.

3 września 1939 roku, w momencie oficjalnego wypowiedzenia wojny Niemcom przez Wielką Brytanię, *Penelope* znajdowała się w porcie w Aleksandrii (niektóre źródła wskazują na patrol w pobliżu Malty w ramach 3. Eskadry Krążowników). Natychmiast po otrzymaniu sygnału „Total Germany" okręt przeszedł na wojenny system pełnienia służby. Pierwotnym zadaniem jednostki Floty Śródziemnomorskiej, w pierwszych godzinach wojny, było monitorowanie ruchów floty włoskiej (mimo że Włochy ogłosiły początkowo niezaangażowanie) oraz patrolowanie wschodniego basenu Morza Śródziemnego w poszukiwaniu niemieckich statków handlowych, które mogłyby próbować ucieczki do portów neutralnych.

W listopadzie 1939 roku, ze względu na straty poniesione przez Home Fleet na wodach macierzystych oraz konieczność wzmocnienia blokady Niemiec, Penelope została odwołana z Morza Śródziemnego. Przybyła do Portsmouth, a następnie do Scapa Flow, gdzie dołączyła do 2. Eskadry Krążowników. Przez zimę 1939/1940 brała udział w patrolach na Morzu Północnym i osłonie konwojów płynących do i z Norwegii (konwoje ON i HN), zmagając się z ekstremalnymi warunkami pogodowymi.

W kwietniu 1940 roku okręt wziął czynny udział w kampanii norweskiej. 8 kwietnia *Penelope* wyszła w morze w poszukiwaniu niemieckich sił zmierzających do Narwiku. 11 kwietnia, podczas pościgu za niemieckimi niszczycielami w fiordzie pod Fleinvær, krążownik uderzył w nieoznaczoną na mapach skałę podwodną. Uszkodzenia były katastrofalne: dno kadłuba zostało rozprute na długości ponad 70 metrów, zalaniu uległy obie kotłownie, a okręt całkowicie stracił napęd i osiadł na skałach. Dzięki heroicznej pracy załogi i pomocy niszczyciela *Eskimo*, *Penelope* została ściągnięta ze skał i odholowana do Skjelfjord na Lofotach. Tam, pod nieustannymi atakami Luftwaffe, prowadzono prowizoryczne naprawy, wykorzystując beton do załatania dziur. Przez miesiąc okręt służył jako pływająca bateria przeciwlotnicza, odpierając naloty niemieckie. 10 maja 1940 roku, zaledwie z jedną sprawną śrubą i ograniczoną prędkością, krążownik zdołał o własnych siłach opuścić Norwegię i w asyście niszczycieli dotrzeć do rzeki Tyne.

Po dotarciu do Wielkiej Brytanii *Penelope* trafiła do stoczni Palmers Shipbuilding and Iron Company w Hebburn. Ze względu na skalę uszkodzeń kadłuba oraz konieczność unowocześnienia uzbrojenia, remont trwał ponad rok. W czasie tego remontu dokonano wzmocnienia artylerii przeciwlotniczej, instalując dwa pom-pomy, czyli poczwórnie sprzężone działka kal. 40 mm. Okręt wyposażono w pierwsze zestawy radarowe: Typ 281 (do wykrywania celów powietrznych), Typ 284 (do kierowania ogniem artylerii głównej) oraz Typ 285 (do kierowania ogniem przeciwlotniczym). Przeprowadzono także demontaż katapulty dla wodnosamolotu, aby odciążyć konstrukcję i zrobić miejsce dla dodatkowego uzbrojenia przeciwlotniczego bliskiego zasięgu Oerlikon kal. 20 mm.



▲ ***Penelope* po remoncie w 1942 roku.**

W lipcu 1941 roku *Penelope* zakończyła próby morskie i powróciła w skład Home Fleet. Przez krótki czas operowała na wodach arktycznych (m.in. rajd na Spitsbergen – operacja „Gauntlet" pod koniec sierpnia 1941 roku). Wkrótce jednak sytuacja na Morzu Śródziemnym wymusiła ponowne przebazowanie jednostki.

W październiku 1941 roku *Penelope* wraz z krążownikiem HMS *Aurora* i dwoma niszczycielami utworzyła słynny zespół Force K stacjonujący na Malcie. Celem było niszczenie włoskich konwojów zaopatrujących siły Osi w Afryce Północnej. 9 listopada 1941 roku doszło do bitwy, w której Force K całkowicie zniszczyła włoski konwój (7 statków) oraz jeden niszczyciel, nie ponosząc żadnych strat. W listopadzie i grudniu 1941 roku *Penelope* uczestniczyła w zatopieniu kilku kolejnych statków transportowych i niszczycieli. 19 grudnia, podczas rajdu na konwój pod Trypolisem, Force K wpłynął na pole minowe. *Penelope* odniosła uszkodzenia od bliskiego wybuchu miny, ale zdołał wrócić na Maltę (w tym samym czasie zatonął krążownik *Neptune*).

W marcu 1942 roku *Penelope* wzięła udział w II bitwie pod Syrtą (22 marca), osłaniając konwój MW10 przed przeważającymi siłami włoskimi (z pancernikiem *Littorio* na czele). Po powrocie na Maltę krążownik stał się głównym celem Luftwaffe. Podczas postoju w doku nr 4 w Grand Harbour (Valletta), między 26 marca a 8 kwietnia 1942 roku, okręt był niemal codziennie bombardowany. Odniósł liczne uszkodzenia od bezpośrednich trafień i odłamków bomb, które podziurawiły kadłub i nadbudówki tysiącami dziur. Załoga, nie mając wystarczającej ilości blachy, zatykała otwory tysiącami drewnianych kołków (według relacji zużyto ich ok. 2000). To właśnie wtedy marynarze nazwali jednostkę „HMS Pepperpot" (Solniczka).

8 kwietnia 1942 roku, mimo uszkodzeń i przy niepełnej sprawności artylerii, *Penelope* pod dowództwem komandora A.D. Nicholla zdołała wyrwać się z oblężonej Malty. Podczas rejsu do Gibraltaru przetrwał kolejne ciężkie ataki lotnicze, zużywając niemal całą dostępną amunicję przeciwlotniczą. Ze względu na brak wolnych mocy przerobowych w brytyjskich stoczniach, *Penelope* została skierowana do Stanów Zjednoczonych. Remont odbył się w stoczni New York Navy Yard w Nowym Jorku (Brooklyn).



➤ **Krążownik HMS *Penelope* w Gibraltarze w 1942 roku.**

eprasa.pl a3c40e9349

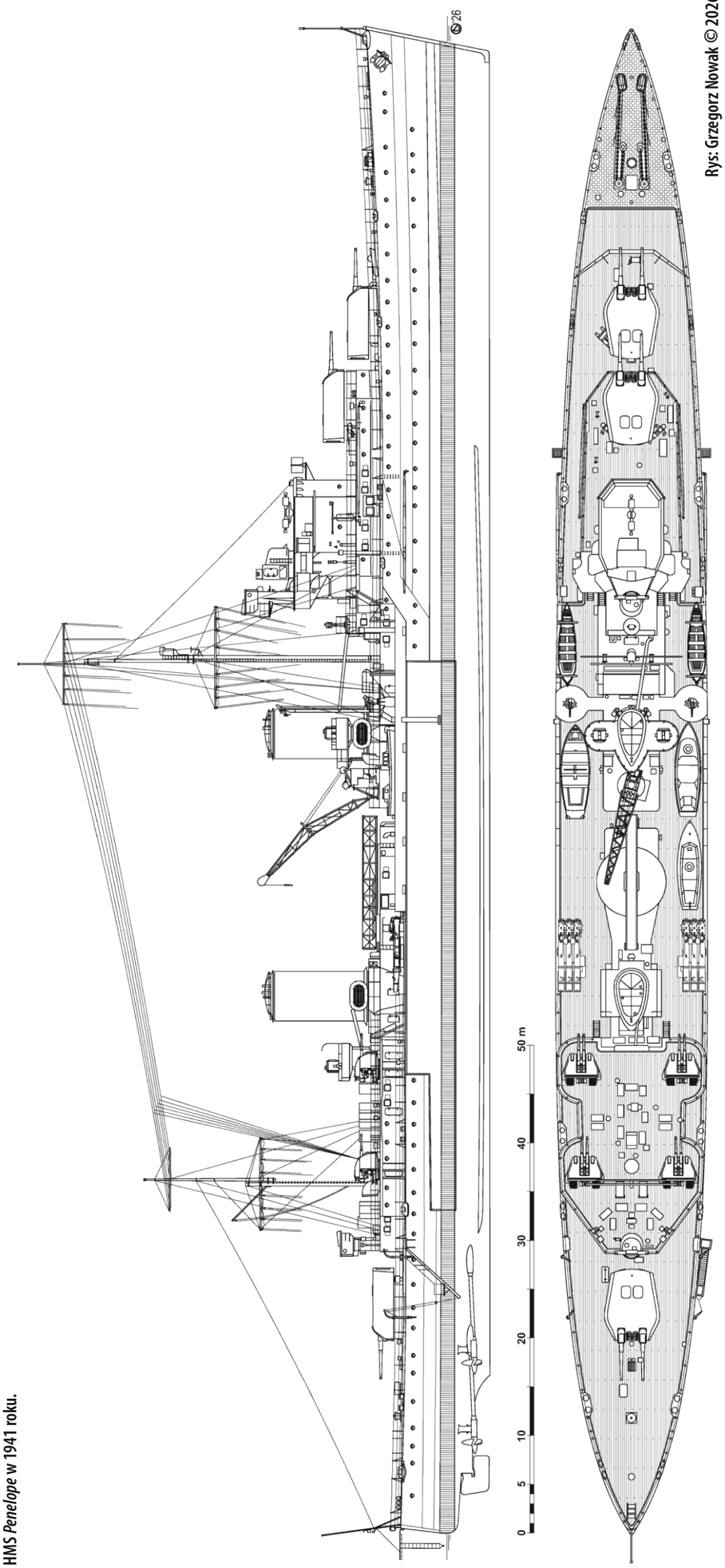
Naprawiony został kadłub okrętu, wymieniono setki arkuszy blach poszycia podziurawionych odłamkami na Malcie. Zmodernizowano uzbrojenie, zainstalowano 4 dodatkowe pojedyncze działka Oerlikon kal. 20 mm (zastępując nieskuteczne karabiny maszynowe Vickers). Uzupełniono wyposażenie radarowe, przeprowadzono remont maszyn, przegląd turbin i kotłów, które ucierpiały podczas intensywnej eksploatacji i wstrząsów od wybuchów bomb.

We wrześniu 1942 roku okręt wrócił do Wielkiej Brytanii, a po krótkim szkoleniu został wysłany z powrotem na Morze Śródziemne. W listopadzie 1942 roku *Penelope* brała udział w operacji Torch (lądowanie aliantów w Afryce Północnej), operując w Zespole Wschodnim (Eastern Naval Task Force) pod Algierem. Zapewniała osłonę przeciwlotniczą i wsparcie artyleryjskie dla lądujących wojsk. W grudniu 1942 roku został przydzielony do nowo sformowanego zespołu Force Q, bazującego w Bone (Algieria). Jej zadaniem było przechwytywanie konwojów Osi płynących do Tunezji. 2 grudnia 1942 roku *Penelope* uczestniczyła w bitwie w pobliżu ławicy Skerki, gdzie Force Q zniszczył włoski konwój czterech statków i eskortujące go niszczyciele. Do końca roku *Penelope* pozostała jedną z najaktywniejszych jednostek zwalczających żeglugę Osi w cieśninie sycylijskiej.

Ostatni etap służby krążownika HMS *Penelope*, trwający od początku 1943 roku do jego tragicznego zatopienia w lutym 1944 roku, to okres niemal nieustannego zaangażowania w kluczowe operacje desantowe na Morzu Śródziemnym. W tym czasie okręt zyskał reputację jednej z najskuteczniejszych jednostek artyleryjskich Royal Navy. Na początku 1943 roku *Penelope* bazowała w Bône (dzisiejsza Annaba w Algierii) jako część zespołu Force Q. Jego głównym zadaniem było paraliżowanie linii zaopatrzeniowych Osi prowadzących do Tunezji. Krążownik brał udział w licznych nocnych wypadach przeciwko włoskim i niemieckim konwojom. Specyfika tych walk polegała na wykorzystaniu radaru do naprowadzania artylerii w ciemnościach, co dawało Brytyjczykom druzgocącą przewagę.

Okręt uczestniczył w kilku starciach z lekkimi siłami nawodnymi państw Osi. Podczas jednej z operacji w nocy z 15 na 16 lutego, *Penelope* wraz z niszczycielami osłaniała przejście własnych konwojów, jednocześnie aktywnie poszukując nieprzyjaciela w rejonie przylądka Bon. Ze względu na intensywną eksploatację maszyn, w marcu 1943 roku okręt przeszedł krótki, dwutygodniowy przegląd techniczny w Algierze, gdzie oczyszczono kotły i dokonano napraw pomocniczych układów parowych.

Po upadku sił Osi w Afryce, *Penelope* została skierowana do wsparcia kolejnych operacji desantowych. W czerwcu 1943 roku *Penelope* odegrała kluczową rolę w bombardowaniu wyspy Pantelleria. 8 czerwca wraz z krążownikiem HMS *Newfoundland* oraz niszczycielami prowadził silny ostrzał baterii nadbrzeżnych, co doprowadziło do bezprecedensowej kapitulacji garnizonu wyspy pod wpływem samego ostrzału z morza i powietrza.



HMS *Penelope* w 1941 roku.

Rys. Grzegorz Nowak © 2026.

eprasa.pl a3c40e9349

W lipcu, podczas inwazji na Sycylię (Operacja „Husky") *Penelope* wchodziła w skład Force B. 10 lipca wspierał lądowanie pod Pachino. Przez kolejne dni krążownik prowadził precyzyjny ostrzał celów lądowych, niszcząc koncentracje wojsk niemieckich i włoskich oraz paraliżując transport drogowy w rejonie Katanii i Taorminy. Podczas krótkiego postoju w Malcie w połowie lipca, na okręcie zainstalowano dodatkowe dwa pojedyncze działka Oerlikon kal. 20 mm na platformach nadbudówki rufowej, zwiększając łączną liczbę tych działek do 12 sztuk.

Jesień 1943 roku była dla *Penelope* okresem najbardziej ryzykownych operacji przeciwko dominacji lotniczej Niemców. 9 września krążownik brał udział w śmiałym desancie w porcie Taranto. Jednostka weszła bezpośrednio do portu, wysadzając na ląd oddziały brytyjskiej 1. Dywizji Powietrznodesantowej. We wrześniu (Operacja „Avalanche") okręt skierowano pod Salerno. Tam Penelope przez kilka dni odpierała zmasowane ataki Luftwaffe, wykorzystując pełną moc swojej artylerii przeciwlotniczej, i prowadziła ogień wspierający dla oddziałów walczących na przyczółku, które znalazły się w krytycznej sytuacji po niemieckich kontratakach.

W październiku *Penelope* uczestniczyła w kampanii na Dodekanezie i był to najkrwawszy okres służby okrętu. 7 października 1943 roku *Penelope* wraz z krążownikiem Sirius przechwyciła niemiecki konwój w rejonie Stampalia (Astypalaia). Brytyjczycy zniszczyli wszystkie jednostki transportowe i eskortę. Podczas drogi powrotnej zespół został zaatakowany przez kilkadziesiąt bombowców Junkers Ju 87 i Ju 88. Penelope została trafiona bombą w rufę, która przeszła przez kadłub, nie wybuchając, ale powodując poważne zalania przedziałów rufowych. Kolejne bliskie wybuchy uszkodziły instalację elektryczną i systemy kierowania ogniem.

Uszkodzenia z Morza Egejskiego wymagały dokowania. Okręt spędził ponad dwa miesiące w Aleksandrii. Naprawiono poszycie rufy, wymieniono uszkodzone kable oraz dokonano przeglądu radarów Typ 281 i 285. Przy okazji wzmocniono osłony przeciwodłamkowe dla obsług działek Oerlikon. W styczniu 1944 roku *Penelope* powróciła do czynnej służby, stając się częścią sił wspierających lądowanie pod Anzio.

W styczniu i lutym 1944 roku krążownik niemal codziennie operował między Neapolem a Anzio, dostarczając wsparcia ogniowego. Jego celność była tak wysoka, że niemieckie dowództwo uznało okręt za jeden z priorytetowych celów do eliminacji. W połowie lutego *Penelope* zakończyła kolejną turę wsparcia ogniowego i 17 lutego udał się do Neapolu w celu uzupełnienia amunicji.

18 lutego 1944 rozegrał się dramat krążownika *Penelope*. Rankiem, kiedy okręt wracał z Neapolu na pozycje pod Anzio, przy doskonałej pogodzie i widoczności, okręt szedł kursem zygzakującym z prędkością 26 węzłów, co uznawano za wystarczającą ochronę przed okrętami podwodnymi. *Penelope* została namierzona przez niemiecki okręt podwodny U-410 pod dowództwem oberleutnanta Horsta-Arno Fenskiego. U-boot znajdował się w rejonie na południe od wyspy Ponza (pozycja 40°55'N, 13°25'E).

Około godz. 10.30 Fenski wystrzelił torpedę akustyczną T5 (Zaunkönig). Trafiła ona *Penelope* bezpośrednio w rufę, niszcząc śruby i wały napędowe oraz powodując natychmiastowe unieruchomienie krążownika. Okręt stracił sterowność, a na rufie wybuchł pożar. Załoga natychmiast przystąpiła do akcji ratunkowej, próbując opanować sytuację i przygotować jednostkę do holowania. Tymczasem około godz. 10.45 U-410 wykorzystał bezruch krążownika i po kwadransie od pierwszego trafienia, Fenski wystrzelił kolejną torpedę (tym razem standardową G7e). Pocisk podwodny trafił w prawą burtę, na wysokości przedniego kotła i maszynowni.



HMS *Penelope* w styczniu 1942 roku wchodzi do La Valletta na Malcie.



Krążownik HMS *Penelope* w Gibraltarze w 1942 roku, widoczne uszkodzenia po bliskich eksplozjach bomb.

To drugie trafienie okazało się zabójcze. Wybuch torpedy spowodował niemal natychmiastowe przełamanie się konstrukcji okrętu. *Penelope* zaczęła gwałtownie tonąć, przechylając się na prawą burtę. Ze względu na szybkość, z jaką woda wdzierała się do kadłuba, wiele osób przebywających pod pokładem nie miało szans na ucieczkę. Okręt zatonął w ciągu niespełna 5 minut. Zginęło 417 członków załogi, w tym dowódca okrętu, komandor G.D. Yates. Uratowano 206 osób (niektóre źródła podają 250), które zostały podjęte z wody przez niszczyciele i mniejsze jednostki eskorty.

Zatopienie *Penelope* było ogromnym ciosem dla Floty Śródziemnomorskiej, tracącej jednostkę o unikalnym doświadczeniu bojowym i wysokim morale załogi, która przetrwała oblężenie Malty i najcięższe bitwy 1943 roku. W chwili zatopienia *Penelope* była jedną z najbardziej utytułowanych jednostek swojej klasy w Royal Navy.

HMS AURORA

Budowę czwartego i ostatniego krążownika typu *Arethusa*, który otrzymał nazwę HMS *Aurora*, rozpoczęto położeniem stępki 27 lipca 1935 roku w stoczni Portsmouth Dockyard. Proces budowy przebiegał zgodnie z harmonogramem, a wodowanie okrętu miało miejsce 20 sierpnia 1936 roku. Okręt został oficjalnie przekazany do służby w Royal Navy 12 listopada 1937 roku.

Bezpośrednio po wejściu do służby, *Aurora* została przydzielona do Floty Macierzystej (Home Fleet). Pierwsze tygodnie i miesiące służby były poświęcone na intensywne próby morskie i szkolenie załogi. Okręt odbył szereg

eprasa.pl a3c40e9349



Penelope po remoncie w 1942 roku.

rejsów testowych na wodach brytyjskich, w tym na Kanale La Manche i Morzu Północnym. Równocześnie prowadzono intensywne szkolenie załogi. Od wiosny 1938 roku *Aurora* została w pełni zintegrowana z operacjami Floty Macierzystej. Brała udział w szeregu dużych ćwiczeń i manewrów. Aurora uczestniczyła w ćwiczeniach eskortowania konwojów, gdzie symulowano ochronę statków handlowych przed atakami okrętów podwodnych i nawodnych przeciwnika. Odgrywała rolę zarówno eskorty, jak i sporadycznie „przeciwnika" w celu urealnienia sytuacji w czasie szkoleń.

Latem 1938 roku *Aurora*, podobnie jak wiele innych okrętów Royal Navy, uczestniczyła w wizytach kurtuazyjnych w europejskich portach. Była to część rutynowej dyplomacji morskiej, mającej na celu wzmocnienie stosunków z sojusznikami i prezentację siły brytyjskiej marynarki wojennej. Początek 1939 roku przyniósł dalsze pogorszenie sytuacji międzynarodowej. W marcu Niemcy zajęły resztę Czechosłowacji, co rozwiało wszelkie iluzje o możliwości utrzymania pokoju. W odpowiedzi na te wydarzenia Royal Navy zintensyfikowała swoje działania szkoleniowe i operacyjne. Szkolono się w szybkiej mobilizacji i rozmieszczaniu, w tym w przechodzeniu z trybu pokojowego na wojenny w jak najkrótszym czasie.

Wiosną i latem 1939 roku, gdy negocjacje dyplomatyczne z Niemcami załamywały się, a zagrożenie wojną stawało się coraz bardziej realne, *Aurora* utrzymywała podwyższoną gotowość bojową. W sierpniu 1939 roku, w związku z kryzysem polskim i nieuchronnym atakiem Niemiec na Polskę, Royal Navy rozpoczęła cichą mobilizację. *Aurora*, podobnie jak reszta Home Fleet, została postawiona w stan pełnej gotowości bojowej. 1 września 1939 roku, po inwazji Niemiec na Polskę, Wielka Brytania i Francja wystosowały ultimatum do Berlina. 3 września 1939 roku, o godzinie 11.00 czasu brytyjskiego, premier Neville Chamberlain ogłosił wypowiedzenie wojny Niemcom przez Wielką Brytanię. Tego dnia *Aurora* pełniła funkcję okrętu flagowego flotylli niszczycieli i stacjonowała w Scapa Flow. Pierwsze miesiące wojny upłynęły jednostce na intensywnych patrolach na Morzu Północnym i w rejonie tzw. Przejścia Północno-Zachodniego.

Okręt brał udział w osłonie konwojów płynących do i ze Skandynawii (konwoje HN i ON) oraz w poszukiwaniach niemieckich rajderów i łamaczy blokady. W grudniu 1939 roku Aurora uczestniczyła w bezskutecznym pościgu za niemieckimi pancernikami *Scharnhorst* i *Gneisenau* po zatopieniu przez nie krążownika pomocniczego HMS *Rawalpindi*. *Aurora* odegrała kluczową rolę podczas operacji w Norwegii. Na początku kwietnia 1940 roku została wyznaczona na okręt flagowy admirała Lorda Corka, dowódcy sił morskich w rejonie Narwiku. 9 kwietnia *Aurora* uratowała 194 rozbitków z zatopionego niszczyciela *Gurkha*. Krążownik brał udział w licznych bombardowaniach pozycji niemieckich wraz z pancernikiem *Warspite* i krążownikami *Effingham* i *Enterprise* w okolicach Narwiku oraz w osłonie lądowań wojsk alianckich (w tym polskiej Samodzielnej Brygady Strzelców Podhalańskich). 5 maja po zatopieniu polskiego



Aurora w listopadzie 1940 roku.

niszczyciela *Grom*, krążownik przyjął na pokład rozbitków z tego okrętu. 7 maja *Aurora* stając się celem jednego z wielu ataków lotniczych, została trafiona bombą lotniczą, która wyłączyła z akcji dziobowe wieże artylerii głównej. Pomimo uszkodzeń okręt wspierał 13 maja desant w rejonie Bjerkvik, transportując na swoim pokładzie żołnierzy francuskich. 14 maja Aurora ostrzeliwała Narwik. 25 maja krążownik odwołano z Norwegii i skierowano do Wielkiej Brytanii, gdzie w Portsmouth poddany został remontowi trwającemu do 28 czerwca.

W czasie tego remontu zaszły zmiany w uzbrojeniu przeciwlotniczym. Zdemontowano mało skuteczne poczwórne wielkokalibrowe karabiny maszynowe Vickers kal. 12,7 mm. W ich miejsce zamontowano dwa poczwórne stanowiska armat automatycznych kal. 40 mm pom-pom. Okręt otrzymał wówczas także swój pierwszy zestaw radarowy, radar Typ 284 do kierowania ogniem artylerii głównej. Był to jeden z pierwszych przypadków montażu tego systemu na krążowniku lekkim. Zdemontowano katapultę i dźwig dla wodnosamolotu Fairey *Seafox*, aby zwiększyć stabilność jednostki i zrobić miejsce dla dodatkowego uzbrojenia przeciwlotniczego.

Po remoncie w październiku okręt powrócił do Scapa Flow. Przez zimę 1940/1941 *Aurora* operowała przeciwko niemieckiej żegludze na Morzu Północnym i osłaniała operacje minowe. W maju 1941 roku okręt wziął udział w operacji przeciwko niemieckiemu pancernikowi Bismarck jako bezpośrednia eskorta lotniskowca *Victorious*. Choć nie brała udziału w bezpośredniej wymianie ognia z pancernikiem, odegrała kluczową rolę tuż po jego zatopieniu.

3 czerwca 1941 roku, operując na północnym Atlantyku (Cieśnina Davisa) wraz z krążownikiem *Kenya, Aurora* przechwyciła i zatopiła niemiecki zbiornikowiec zaopatrzeniowy *Belchen*, który miał wspierać *Bismarcka*. W lecie 1941 roku okręt przeszedł krótki remont w Liverpoolu, przygotowujący go do służby w cieplejszym klimacie. W czasie tego remontu zainstalowano radar wczesnego ostrzegania powietrznego Typ 281 (z dwiema antenami na masztach) oraz radar kierowania ogniem przeciwlotniczym Typ 285. Dodano sześć pojedynczych działek Oerlikon kal. 20 mm. Zamontowano nowsze typy hydrofonów i azdyku.

Latem 1941 roku, krążowniki *Aurora* i *Nigeria*, a także raz niszczyciele *Punjabi* i *Tartar* sformowały Zespół K, pod dowództwem kadm. Philipa Viana przeznaczony do działań w strefie Arktyki. Od 27 lipca do 6 sierpnia odbyły one pierwszy rajd na Spitzbergen, a od 19 sierpnia do początku września przeprowadziły operację ewakuacji i zniszczenia stacji meteorologicznej i kopalni na Spitsbergenie (operacja „Gauntlet"). 7 września Aurora i Nigeria przechwyciły u wybrzeża norweskiego mały konwój niemiecki, zatapiając ogniem artylerii eskortujący go szkolny okręt artyleryjski *Bremse*, uzbrojony w cztery armaty 127 mm, którego walka jednak umożliwiła dwóm transportowcom ukrycie się w fiordzie.

W październiku 1941 roku zapadła decyzja o wysłaniu *Aurory* na Maltę jako trzonu nowo utworzonego zespołu uderzeniowego Force K

eprasa.pl a3c40e9349

z siostrzanym HMS *Penelope* oraz niszczycielami *Lance* i *Lively*. 12 października okręty te opuściły Scapa Flow i zawijając po drodze do Gibraltaru, 21 października weszły do La Valletta na Malcie przy okazji dostarczając tam zaopatrzenie. 9 listopada Force K przechwycił włoski konwój osłaniany przez dwa krążowniki ciężkie i sześć niszczycieli. *Aurora*, prowadząc ogień przy użyciu radaru, odegrała główną rolę w całkowitym zniszczeniu wszystkich siedem frachtowców transportowych i jednego włoskiego niszczyciela (*Fulmine* został zatopiony przez *Penelope*). Brytyjskie okręty nie odniosły żadnych uszkodzeń.



Krążownik HMS *Aurora* w konwoju na zdjęciu z 21 grudnia 1942 roku.

24 listopada 1941 *Aurora* zatopiła transportowiec włoski *Adriatico* i osłaniający go niszczyciel *Alvise da Mosto*. 17 grudnia okręty Force K wyszły w morze z zadaniem zapewnienia osłony idącemu z Aleksandrii na Maltę transportowca *Breckonshire*. Następnego dnia Force K z krążownikiem *Neptune* wyszedł w morze, aby przechwycić włoski konwój. W nocy 19 grudnia o godz. 1.06 najpierw *Neptune* a w dwie minuty po nim *Aurora* weszły na miny w polu minowym postawionym przez Włochów jeszcze w czerwcu w odległości ok. 20 mil od Trypolisu. *Neptune* wpakował się na trzy kolejne miny, w rezultacie czego zatonął, natomiast *Aurora* uderzyła w minę dziobem, co spowodowało poważne uszkodzenia części dziobowej kadłuba, zalanie przednich magazynów i uszkodzenie wałów śrubowych. Okręt z trudem zdołał wrócić na Maltę o własnych siłach.

Z powodu ciężkich uszkodzeń i nieustannych bombardowań Malty, *Aurora* przeszła jedynie prowizoryczne naprawy w doku w Valletcie. W marcu 1942 roku udało się jej bezpiecznie opuścić Maltę i dotrzeć do Gibraltaru, a następnie do Wielkiej Brytanii na generalny remont w stoczni w Liverpoolu. W czasie tego remontu usunięto uszkodzenia, zmodernizowano przy okazji zestawy radarów instalując radar Typ 273 (powierzchniowy, o wysokiej rozdzielczości, umieszczony w charakterystycznej „latarni". Zwiększono ilość działek plot. Oerlikon kal. 20 mm do 10 stanowisk. Wymieniono uszkodzone elementy turbin i wałów napędowych.

W październiku 1942 roku *Aurora* powróciła na Morze Śródziemne, wchodząc w skład 12. Eskadry Krążowników Force H z bazą w Gibraltarze. Od 28 do 30 października okręt osłaniał lotniskowiec *Furious* w ostatniej operacji dostarczenia samolotów myśliwskich na Maltę. W listopadzie *Aurora* brała udział w lądowaniu aliantów w Afryce Północnej (Operacja „Torch") jako część Centralnego Zespołu Uderzeniowego pod Oranem. 8 listopada 1942 roku doszło do starcia z okrętami rządu Vichy. Aurora skutecznie ostrzelała i wyłączyła z walki niszczyciele *Tramontane* oraz *Tornade*, a później zmusiła do wyrzucenia się na brzeg niszczyciel *Epervier*.



Krążownik HMS *Aurora* w konwoju widziana z pokładu transportowca w grudniu 1942 roku.

Pod koniec listopada Aurora weszła w skład Force Q i znalazła się w bazie Bône (dzisiejsza Annaba, Algieria). 2 grudnia 1942 roku Aurora brała udział w bitwie w pobliżu ławicy Skerki. Zespół brytyjski zniszczył włoski konwój składający się z czterech transportowców i niszczyciela *Folgore*. Aurora była okrętem prowadzącym atak, wykorzystując radar do precyzyjnego niszczenia celów w nocy.

Na początku 1943 roku HMS *Aurora*, pod dowództwem komandora W.G. Agnew, kontynuowała służbę jako okręt flagowy zespołu Force Q, bazując w Bône. W styczniu i lutym okręt brał udział w niemal cotygodniowych wypadach w kierunku wybrzeży Tunezji i Sycylii. Celem było całkowite odcięcie zaopatrzenia dla wojsk niemieckich. Aurora wykorzystywała swój radar Typ 273 do nocnych polowań, co pozwalało na niszczenie włoskich statków handlowych często, zanim ich eskorty zdołały odpowiedzieć ogniem. W marcu i kwietniu Aurora coraz częściej angażowała się w ostrzeliwanie pozycji Osi na wybrzeżu Tunezji, wspierając ofensywę brytyjskiej 1. Armii. W maju 1943 roku, podczas operacji „Retribution", Aurora patrolowała wody wokół Tunezji, aby uniemożliwić jakąkolwiek próbę ewakuacji wojsk niemieckich do Włoch.

Po zwycięstwie w Afryce *Aurora* stała się kluczowym elementem sił wspierających inwazję na Europę. W czerwcu 1943 roku Aurora brała udział w intensywnym bombardowaniu wyspy Pantelleria (Operacja „Corkscrew"). 8 czerwca okręt ostrzeliwał port i baterie nadbrzeżne, przygotowując grunt pod desant, który nastąpił 11 czerwca. Lipiec to z kolei operacja „Husky", czyli lądowanie wojsk alianckich na Sycylii. Aurora wchodziła w tym czasie w skład Force B. 10 lipca wspierała lądowanie pod Pachino. Przez resztę miesiąca operowała jako okręt wsparcia artyleryjskiego, niszcząc cele w głębi lądu na prośbę oddziałów lądowych.

9 września *Aurora* brała udział w śmiałym zajęciu bazy marynarki wojennej w Taranto (Operacja „Slapstick"). Okręt bezpośrednio wszedł do portu, wysadzając na ląd oddziały brytyjskiej 1. Dywizji Powietrznodesantowej. W dalszej kolejności *Aurora* skierowana została pod Salerno (Operacja „Avalanche"), gdzie prowadziła intensywny

eprasa.pl a3c40e9349

ostrzał niemieckich kontrataków zagrażających przyczółkowi. W październiku 1943 roku *Aurora* została skierowana na Morze Egejskie, aby wesprzeć brytyjskie próby utrzymania wysp Dodekanezu po kapitulacji Włoch. 30 października doszło do starcia zwanego bitwą pod Castelorizo. W czasie kiedy zespół brytyjskich okrętów operował w cieśninie Scarpanto, zespół Aurory został zaatakowany przez niemieckie bombowce



➤ **HMS *Aurora* na zdjęciu z 1944 roku.**

nurkujące Junkers Ju 87 *Stuka*) i Junkersy Ju 88. Aurorze zainkasował jedno bezpośrednie trafienie 500-kilogramową bombą tuż za mostkiem, w rejonie przedniego komina. Eksplozja spowodowała potężne zniszczenia w nadbudówkach, zabiła 47 członków załogi i raniła kolejnych 28. Poważnie uszkodzona została przednia kotłownia, co ograniczyło prędkość okrętu.

Pomimo doznanych uszkodzeń, a także szalejących pożarów, załoga zdołała utrzymać okręt na wodzie. *Aurora* wycofała się do Aleksandrii o własnych siłach, choć z dużym trudem. Z powodu skali uszkodzeń krążownik został skierowany na długotrwały remont, który odbywał się początkowo w Tarencie (wykorzystując zdobyczną włoską infrastrukturę), a następnie w La Valletta na Malcie. W czasie tego remontu całkowicie odbudowano uszkodzoną sekcję śródokręcia i fundamentów przedniego komina. Zainstalowano nowocześniejszy zestaw radarowy Typ 281B (zastępując starszy model), radar Typ 285 do kierowania ogniem przeciwlotniczym oraz radar Typ 272 (centymetrowy radar wykrywania celów nawodnych). Znacząco wzmocniono obronę plot. bliskiego zasięgu. Zainstalowano dodatkowe podwójne i pojedyncze działka Oerlikon. Liczba luf działek kal. 20 mm wzrosła do kilkunastu, rozmieszczonych na nowych pomostach wokół kominów i na rufie. Zmodernizowano kalkulatory artyleryjskie w centrali celowniczej, aby lepiej współpracowały z nowymi radarami.

Po remoncie w kwietniu *Aurora* przeszła próby morskie, po czym powróciła do czynnej służby we Flocie Śródziemnomorskiej. W maju i czerwcu 1944 roku wspierała operacje lądowe wzdłuż zachodniego wybrzeża Włoch (linia Gustawa i ofensywa na Rzym). W sierpniu krążownik został przydzielony do sił osłonowych alianckiego lądowania w południowej Francji (Operacja „Dragoon"). *Aurora* operowała w ramach zespołu Alpha Force. 15 sierpnia prowadziła przygotowanie artyleryjskie przed lądowaniem wojsk amerykańskich i francuskich w rejonie Saint-Tropez. Przez kolejne dni niszczyła niemieckie baterie nadbrzeżne i blokowała porty.

Jesienią 1944 roku *Aurora* powróciła na wody Morza Egejskiego, tym razem jako silna jednostka flagowa brytyjskich sił biorących udział w wyzwoleniu Grecji. W październiku 1944 roku weszła do Pireusu, przewożąc członków greckiego rządu na uchodźstwie. Od 25 do 26 października 1943 *Aurora* bombardowała niemiecki garnizon na wyspie Milos, zmuszając go do wycofania się z kluczowych pozycji obronnych.

W ostatnim roku wojny rola *Aurory* zmieniła się z czysto bojowej na operacyjno-polityczną. Od stycznia do marca 1945 roku okręt operował na wodach Grecji, wspierając brytyjskie próby stabilizacji sytuacji politycznej w tym kraju po wybuchu wojny domowej. W lutym 1945 roku *Aurora* służyła jako okręt bazowy i transportowy dla dygnitarzy podczas podróży związanych z konferencją jałtańską (operowała w rejonie Malty i Egiptu). W kwietniu 1945 roku na jej pokładzie gościł król Jerzy VI podczas inspekcji baz śródziemnomorskich. Po kapitulacji Niemiec w maju 1945 roku, *Aurora* pozostała na Morzu Śródziemnym, biorąc udział w operacjach rozbrajania niemieckich garnizonów na wyspach i nadzorowaniu przejmowania włoskich okrętów.

We wrześniu 1945 roku, po kapitulacji Japonii, okręt otrzymał rozkaz powrotu do Wielkiej Brytanii. Po przybyciu do Portsmouth *Aurora* została skierowana na krótki przegląd, który miał przygotować ją do przejścia do rezerwy. Poddano procesom konserwacji całe uzbrojenie oraz maszyny krążownika. Usunięto część prowizorycznego uzbrojenia przeciwlotniczego zamontowanego w czasie wojny. Krążownik zakończył rok 1945 bazując w Portsmouth. Mimo że był jedną z najbardziej zasłużonych jednostek Royal Navy, jego wiek i zużycie wojenne sprawiły, że nie planowano dla niego długiej powojennej służby pod brytyjską banderą.

Po zakończeniu działań wojennych, takie wysłużone okręty jak *Aurora* nie miały żadnej racji bytu, toteż albo szybko sprzedawano i rozbierano je na złom, albo przekazywano lub sprzedawano innym flotom. W 1946 roku Wielka Brytania zgodziła się przekazać krążownik HMS *Aurora* Republice Chińskiej (rządom Kuomintangu pod wodzą Czang Kaj-Szeka). Była to forma rekompensaty za sześć chińskich kutrów patrolowych przejętych przez Brytyjczyków w Hongkongu w 1941 roku, które zostały utracone w czasie wojny.

19 maja 1948 w Portsmouth odbyła się oficjalna ceremonia przekazania okrętu. HMS *Aurora* została przemianowana na *Chung King* (*Chongqing*), na cześć wojennej stolicy Chin. Tego samego dnia przekazano również niszczyciel eskortowy HMS *Mendip* (typu *Hunt I*), który został przemianowany na *Lin Fu*. Nowa chińska załoga (ok. 500 marynarzy i oficerów) szkoliła się w Wielkiej Brytanii od 1946 roku, przygotowując się do przejęcia tak zaawansowanej jednostki. Dowódcą okrętu został komandor Deng Zhaoxiang.

Przed przekazaniem okrętu przeprowadzono w Portsmouth krótki remont konserwacyjny. Usunięto część najbardziej zaawansowanego brytyjskiego wyposażenia radarowego (szczególnie systemy IFF), pozostawiając standardowe radary wykrywania celów nawodnych i powietrznych. Uzbrojenie pozostało w konfiguracji z 1945 roku (6 armat kal. 152 mm, 8 armat kal. 102 mm, działka kal. 40 mm i 20 mm).

Krążownik *Chung King* przybył do Chin w sierpniu 1948 roku, stając się natychmiast najpotężniejszą jednostką całej chińskiej marynarki wojennej. Okręt stał się jednostką flagową floty Republiki Chińskiej. W obliczu postępującej ofensywy komunistów w wojnie domowej, krążownik



➤ **Na pokładzie krążownika *Aurora* w październiku 1944 roku.**

eprasa.pl a3c40e9349

został skierowany na północ. W październiku 1948 roku Chung King brał udział w operacjach u wybrzeży Mandżurii (kampania Liaoshen). Wykorzystywał swoje armaty artylerii głównej do bombardowania pozycji komunistycznej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej (ALW) w rejonie Huludao, co miało umożliwić ewakuację wojsk nacjonalistycznych. Był to jedyny raz, gdy okręt użył swojej artylerii kal. 152 mm w chińskiej wojnie domowej.

W lutym 1949 roku, w obliczu zbliżającej się klęski Kuomintangu, morale załogi gwałtownie spadło. Oficerowie i marynarze, pod wpływem komunistycznej propagandy oraz niezadowolenia z rządów Czang Kaj-szeka, podjęli ryzykowną decyzję. 25 lutego 1949 roku, podczas postoju na redzie Szanghaju (Woosung), załoga pod dowództwem komandora Deng Zhaoxianga zbuntowała się przeciwko oficerom lojalnym wobec Kuomintangu. Okręt podniósł kotwicę i potajemnie wypłynął z portu, kierując się na północ do kontrolowanego przez komunistów portu Yantai (Chefoo).

Utrata krążownika była dla Czang Kaj-szeka ogromnym ciosem prestiżowym i militarnym. Wydano rozkaz natychmiastowego odnalezienia i zniszczenia „zdradzieckiego okrętu". Komuniści, zdając sobie sprawę z zagrożenia ze strony lotnictwa nacjonalistów, nakazali okrętowi przejście z Yantai dalej na północ, do portu Huludao. W marcu 1949 roku, krążownik *Chung King* został namierzony przez samoloty rozpoznawcze nacjonalistów. Od 18 do 19 marca 1949 roku doszło do zmasowanych ataków lotniczych przeprowadzonych przez bombowce B-24 *Liberator* (należące do Sił Powietrznych Republiki Chińskiej). Podczas nalotu okręt otrzymał kilka bezpośrednich trafień bombami w rejon rufy i śródokręcia. Eksplozje spowodowały poważne uszkodzenia konstrukcji, pożary oraz zalania maszynowni.

Dane taktyczno-techniczne krążowników typu *Arethusa*

Wyporność	5220 ton (std - 1935) 5500 ton (std - 1945); 5560 - 6700 ton (pełna)	
Długość	154,2 m (całkowita); 146,3 m (p.p.)	
Szerokość	15,5 m	
Zanurzenie	5,0 m (średnie); 5,6 m (maks.)	
Opancerzenie	Pas burtowy: 57 mm (2,25 cala) Pokład pancerny: 25 mm (1 cal) Wieże i komory amunicyjne: 25 mm Grodzie: 13 - 25 mm	
Układ napędowy	cztery turbiny parowe systemu Parsonsa z przekładniami redukcyjnymi (4 wały śrubowe); 4 kotły trójwalczakowe typu Admiralty (pracujące pod wysokim ciśnieniem)	
Moc maszyn	64 000 KM	
Prędkość maksymalna	32,25 węzła	
Zapas paliwa	1300 ton mazutu	
Zasięg	5300 mil morskich przy prędkości 13 węzłów 1900 mil morskich przy prędkości 30 węzłów	
Załoga	1935 - (w czasie pokoju); ok. 450 osób 1941 - 1942: ok. 550 - 580 osób 1945 - ok. 630 - 650 osób	
Uzbrojenie	1935	6 armat kal. 152 mm (3 × II) 8 armat kal. 102 mm (4 × II – *Penelope* i *Aurora*) lub 4 armaty kal. 102 mm (4 × I – *Arethusa* i *Galatea*) 8 wkm. Vickersa kal. 12,7 mm (2 × IV) 6 wyrzutni torped kal. 533 mm (2 × III) 1 katapulta, 1 wodnosamolot
	1941	6 armat kal. 152 mm (3 × II) 8 armat kal. 102 mm 8 działek kal. 40 mm (pom-pom – 2 × IV) 6 działek kal. 20 mm Oerlikon (6 × I) 6 wyrzutni torped kal. 533 mm (2 × III)
	1942	6 armat kal. 152 mm (3 × II) 8 armat kal. 102 mm 8 działek kal. 40 mm (pom-pom – 2 × IV) 8 - 10 działek kal. 20 mm Oerlikon (8 – 10 × I)
	1945	6 armat kal. 152 mm (3 × II) 8 armat kal. 102 mm 8 działek kal. 40 mm (pom-pom – 2 × IV) 8 działek kal. 40 mm Bofors (2 × IV) 12 - 14 działek kal. 20 mm Oerlikon (12 – 14 × I)

Aby zapobiec dalszemu niszczeniu okrętu i ewentualnemu przejęciu go przez desant, a także z powodu braku możliwości obrony przeciwlotniczej w zniszczonym porcie, dowództwo ALW podjęło decyzję o samozatopieniu jednostki. Otwarto zawory denne i krążownik 20 marca osiadł na dnie w płytkich wodach portu Huludao, kładąc się na burtę.

Po zakończeniu wojny domowej, nowe władze ChRL podjęły ambitny plan odbudowy floty, w którym kluczową rolę miał odegrać dawny *Chung King*. W czerwcu 1951 roku, przy pomocy radzieckich specjalistów i nurków, rozpoczęto skomplikowaną operację podniesienia wraku. Akcja zakończyła się sukcesem i kadłub krążownika został odholowany do stoczni w Dalian (Port Arthur). Okręt otrzymał nową nazwę *Hsu Chang* (później zmienioną na *Ching Kang Shan*). Przystąpiono do oczyszczania kadłuba i oceny stanu technicznego maszyn.

Rozważano całkowite przezbrojenie okrętu w radzieckie systemy uzbrojenia. Planowano zamontowanie czterech podwójnych wież z armatami kal. 130 mm (standardowe dla niszczycieli typu Kotlin) oraz radzieckich działek przeciwlotniczych 37 mm. Po dokładnych oględzinach w 1954 roku okazało się, że wieloletnie przebywanie w słonej wodzie, uszkodzenia od bomb oraz brak części zamiennych do brytyjskich turbin Parsonsa czynią remont nieopłacalnym. Koszt modernizacji przewyższał wartość bojową starego krążownika.

Choć okręt nigdy nie odzyskał sprawności bojowej, jego kadłub był nadal wykorzystywany do celów pomocniczych. W 1955 roku po raz kolejny zmieniono dawnej *Aurorze* nazwę na *Huang He* (Żółta Rzeka). W 1959 roku kadłub został przebudowany na pływające koszary i bazę szkoleniową dla marynarzy ALW w Qingdao. Zdemontowano resztki uzbrojenia i nadbudówek, pozostawiając jedynie pusty kadłub z prowizorycznymi pomieszczeniami mieszkalnymi. W 1966 roku, podczas Rewolucji Kulturalnej okręt został ostatecznie wycofany z eksploatacji. W tym samym roku (lub na początku 1967) kadłub został pocięty na złom w stoczni w Szanghaju.

W ten sposób zakończyła się historia HMS *Aurora*. Okrętu, który przeszedł drogę od zwycięstw na Morzu Śródziemnym, przez flagową rolę w Chinach nacjonalistycznych, aż po smutny koniec jako pływające koszary w komunistycznych Chinach. Żaden z planowanych chińskich remontów nie doprowadził do przywrócenia mu pełnej sprawności operacyjnej po 1949 roku.

Grzegorz Nowak ❑

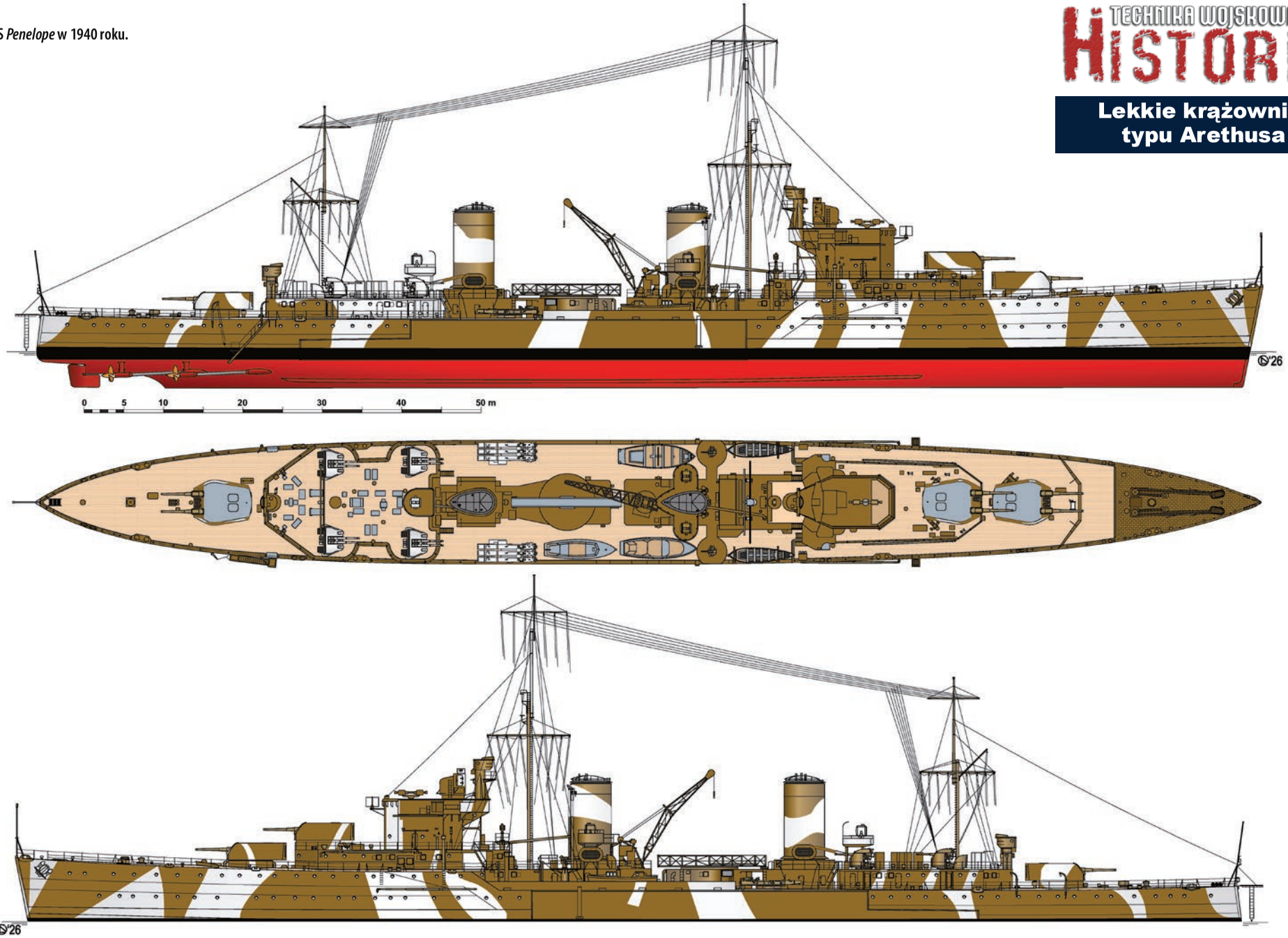


Krążownik *Chunking* w 1951 roku.

eprasa.pl a3c40e9349

Lekkie krążowniki typu Arethusa

● HMS *Penelope* w 1940 roku.

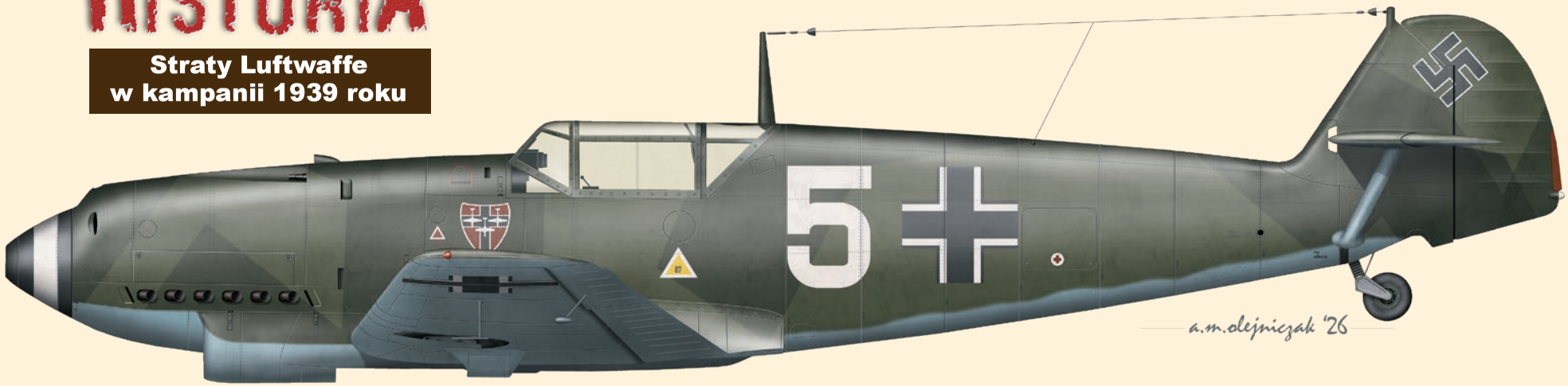


Rys: Grzegorz Nowak © 2026.

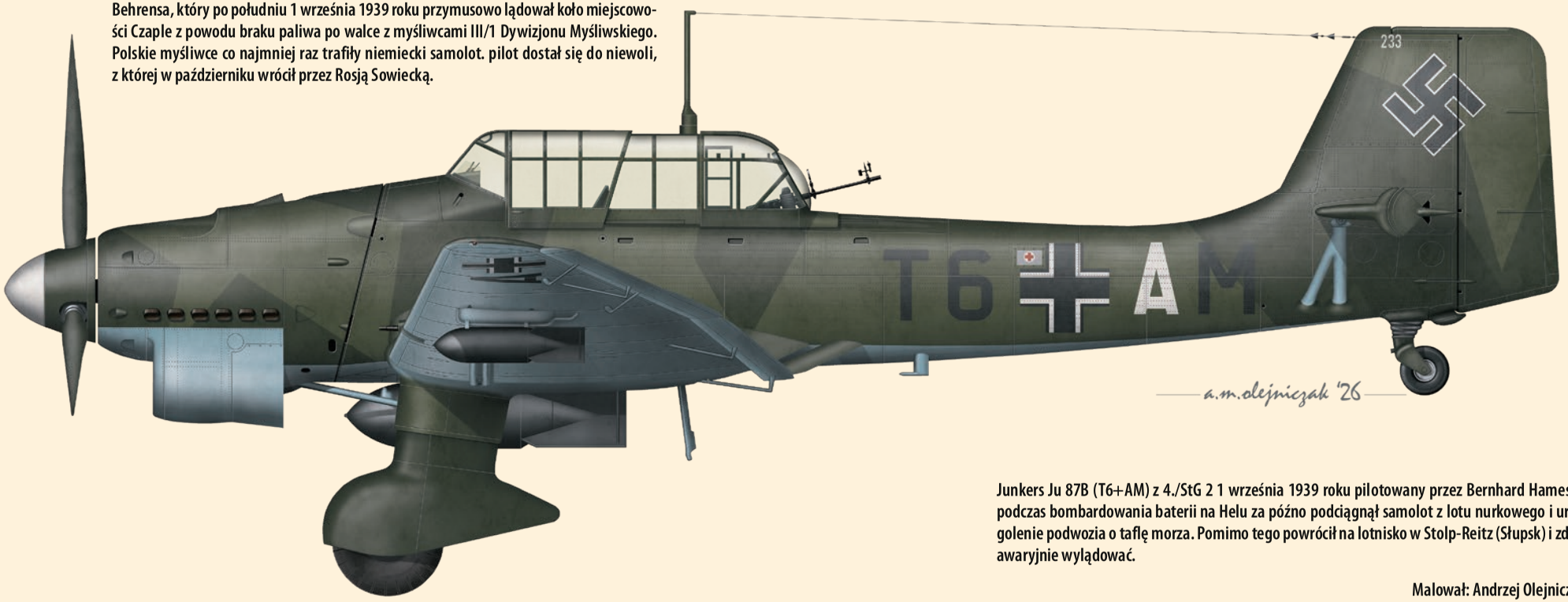
eprasa.pl a3c40e9349

TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

Straty Luftwaffe w kampanii 1939 roku



Messerschmitt Bf 109D „biała 5" z 1./JG 21 pilotowany przez Lt. Friedricha-Wilhelma Behrensa, który po południu 1 września 1939 roku przymusowo lądował koło miejscowości Czaple z powodu braku paliwa po walce z myśliwcami III/1 Dywizjonu Myśliwskiego. Polskie myśliwce co najmniej raz trafiły niemiecki samolot. pilot dostał się do niewoli, z której w październiku wrócił przez Rosją Sowiecką.



Junkers Ju 87B (T6+AM) z 4./StG 2 1 września 1939 roku pilotowany przez Bernhard Hamester, podczas bombardowania baterii na Helu za późno podciągnął samolot z lotu nurkowego i urwał golenie podwozia o taflę morza. Pomimo tego powrócił na lotnisko w Stolp-Reitz (Słupsk) i zdołał awaryjnie wylądować.

Malował: Andrzej Olejniczak

eprasa.pl a3c40e9349