BRYTYJSKIE LEKKIE KRĄŻOWNIKI TYPU ARETHUSA

TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

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

NUMER SPECJALNY 3/2026

magnum X

„Barbarossa" na Białorusi – 1941

Pierwsze zestrzelenie

W obronie Szanghaju i Nankinu (1)

ISSN 2080-9743
9 772080 974915 03>

eprasa.pl 80796bb337

TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

Chińskie Siły Powietrzne

Northrop *Gamma* 2E nr taktyczny 901 z 9. Dywizjonu 2. Grupy Chińskich Sił Powietrznych. Samolot ten później służył w 14. Dywizjonie (międzynarodowym).

Curtiss Export *Shrike* nr taktyczny 2604 z 26. Dywizjonu 9. Grupy Chińskich Sił Powietrznych.

Malował: Andrzej Olejniczak

eprasa.pl 80796bb337

magnum X

Numer specjalny
3/2026 (86)

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 TRZECI NUMER REGULARNY 2026 TW HISTORIA

W NUMERZE SPECJALNYM 3/2026 (86)

BITWY I KAMPANIE
Operacja „Barbarossa". Atak na Białoruś 4
KRZYSZTOF CIEŚLAK

BROŃ PANCERNA
Przebudowa Panzertruppen w 1940 roku 20
ROBERT MICHULEC

WOJNA W POWIETRZU
Chińskie Siły Powietrzne (1). 40
W obronie Szanghaju i Nankinu w 1937 roku
JACEK PUKROPP

LOTNICZY WRZESIEŃ
Jedenastki nad Krakowem. 56
Poranna walka III/2 Dywizjonu 1 września 1939 roku
ŁUKASZ ŁYDŻBA

HISTORIA FLOT
Łotewska Flota Wojenna 1919–1940 66
ZBIGNIEW LALAK

MONOGRAFIE MORSKIE
Brytyjskie lekkie krążowniki typu Arethusa (1) 88
GRZEGORZ NOWAK

eprasa.pl 80796bb337

Operacja „Barbarossa”

Atak na Białoruś

KRZYSZTOF CIEŚLAK

W czerwcu 1941 roku dwa totalitarne reżimy, oficjalnie uchodzące za dozgonnych sojuszników, skrycie szykowały się do śmiertelnego starcia. Sytuacja przypominała dwóch szulerów siadających do rozgrywki i starających się maksymalnie przechytrzyć jeden drugiego. Otwartą kwestią było tylko to, kto będzie szybszy i pierwszy wyprowadzi cios powalający przeciwnika.

eprasa.pl 80796bb337

Głównym celem III Rzeszy było zajęcie centrum administracyjnego Związku Sowieckiego, czyli Moskwy, a następnie opanowanie większości europejskiej części tego państwa. Dla zabezpieczenia skrzydeł jednocześnie miały zostać przeprowadzone jeszcze dwie ofensywy. Północna dla zajęcia republik nadbałtyckich i południowa przejmująca Ukrainę. Najsilniejsze uderzenie na kierunku moskiewskim było skierowane przez Zachodni Specjalny Okręg Wojskowy, czyli przez obszar Białorusi. O stosunku sił w pierwszym okresie walk na tym odcinku traktuje poniższy artykuł.

PRZYGOTOWANIA ARMII CZERWONEJ

Adolf Hitler podjął decyzję o ataku na Związek Sowiecki w sierpniu 1940 roku. Wtedy jeszcze był aktualny plan podboju Wielkiej Brytanii, ale wódz III Rzeszy przestał już wierzyć w szczere intencje dotychczasowego sojusznika. Z kolei Józef Stalin, który liczył na powtórkę sytuacji z I wojny światowej po upadku Francji postanowił przyspieszyć przygotowania do inwazji na III Rzeszę. O konkretnych planach sowieckiego przywódcy wiedziała jedynie niewielka grupka działaczy partyjnych z kierownictwa WKP (b) i wojskowych ze ścisłego dowództwa Armii Czerwonej. Oficjalne plany rozwoju sił zbrojnych i przemysłu zbrojeniowego sugerowały konflikt zbrojny nie wcześniej niż jesienią 1942 roku. W rzeczywistości przygotowania po stronie sowieckiej trwały jeszcze od końca 1940 roku. Jednocześnie prowadzono reorganizację i przezbrojenie wojsk lądowych oraz wojsk lotniczych. Obie strony przygotowania do wojny prowadziły w wielkiej tajemnicy zakładając, że do końca nie zostaną one wykryte. Stronie sowieckiej udało się to niemal całkowicie. Przygotowania strony niemieckiej były znacznie trudniejsze do ukrycia przed dobrze zakonspirowaną siatką sowieckich agentów i wywiadem brytyjskim. A część informacji zdobywanych przez Brytyjczyków trafiała także i do Moskwy przez sowieckich agentów w brytyjskim wywiadzie.

Od dawna w Związku Sowieckim a obecnie i w Rosji mocno zakorzenił się mit o niespodziewanej niemieckiej agresji, która całkowicie zaskoczyła miłujące pokój państwo Stalina. W rzeczywistości część niemieckich przygotowań była znana sowieckiemu najwyższemu dowództwu wojskowemu (Stawce). Świadczą o tym opublikowane w Rosji dokumenty. Przykładowo ludowy komisarz obrony S.K. Timoszenko w ściśle tajnym dokumencie zawierającym uaktualniony plan obrony i skierowanym 11 marca 1941 roku do naczelnika Sztabu Generalnego Armii Czerwonej G.K. Żukowa przedstawiał ocenę możliwości III Rzeszy, Finlandii, Rumunii i Węgier przeprowadzenia ataku na Związek Sowiecki. Za główny obiekt ataku uważał Ukrainę.

Pierwszy niemiecki seryjnie budowany niszczyciel czołgów (Panzerjäger I) 4,7cm PaK(t) (Sfl) auf Panzer I Ausf B. Była to prowizoryczna konstrukcja utworzona przez ustawienie na pozbawionym wieży kadłubie czołgu Panzer I Ausf B czeskiej armaty przeciwpancernej 47 mm. Zbudowano łącznie 190 takich pojazdów dość skutecznych w walce z sowieckimi czołgami lekkimi.

W tym samym miesiącu dowódca Zachodniego Specjalnego Okręgu Wojskowego Pawłow dokonując oceny sytuacji militarnej w sporządzonym memoriale uznał, że do dotychczasowych wrogów (w Europie) państwa sowieckiego, czyli Wielkiej Brytanii i Finlandii dołączyła III Rzesza. Zdaniem Pawłowa to państwo aktualnie zgromadziło na wschodniej granicy połowę swoich sił lądowych. Tu trzeba dodać, że Pawłow brał aktywny udział w grach wojennych obejmujących różne warianty sowieckiego ataku na III Rzeszę. Dowódca ZSOW przypuszczał, że jego okręg może zaatakować 70-80 niemieckich dywizji piechoty i 7 dywizji pancernych przy wsparciu 3500 samolotów. W przypadku głównego uderzenia z Prus Wschodnich na Front Północno-Zachodni (republiki nadbałtyckie) Pawłow przyjął, że jego okręg zaatakuje 40–45 dywizji piechoty i 3 dywizje pancerne przy wsparciu 1500–2000 samolotów. Oczywiście w każdej zaszłej sytuacji było przewidywane natychmiastowe przeciwdziałanie i wyrzucenie agresora z sowieckiego terytorium. Warto zwrócić uwagę na funkcjonowanie już w marcu terminu front.

Początkowo Adolf Hitler zamierzał zaatakować swego „serdecznego sojusznika" w maju, ale zmiana rządu w Jugosławii na proaliancki (a także i prorosyjski) doprowadziła do wojny z tym państwem oraz Grecją. W efekcie atak na Związek Sowiecki został przesunięty o miesiąc. Tymczasem po drugiej stronie granicy trwały przygotowania do mobilizacji rezerw a wojska ZSOW były przygotowywane do bliskiej już ofensywy w kierunku zachodnim. W drugiej dekadzie czerwca w okręgu był gotowy opracowany przez jego sztab plan przykrycia mobilizacji. Początek tego ściśle tajnego dokumentu brzmiał następująco:

Notatka o planie działań wojsk w osłonie na terytorium zachodniego specjalnego okregu wojskowego

1. Ogólne zadania wojsk w obronie granicy państwowej okręgu

1. W celu przykrycia ogólnej mobilizacji, ześrodkowania i rozwinięcia wojsk okręgu całe terytorium zostaje podzielone na cztery armijne rejony osłony (RO) granicy państwowej, a osobiście:

a) rejon osłony nr 1, Grodzieński – 3-ej Armii
b) rejon osłony nr 2, Białostocki – 10-ej Armii
c) rejon osłony nr 3, Bielski – 13-ej Armii
d) rejon osłony nr 4,Brzeski - 4-ej Armii

2. Ogólne zadania wojsk okręgu w obronie granicy państwowej:

a. Uporczywa obrona umocnień polowych wzdłuż granicy państwowej i w rejonach umocnionych.

Czołg średni Panzer III Ausf F lub G z armatą 37 mm z 2. Grupy Pancernej na drodze w okolicach Brześcia. Pojazd na wszelki wypadek jest wyposażony w solidna belkę przydatną podczas pokonywania błotnistych przeszkód. Obok grupa motocyklistów pełniąca rolę aktywnych grup rozpoznawczych.

eprasa.pl 80796bb337

Czołg średni Panzer III Ausf G z armatą 5,0 cm KwK L/42 w wariancie Tauchpanzer dostosowanym do pokonywania przeszkód wodnych po dnie. Takie czołgi należące do 18. Dywizji Pancernej 2. Grupy Pancernej 22 czerwca przekroczyły Bug pod Brześciem.

1. Nie dopuścić do wtargnięcia tak naziemnego, jak i powietrznego przeciwnika na terytorium okręgu;

2. Skutecznie osłaniać zmobilizowane, ześrodkowane i rozwijane wojska okręgu

b) Obroną przeciwlotniczą i działaniami lotnictwa zabezpieczyć normalną pracę dróg żelaznych i koncentrację wojsk.

c) Wszystkimi środkami i rodzajami rozpoznania okręgu w odpowiednim czasie określić charakter ześrodkowania i ugrupowania wojsk przeciwnika.

d) Aktywnymi działaniami lotnictwa wywalczyć panowanie w powietrzu i silnymi uderzeniami w główne węzły dróg żelaznych, mosty, odcinki między stacjami i zgrupowania wojsk zakłócić i zatrzymać ześrodkowanie i rozwinięcie wojsk przeciwnika;

e) Nie dopuścić do wysadzania i zrzucania na terytorium okręgu desantów powietrznych i grup dywersyjnych przeciwnika.

3) Obrona granicy państwowej jest organizowana na następujących zasadach:

a) za podstawę obrony wojsk przyjmujemy uporczywą obronę rejonów umocnionych i zorganizowanych na linii granicy państwowej umocnień polowych z wykorzystaniem wszystkich sił i możliwości personelu z czasów pokojowych w celu dalszego rozwijania ich. Obrona jest tworzona w oparciu o aktywne działania i rozwinięcie w jej głębi. Wszelkie próby przeciwnika przerwania obrony niezwłocznie likwidować kontratakami wojskowych i armijnych rezerw.

b) specjalną uwagę zwrócić na obronę przeciwlotniczą. W przypadku przerwania frontu obrony przez duże oddziały zmotoryzowane przeciwnika walka z nimi i ich zniszczenie będą organizowane bezpośrednio przez dowództwo okręgu, do tego celu część brygad artylerii przeciwpancernej, lotnictwa i korpusów zmechanizowanych pozostanie do dyspozycji dowództwa okręgu.

Zadaniem armii w takim przypadku będzie – zamknięcie wyrwy na froncie i niedopuszczenie do wejścia w nią piechoty zmotoryzowanej i wojsk polowych przeciwnika.

Zadanie brygad artylerii przeciwpancernej sprowadza się do tego, żeby na przygotowanych rubieżach powitać przeciwnika mocnym ogniem artylerii i razem z lotnictwem powstrzymać ich postępy do nadejścia i kontrataku naszych korpusów zmechanizowanych.

Zadaniem korpusów zmechanizowanych będzie – rozwijając się pod osłoną brygad artylerii przeciwpancernej i środków oddziałów PTO mocnymi skrzydłowymi i ześrodkowanymi atakami wspólnie z lotnictwem nanieść wyniszczające porażenie oddziałom zmechanizowanym przeciwnika i zlikwidować wyłom.

4) Szczególnie ważnymi kierunkami w granicach okręgu ustanawia się:

a) Suwałki, Lida;

b) Suwałki, Białystok;

c) Z frontu Ostrołęka, Małkinia Górna na Białystok;

d) Siedlec, Wołkowysk;

e) Brześć, Baranowicze;

Postanowienia dla ich osłony i zabezpieczenia, w związku z organizacją ogólnego planu obrony znajdują się w 6 rozdziale powyższego dokumentu.

Czołg lekki Panzer II Ausf. C z 3. batalionu 25. Pułku Czołgów 7. Dywizji Pancernej z 3. Grupy Pancernej. Pojazd przewozi dodatkowe zaopatrzenie i paliwo. Na pokrywie silnika znajduje się niewielka flaga ze swastyką jako znak rozpoznawczy dla własnego lotnictwa.

Rozdział ten jest dość obszerny i jego cytowanie zajęłoby zbyt wiele miejsca. Rozważano w nim różne warianty działań przeciwnika i konieczne do podjęcia przeciwdziałania. Z tego dokumentu wynika jednoznacznie, że na początku czerwca spodziewano się w każdej chwili wybuchu wojny z III Rzeszą. Sowiecki scenariusz przerzucenia odpowiedzialności na stronę niemiecką polegał na powtórzeniu sytuacji z granicy sowiecko-fińskiej w listopadzie 1939 roku. 22 czerwca „niemieckie" samoloty miały zrzucić bomby na Grodno. 23 czerwca miała zostać ogłoszona powszechna mobilizacja. 25 czerwca miała zostać zaatakowana Finlandia, którą uważano za wiernego sojusznika Hitlera, chociaż kraj ten nie planował udziału w wojnie. Około 30 czerwca miała rozpocząć się ofensywa na całej granicy sowiecko-niemieckiej. Przeciwnik nie zamierzał dostosowywać się do oczekiwań dotychczasowego sojusznika i w niedzielę 22 czerwca nad Grodno (i nie tylko) nadleciały prawdziwe niemieckie samoloty.

13 czerwca został ogłoszony przez Sztab Generalny Armii Czerwonej szczegółowy plan działania na wypadek niemieckiego ataku. W dokumentach z tamtego okresu dotyczących rozmieszczenia wojsk występuje termin „mobilizacja". Świadczy to o prowadzonych przygotowaniach do wojny. O aktualnej sytuacji w okręgach wojskowych gotowych do przekształcenia we fronty musiał być na bieżąco informowany Stalin. Informacje o dokładnym terminie niemieckiego ataku sowieckie władze partyjne i wojskowe uzyskały z wyprzedzeniem umożliwiającym ogłoszenie stanu alarmowego wzdłuż całej granicy. Dlaczego Stalin do niemal ostatniej chwili nie podejmował decyzji jeszcze dziś trudno powiedzieć. Czy liczył na przeciąganie sytuacji do momentu uzyskania gotowości? Czy też nie wierzył własnym marszałkom i generałom? I w tym momencie to, co było tak wspaniale zorganizowane w dokumentach, w praktyce całkowicie zawiodło. W Zachodnim Specjalnym Okręgu Wojskowym

eprasa.pl 80796bb337

Czołg z miotaczem płomieni Panzer II (Flamm) Ausf. A (Sd Kfz 122) budowany na podwoziu czołgu lekkiego Panzer II Ausf D. Główne uzbrojenie stanowiły dwa widoczne na błotnikach ruchome miotacze mieszanki zapalającej. Umieszczone na błotnikach dwa zbiorniki mieściły 160 dm³ takiej cieczy. W wieżyczce znajdował się karabin maszynowy 7,92 mm. Czołg nosił nazwę *Flamingo*. Egzemplarz ze zdjęcia należał do 100. batalionu czołgów ogniowych.

już w nocy z 21 na 22 czerwca łączność i dowodzenie zadziałały w typowy sowiecki sposób, czyli zapanował powszechny chaos.

PLANY NIEMCÓW

Dyrektywę nr 21 związaną z planem ataku na Związek Sowiecki Adolf Hitler podpisał 18 grudnia 1940 roku. Od tego dnia prowadzono intensywne przygotowania, mimo że wywiad nie posiadał wystarczających informacji o przeciwniku. Plan wojny przewidywał rozgromienie sowieckich sił zbrojnych w serii bitew wzdłuż granicy oraz zajęcie Moskwy, Leningradu i całej Ukrainy. Dla realizacji tych zamiarów armia niemiecka miała przeprowadzić trzy bardzo silne uderzenia na najważniejszych kierunkach. Sojusznicy III Rzeszy mieli działać na mniej istotnych odcinkach frontu.

Główny moskiewski kierunek natarcia był skierowany przez Zachodni Specjalny Okręg Wojskowy. Atak miała przeprowadzić Grupa Armii „Środek" (Heeresgruppe Mitte, dowódca generał feldmarszałek Fedor von Bock) będąca najsilniejszym zgrupowaniem niemieckich wojsk lądowych. Na drodze działania tej grupy znajdowała się poważna przeszkoda terenowa, czyli Bagna Prypeckie (Bagna Pińskie) stanowiące teren niemal niedostępny. Wymusiło to podział grupy na dwie części – północną i południową. Ponieważ rozmieszczone na terytorium Białorusi wojska ZSOW stanowiły jedno z najsilniejszych zgrupowań Armii Czerwonej, rozbicie ich miało być ważnym czynnikiem do odniesienia zwycięstwa na wschodzie. W chwili rozpoczęcia działań bojowych Grupa Armii „Środek" składała się z 34 dywizji piechoty, 9 dywizji pancernych, 6 dywizji zmotoryzowanych, dywizji kawalerii i dwóch brygad piechoty. Wsparcie lotnicze zapewniało 1670 samolotów 2. Floty Powietrznej (Luftflotte 2).

31 stycznia 1941 roku została podpisana dyrektywa dotycząca strategicznego skoncentrowania i następnie rozwinięcia wojsk. Zadaniem grupy było rozcięcie atakiem na skrzydłach wojsk okręgu i atak dwoma mobilnymi zgrupowaniami w kierunku Mińska. Połączenie obu grup miało nastąpić w rejonie Smoleńska. Następnie miał zostać nawiązany kontakt z wojskami Grupy Armii „Północ". Obie grupy miały współdziałać przy likwidacji przeciwnika w państwach nadbałtyckich i podczas zdobywania Leningradu.

W pierwszej fazie ataku dowództwo Grupy Armii „Środek" przewidywało dla jej elementów następujące zadania:

2. Grupa Pancerna razem z 4. Armią przerywają graniczne umocnienia przeciwnika w rejonie Kobrynia i na północ od niego, po czym szybko kierują się w kierunku Słucka i Mińska. Następnie nawiązują współpracę z 3. Grupą Pancerną nacierającą na północ od Mińska. Późniejta grupa stwarza warunki do likwidacji wojsk przeciwnika otoczonych między Białymstokiem i Mińskiem. Kolejnym zadaniem grupy jest zajęcie rejonu Smoleńska i terenów położonych na południe od

Czołg dowodzenia Befehlpanzer 38 (t) budowany na bazie czeskiego czołgu lekkiego LT 38/Pz 38 (t) z dowództwa 25. Pułku Pancernego 7. Dywizji Pancernej Wehrmachtu. Czołg jest wyposażony w antenę poręczową. Nad silnikiem znajdują się dodatkowe pojemniki z benzyną. Drewniana belka na błotniku miała być „lekarstwem" na rosyjskie błoto.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

tego miasta. Jednocześnie grupa miała zapobiec koncentracji sił przeciwnika wzdłuż górnego biegu rzeki Dniepr. W pierwszym etapie działań 2. Grupa Pancerna miała stworzyć dla Grupy Armii „Środek" przestrzeń operacyjną do dalszych zadań.

3. Grupa Pancerna współdziałając z 9. Armią miała przerwać graniczne umocnienia przeciwnika na północ od Grodna. Następnie obydwa zgrupowania miały osiągnąć rejon na północ od Mińska. Po uzyskaniu kontaktu z nacierającą na to miasto od południowego zachodu 2. Grupą Pancerną miała stworzyć warunki do likwidacji wojsk przeciwnika znajdujących się między Białymstokiem i Mińskiem. Następnie 3. Grupa Pancerna współdziałając z 2. Grupą Pancerną szybkim marszem miała zająć rejon wokół Witebska i na północ od tego miasta. Ten manewr miał uniemożliwić koncentrację sił przeciwnika w rejonie górnego biegu Dniepru. Miało to zapewnić Grupie Armii „Środek" swobodę działań operacyjnych podczas kontynuacji natarcia.

4. Armia miała nacierać po sforsowaniu rzeki Bug na północ i południe od Brześcia. Jej działania miały otworzyć 2. Grupie Pancernej drogę w kierunku Mińska. Główne siły tej armii miały kontynuować natarcie forsując rzekę Szara i zajmując rejon wokół Słonima i na południe od tego miasta. Wykorzystując powodzenie grup pancernych 4. Armia we współdziałaniu z 9. Armią miała wziąć udział w likwidacji wojsk przeciwnika znajdujących się między Białymstokiem i Mińskiem. Później 4. Armia poruszając się za 2. Grupą Pancerną miała zabezpieczyć swoje lewe skrzydło od strony Pińskich Błot. Jednocześnie miały zostać zdobyte przeprawy przez Berezynę między Bobrujskiem i Borysowem oraz przez Dniepr pod Mogilewem i na północ od niego.

9. Armia we współdziałaniu z 3. Grupą Pancerną miała swoim północnym skrzydłem przeprowadzić główne uderzenie na zgrupowanie przeciwnika rozmieszczone na zachód i północ od Grodna. Następnie, wykorzystując sukces 3. Grupy Pancernej, miała poruszać się szybkim marszem w kierunku Lidy i Wilna. Jednocześnie razem z 4. Armią miała przystąpić do likwidacji sił przeciwnika znajdujących się między Białymstokiem i Mińskiem. Po czym podążając za 3. Grupą Pancerną miała dojść do rzeki Zachodnia Dźwina w rejonie Połocka i na południowy wschód od tego miasta.

Czołg średni (niekiedy określany jako ciężki) Panzer IV Ausf. D z 10. Dywizji Pancernej 2. Grupy Pancernej na drodze pod Brześciem. Pojazd jest całkowicie „samowystarczalny", bowiem na kadłubie przewozi dodatkowe wyposażenie i plandekę a do tego holuje przyczepkę z paliwem. Widoczne żerdzie miały być pomocne podczas forsowania błotnistych rzeczek.

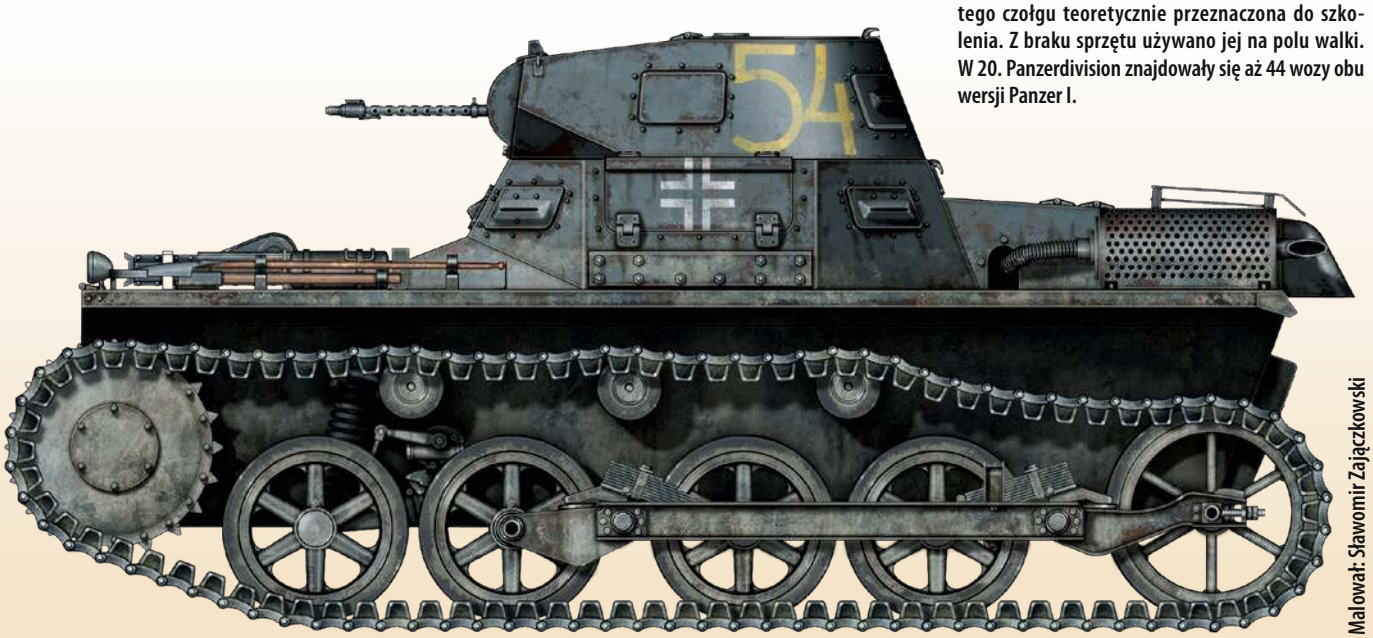
ROZMIESZCZENIE WOJSK STRON

Wehrmacht

Kampania na Bałkanach nie miała wpływu na wyposażenie niemieckich wojsk lądowych, bowiem straty w sprzęcie zostały uzupełnione. Gorzej było w Luftwaffe, gdzie mimo niewielkich strat wiele samolotów wymagało przeglądów i napraw. Koncentrację sił niemieckich w pobliżu granicy przeprowadzono na krótko przed 22 czerwca, co dość skutecznie zamaskowało zamiary i zmyliło przeciwnika w kwestii terminu uderzenia.

Tuż przed atakiem tak wyglądało rozmieszczenie wojsk Grupy Armii „Środek". na północy, czyli na lewym skrzydle w przesmyku suwalskim została rozmieszczone 3. Grupa Pancerna (dowódca generał pułkownik Hoth) i 9. Armia (dowódca generał pułkownik Strauss). Obydwa te związki operacyjne do 25 czerwca miały działać przeciwko wojskom Nadbałtyckiego Specjalnego Okręgu Wojskowego posuwając się w kierunku Wilna. Następnie miały skręcić na południe kierując się w stronę Mińska. Kontynuując natarcie w kierunku północno-wschodnim miały dotrzeć

Czołg lekki Panzer I Ausf. A należący do 20. Dywizji Pancernej Wehrmachtu. Była to pierwsza wersja tego czołgu teoretycznie przeznaczona do szkolenia. Z braku sprzętu używano jej na polu walki. W 20. Panzerdivision znajdowały się aż 44 wozy obu wersji Panzer I.



Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

Produkowany w Protektoracie Czech i Moraw pod oznaczeniem Panzer 38(t) czołg lekki Praha LT 38 miał nad innymi niemieckimi czołgami lekkimi zdecydowaną przewagę uzbrojenia. Jego proste konstrukcyjnie zawieszenie redukowało możliwość występowania awarii. Pojazd ze zdjęcia należący do 19. Dywizji Pancernej 3. Grupy Pancernej po uszkodzeniach w boju na początku lipca został zdobyty przez wojska sowieckie.

do rejonu Witebska z zamiarem uniemożliwienia koncentracji wojsk przeciwnika w górnym biegu Dźwiny. Skład 3. Grupy Pancernej 21 czerwca 1941 roku wyglądał następująco:

XXXIX Korpus Zmotoryzowany –
- 7. Dywizja Pancerna,
- 20. Dywizja Pancerna,
- 14. Dywizja Zmotoryzowana,
- 20. Dywizja Zmotoryzowana;

LVII Korpus Zmotoryzowany –
- 12. Dywizja Pancerna,
- 19. Dywizja Pancerna,
- 18. Dywizja Zmotoryzowana;

V Korpus Armijny (przydzielony ze składu 9. Armii) –
- 5. Dywizja Piechoty,
- 35. Dywizja Piechoty;

VI Korpus Armijny (przydzielony ze składu 9. Armii) –
- 6. Dywizja Piechoty,
- 26. Dywizja Piechoty.

9. Armia Polowa 21 czerwca składała się z:

VIII Korpus Armijny –
- 87. Dywizja Piechoty,
- 102. Dywizja Piechoty,
- 129. Dywizja Piechoty,
- 900. Samodzielna Brygada;

XX Korpus Armijny –
- 162. Dywizja Piechoty,
- 256. Dywizja Piechoty,
- 561. Dywizjon Niszczycieli Czołgów;

XXXXII Korpus Armijny –
- 8. Dywizja Piechoty,
- 28. Dywizja Piechoty,
- 161. Dywizja Piechoty,
- 403. Dywizja Ochronna.

9 Armia Polowa we współpracy z 3. Grupą Pancerną miała przerwać linię sowieckich umocnień wzdłuż granicy i wyprowadzić natarcie w kierunku Lidy i Wilna. Wykorzystując powodzenie grupy pancernej armia razem z 4. Armią Polową miała przeprowadzić likwidację sowieckich oddziałów otoczonych w rejonach nadgranicznych. Później 9. Armia Polowa poruszając się za 3. Grupą Pancerną miała opanować przeprawy przez rzekę Północna Dźwina w rejonie Połocka.

W pierwszym rzucie lewego skrzydła na froncie o szerokości 50 km miały nacierać 7., 12. i 20. DPanc z 732 czołgami i działami samobieżnymi. Na tym odcinku granicy po drugiej stronie znajdowały się pozycje 128. i 56. Dywizji Strzeleckich i jednego pułku 188. Dywizji Strzeleckiej.

Prawe skrzydło Grupy Armii „Środek" miało nacierać na tzw. kierunku brzeskim, czyli w kierunku Brześcia Litewskiego. To skrzydło tworzyły 2. Grupa Pancerna i 4. Armia Polowa (dowódca generał feldmarszałek von Kluge). Organizacyjnie grupa podlegała armii. Zadaniem 2. Grupy Pancernej (dowódca generał pułkownik Hans Guderian) było przebicie się przez linię umocnień granicznych pod Brześciem i szybkie natarcie na kierunku Prużany – Baranowicze – Kobryń – Stare Drogi mające za cel osiągnięcie rejonu Mińska i Słucka. Po zajęciu tego rejonu 2. Grupa Pancerna miała kontynuować szybki marsz na wschód w stronę Smoleńska.

Zmotoryzowane korpusy 2. Grupy Pancernej po przeprawieniu się przez graniczną rzekę Bug w jej dolnym biegu (Zachodni Bug) miały nacierać wzdłuż dróg w dwóch kierunkach – XXIV KA na Brześć i Bobrujsk a XXXXVII na Sokołów Podlaski, Prużany i Baranowicze. Za nimi w obu kierunkach miał się posuwać znajdujący się w drugim rzucie XXXXVI Korpus Zmotoryzowany.

21 czerwca w skład 2. Grupy Pancernej wchodziły:

XXIV Korpus Zmotoryzowany –
- 3. Dywizja Pancerna,
- 4. Dywizja Pancerna,
- 10. Dywizja Zmotoryzowana,
- 1. Dywizja Kawalerii,
- 267. Dywizja Piechoty,
- 521. Dywizjon Niszczycieli Czołgów,
- 543. Dywizjon Niszczycieli Czołgów;

XXXXVI Korpus Zmotoryzowany –
- 10. Dywizja Pancerna,
- Zmotoryzowany Pułk Grossdeutschland,
- Dywizja Zmotoryzowana SS Das Reich;

XXXXVII Korpus Zmotoryzowany –
- 17. Dywizja Pancerna,
- 18. Dywizja Pancerna,
- 29. Dywizja Zmotoryzowana,
- 167. Dywizja Piechoty,
- 611. Dywizjon Niszczycieli Czołgów;

Czołg lekki Panzer II Ausf.C z 3.batalionu 25. Pułku Pancernego (Panzerregiment) 7. Dywizji Pancernej z 3. Grupy Pancernej Grupy Armii „Środek". Ta grupa armii posiadała w swoich oddziałach pancernych 43 czołgi tego typu. Chociaż ich wartość bojowa była podobno niewielka, to w konfrontacji z piechotą pozbawioną środków przeciwpancernych były bardzo skuteczne. Radziły sobie całkiem nieźle w starciach z sowieckimi czołgami lekkimi.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

XII Korpus Armijny (wydzielony ze składu 4. Armii) –
31. Dywizja Piechoty,
34. Dywizja Piechoty,
45. Dywizja Piechoty,
255. Dywizja Piechoty (przydzielona do dyspozycji sztabu 2. Grupy Pancernej).

W pierwszym rzucie tej grupy na froncie o szerokości 70 km miały atakować 3., 4., 17. i 18. Dywizje Pancerne z 905 czołgami i działami pancernymi.

▲ **Ciągnik Sd.Kfz 10 z zainstalowanym na skrzyni automatycznym działkiem 20 mm. Pojazd był mobilnym środkiem obrony przeciwlotniczej maszerujących kolumn. Jednocześnie holował przyczepkę z zaopatrzeniem.**

Większość sił 4. Armii była skoncentrowana na północny zachód od Brześcia. Głównym zadaniem tej armii było opanowanie przepraw przez Bug (tzw. Zachodni Bug) i przerwanie umocnień ciągnących się wzdłuż rzeki na odcinku Sokołów Podlaski, Ostrów Mazowiecki. Następnie armia miała nacierać przez Białystok i Wołkowysk. Główne siły armii miały sforsować rzekę Szara pod Słonimem. Wykorzystując sukcesy 2. Grupy Pancernej 4. Armia razem z 9. Armią miała przystąpić do likwidacji wojsk przeciwnika otoczonych między Białymstokiem i Mińskiem. Po wykonaniu tego zadania 4. Armia miała ruszyć za 2. Grupą Pancerną osłaniając południowe skrzydło Grupy Armii „Środek" od strony Błot Pińskich. Jednocześnie armia miała opanować przeprawy przez Berezynę na odcinku od Bobrujska do Borysowa. Kolejnym etapem działań miało być sforsowanie górnego Dniepru i opanowanie rejonu Mogilewa.

21 czerwca w składzie 4. Armii znajdowały się:

VII Korpus Armijny –
7. Dywizja Piechoty,
23. Dywizja Piechoty,
258. Dywizja Piechoty,
268. Dywizja Piechoty,
529. Dywizjon Niszczycieli Czołgów;

IX Korpus Armijny –
137. Dywizja Piechoty,
263. Dywizja Piechoty,
292. Dywizja Piechoty;

XIII Korpus Armijny –
17. Dywizja Piechoty,
78. Dywizja Piechoty;

XXXXIII Korpus Armijny –
131. Dywizja Piechoty,
134. Dywizja Piechoty,
252. Dywizja Piechoty;
221. Dywizja Ochronna,
286. Dywizja Ochronna.

Rezerwę dowódcy Grupy Armii „Środek" stanowił LXIII Korpus Armijny mający w swoim składzie tylko jedną dywizję piechoty. Wsparcie lotnicze zapewniał generał feldmarszałek Albert Kesselring ze swoją 2. Flotą Powietrzną.

Z tego zestawienia wynika, że przerwanie sowieckiej obrony zależało a znacznym stopniu od skuteczności działania dziewięciu dywizji pancernych, czterech wspierających je batalionów niszczycieli czołgów i dwóch batalionów opancerzonych miotaczy ognia.

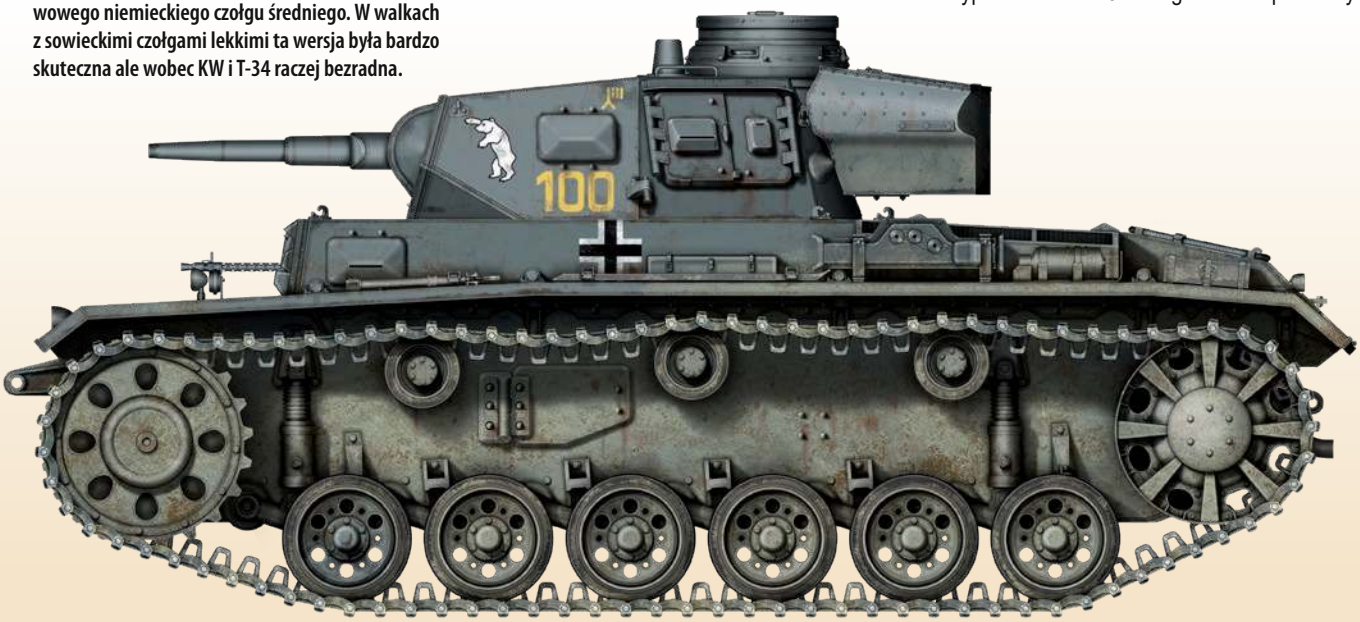
W 3. Grupie Pancernej 21 czerwca 1941 roku znajdowały się następujące czołgi i działa pancerne: 126 Pz I, 177 Pz II, 5 Pz III, 121 Pz IV, 507 Pz 38(t), 9 PzBef/Pz III, 28 PzBef/Pz 38(t), 42 Flammpz/Pz II Ausf. A, 6 SiG 33/Pz I, 27 Panzerjager I. Oprócz tego grupa miała na stanie 54 francuskie samochody pancerne Panhard 178 (P 204(f)) – 18 w 7. DPanc i 36 w 20. DPanc. Razem 1102 wozy bojowe.

W poszczególnych oddziałach grupy przydziały wozów bojowych przedstawiały się następująco:

7. DPanc – 53 Pz II, 30 Pz IV, 167 Pz 38(t), 8 PzBef/Pz III, 7 PzBef/Pz 38(t), 6 SiG 33/Pz I (razem 271)
12. DPanc – 40 Pz I, 33 Pz II, 30 Pz IV, 109 Pz 38(t), 8 PzBef/Pz 38(t) (razem 220)
19. DPanc – 42 Pz I, 35 Pz II, 30 Pz IV, 110 Pz 38(t), 11 PzBef/Pz 38(t) (razem 228)
20. DPanc – 44 Pz I, 31 Pz II, 31 Pz IV, 121 Pz 38(t), 2 PzBef/Pz 38(t) (razem 229).
Pz.Abt. 101 (Flamm) – 25 Pz II, 5 Pz III, 42 Flammpanzer (razem 73).
643. Pz.J.Abt – 27 Panzerjager.

2. Grupa Pancerna 21 czerwca 1941 roku była wyposażona w 1157 czołgów i dział pancernych

▼ **Czołg średni Panzer III Ausf. E wczesnej produkcji z armatą 37 mm. Ten pojazd był przydzielony do 35. Pułku Pancernego 4. Dywizji Pancernej z 2. Grupy Pancernej. Była to wcześniejsza wersja podstawowego niemieckiego czołgu średniego. W walkach z sowieckimi czołgami lekkimi ta wersja była bardzo skuteczna ale wobec KW i T-34 raczej bezradna.**



Malował: Sławomir Zajączkowski.

eprasa.pl 80796bb337

Koniec czerwca w okolicach Mińska. Tankowanie w mocno prymitywnych warunkach czołgu Panzer IV Ausf. D z 12. Dywizji Pancernej 3. Grupy Pancernej. Widocznie Niemcom brakowało odpowiednich cystern lub sytuacja uniemożliwiała ich użycie. Na zdjęciu widać, że beczka jest dostarczana z platformy kolejowej.

– 18 Pz I, 266 Pz II, 164 Pz III z armatą 37 mm, 381 Pz III z armatą 50 mm, 138 Pz IV, 58 PzBef, 42 Flammpz/Pz II, 9 czołgów zdobycznych, 81 Panzerjager I.

Przydziały wozów bojowych do poszczególnych oddziałów:

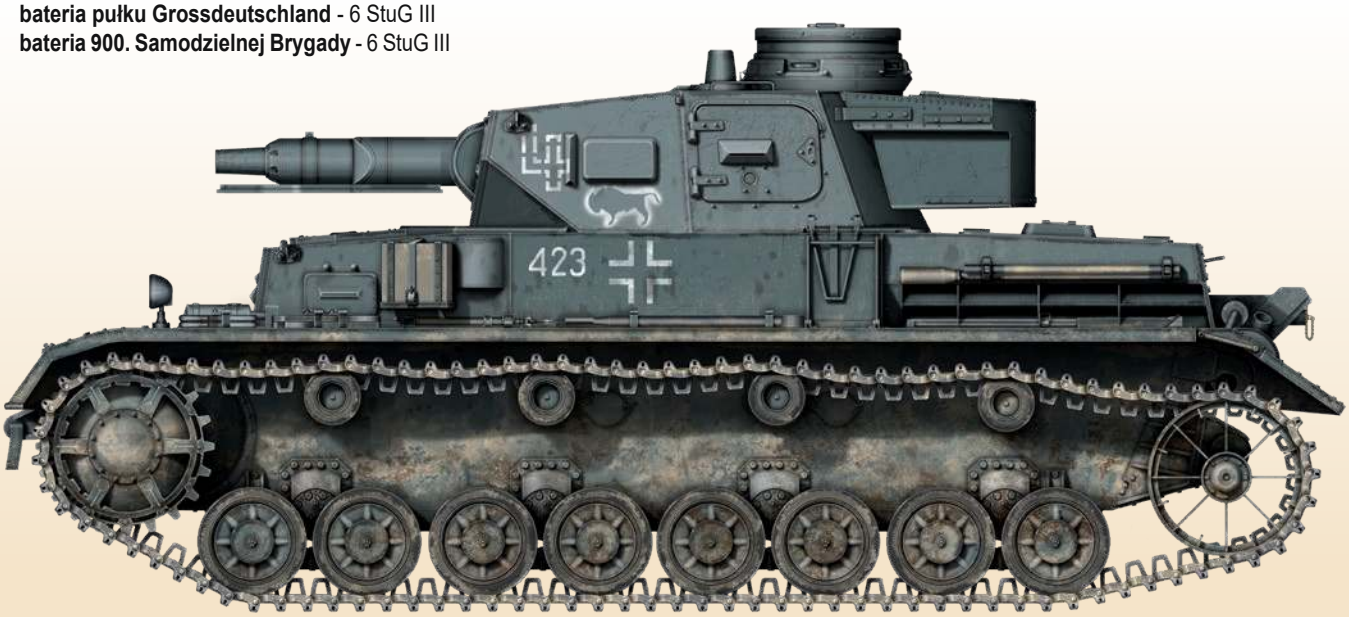
3. DPanc – 58 Pz II, 29 Pz III z 37 mm, 81 Pz III z 50 mm, 32 Pz IV, 15 PzBef (razem 215).
4. DPanc – 44 Pz II, 31 Pz III z 37 mm, 74 Pz III z 50 mm, 20 Pz IV, 8 PzBef (razem 177).
10. DPanc – 45 Pz II, 105 Pz III z 50 mm, 20 Pz IV, 12 PzBef (razem 182).
17. DPanc – 12 Pz I, 44 Pz II, 106 Pz III z 50 mm, 30 Pz IV, 10 PzBef (razem 202).
18. DPanc – 6 Pz I, 50 Pz II, 99 Pz III z 37 mm, 15 Pz III z 50 mm, 36 Pz IV, 12 PzBef (razem 218).
Pz.Abt. 100 (Flamm) – 25 Pz II, 5 Pz III z 37 mm, 1 PzBef, 42 Flammpz, 9 czołgów zdobycznych (razem 82).
521. Pz.J.Abt. – 27 Panzerjager I.
543. Pz.J.Abt. – 27 Panzerjager I.
611. Pz.J.Abt. – 27 Panzerjager I.

172 wozy bojowe z uzbrojeniem armatnim były też przydzielone do korpusów armijnych i dywizji piechoty. Tak wyglądał 21 czerwca 1941 roku przydział tych pojazdów do poszczególnych oddziałów:

561. Pz.J.Abt – 27 Panzerjager I
529. Pz.J.Abt. – 27 Panzerjager I
189. StuG. Abt. – 18 StuG III
191. StuG. Abt. – 18 Stug III
192. StuG. Abt. – 18 Stug III
201. StuG. Abt. – 18 Stug III
203. StuG. Abt. – 18 StuG III
210. StuG. Abt. – 18 StuG III
bateria pułku Grossdeutschland - 6 StuG III
bateria 900. Samodzielnej Brygady - 6 StuG III

Czołg lekki Panzer 38(t) z 7. Dywizji Pancernej 3. Grupy Pancernej na błotnistej ulicy białoruskiej wsi, początek lipca 1941 roku. Czeski czołg na błotnistym lub piaszczystym gruncie radził sobie zdecydowanie lepiej niż jego niemieckie odpowiedniki. Uwagę zwraca czterocyfrowy numer taktyczny na wieży czołgu.

Czołg średni Panzer IV Ausf. D z 10. Dywizji Pancernej 2. Grupy Pancernej. Te czołgi traktowano jako ciężkie wozy wsparcia dla czołgów średnich. Armaty 75 mm tych czołgów miały głównie niszczyć lekkie umocnienia polowe i stanowiska artylerii podczas przełamywania obrony. Ten czołg ma na kadłubie jeszcze stare oznaczenie taktyczne.



Malował: Sławomir Zajączkowski.

eprasa.pl 80796bb337

Razem 118 dział szturmowych z armatą L24 na podwoziu Pz III i 54 niszczyciele czołgów z armatą 47 mm PaK 36(t). Wymienione w zestawieniu czołgi PzIV były uzbrojone w 75 mm armatę L 24 i służyły jako wsparcie artyleryjskie dla innych czołgów. Czołgi PzBef były wozami dowodzenia. Flammpz to czołgi Sd.Kfz. 122 Pzkpfw II (F) Flamingo budowane na podwoziu Pz II Ausf. D i uzbrojone w karabin maszynowy 7,9 mm i dwa miotacze ognia. Z czołgów lekkich Pz I były uzbrojone tylko w 2 × 7,9 mm, Pz II w działko 20 mm i km 7,9 mm a czeskie Pz 38(t) w armatę 37 mm i 2 × 7,9 mm.

22 czerwca Grupa Armii „Środek" liczyła około 820 000 ludzi w oddziałach Wehrmachtu. Główne uzbrojenie stanowiło 2379 czołgów i dział samobieżnych (z których pierwszego dnia zaangażowanych było tylko 1331) oraz 14390 dział i moździerzy. Wsparcie z powietrza zapewniało 1637 samolotów bojowych i transportowych – 344 dwusilnikowe bombowce He 111, Ju 88 i Do 17, 307 bombowców nurkujących Ju 87, 525 samolotów myśliwskich Bf 109E i F, 87 dwusilnikowych samolotów myśliwskich Bf 110, 30 samolotów dalekiego rozpoznania, 261 samolotów bliskiego rozpoznania i współpracy z armią oraz 83 samoloty transportowe Ju 52.

Armia Czerwona w Zachodnim Specjalnym Okręgu Wojskowym

Ten okręg wojskowy w swojej formie z czerwca 1941 roku powstał po napadzie na Polskę i aneksji tzw. Zachodniej Białorusi. Do obsadzenia okupowanych ziem polskich jeszcze w 1939 roku utworzono trzy armie: 3., 4. i 10. tworzące garnizon Białoruskiego Okręgu Wojskowego. W maju 1941 roku dołączyła do nich 13. Armia już jako część Zachodniego Specjalnego Okręgu Wojskowego. Dokładne stany personelu i sprzętu w okręgu na dzień 22 czerwca są trudne do ustalenia, bowiem szczegółowe raporty były sporządzane w drugiej dekadzie miesiąca, a stanu z końca czerwca już nie zdążono podsumować.

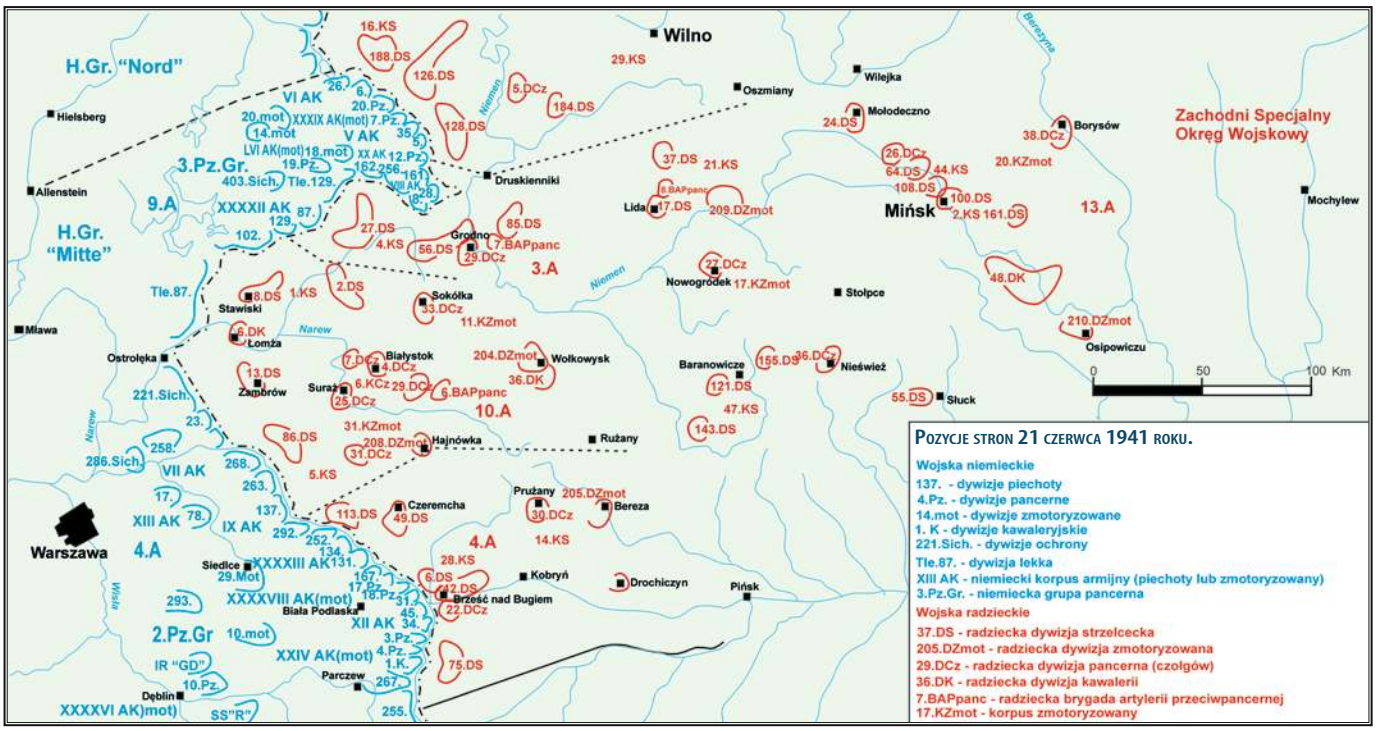
Według danych z 1 czerwca 1941 roku stan ilościowy wojsk okręgu wyglądał następująco: personel – 671 165, karabiny i karabinki – 773 445, pistolety maszynowe – 24 237, ciężkie i ręczne karabiny maszynowe – 27 574, 12,7 mm karabiny maszynowe DSzK – 98, działa polowe – 6437, moździerze – 6610, działa przeciwlotnicze – 1138, czołgi – 3345, samochody ciężarowe – 24 925, pozostałe samochody – 10 177, traktory i ciągniki – 5706, konie – 68 648.

Jak wyglądały zadania armii przydzielonych do tych okręgów na wypadek wojny z III Rzeszą.

Dowódcą 3. Armii stacjonującej na styku okręgów Nadbałtyckiego i Zachodniego był generał lejtnant W. Kuzniecow, głównym oficerem politycznym tej armii i jednocześnie członkiem Rady Wojskowej był armijny komisarz II rangi N. Barjukow. Sztab 3. Armii znajdował się w Grodnie a jej oddziały były rozmieszczone w rejonie Augustowa, Grodna i Wołkowyska. Głównym zadaniem tej armii była osłona od zachodu Lidy i Wołkowyska. W skład pierwszego rzutu armii wchodziły 4. Korpus Strzelecki, 11. Korpus Zmechanizowany, 11. SAD (mieszana dywizja lotnicza), 7. Brygada Lotnicza i garnizony Grodzieńskiego RU. Drugi rzut był rozmieszczony wokół Lidy, Worobowa i Mołodeczna. W jego skład wchodziły 21. Korpus Strzelecki (dowódca generał major W. Borisow). Ten korpus 15 czerwca zaczął się przemieszczać z rejonu Połock – Lepel – Witebsk do rejonu stacjonowania 3. Armii, ale przed 22 czerwca do rejonu Lidy dotarły jedynie dowództwo tego korpusu i oddziały 17. Dywizji Strzeleckiej.

10. Armia ulokowała swój sztab w Białymstoku. Dowódcą tej armii był generał major K. Gołubiew a głównym oficerem politycznym i członkiem Rady Wojennej był dywizyjny komisarz D. Dubrowski. Ta armia obsadzała tzw. występ białostocki wypełniający centralną część zachodniej granicy okręgu. Była to najsilniejsza armia okręgu. W jej składzie znajdowały się 1. i 5. Korpusy Strzeleckie, 6. i 13. Korpusy Zmechanizowane, 6. Korpus Kawaleryjski, 9. Mieszana Dywizja Lotnicza i Osowiecki RU. Do 22 czerwca oddziały tej armii znajdowały się w pobliżu granicy częściowo w letnich obozach a częściowo w koszarach.

Drogę prowadzącą przez Brześć w kierunku Mińska miała zamykać 4. Armia, której sztab znajdował się w Kobryniu. Dowódcą tej armii był generał major A. Korobkow, a głównym oficerem politycznym był członek Rady Wojennej dywizjonowy komisarz F. Szłykow. W skład 4. Armii wchodziły: 28. Korpus Strzelecki, 14. Korpus Zmechanizowany, garnizon twierdzy w Brześciu, 447. i 455. Pułki Artylerii Korpuśnej oraz 120. Pułk Haubic HAP RGK. Osłonę lotniczą miała zapewniać 10. SAD. Za armią był jeszcze jako osłona tyłów rozmieszczony 47. Korpus Strzelecki.



22 czerwca ta armia miała przyjąć na siebie najsilniejsze niemieckie uderzenie. Tu dysproporcja sił była wyraźnie widoczna. Oddziały armii liczyły siedem dywizji, przeciwnik 20,5 (stosunek 2,9:1). 68 700 żołnierzy Armii Czerwonej miało przeciwko sobie 325 900 żołnierzy niemieckich. Tu przewaga była jeszcze większa, bo 4,7:1. Atak wspierały 823 czołgi, którym obrona mogła przeciwstawić 478 (stosunek 1,7:1) oraz 5898 niemieckich dział i moździerzy, obrona dysponowała 1611 (stosunek 3,6:1). Lotnictwo niemieckie miało użyć 1000 samolotów, obrona dysponowała połową tej liczby (stosunek 2:1).

13. Armia jako niedawno sformowana została rozmieszczona w drugiej linii wojsk okręgu. Dowódcą tej armii był generał major P. Fiłatow. Członkiem Rady Wojennej i głównym oficerem politycznym był komisarz brygady P. Furt. Sztab 13. Armii został rozmieszczony w Mogilewie. W rzeczywistości armia ta istniała głównie na papierze. Od maja do 22 czerwca zorganizowa-

eprasa.pl 80796bb337

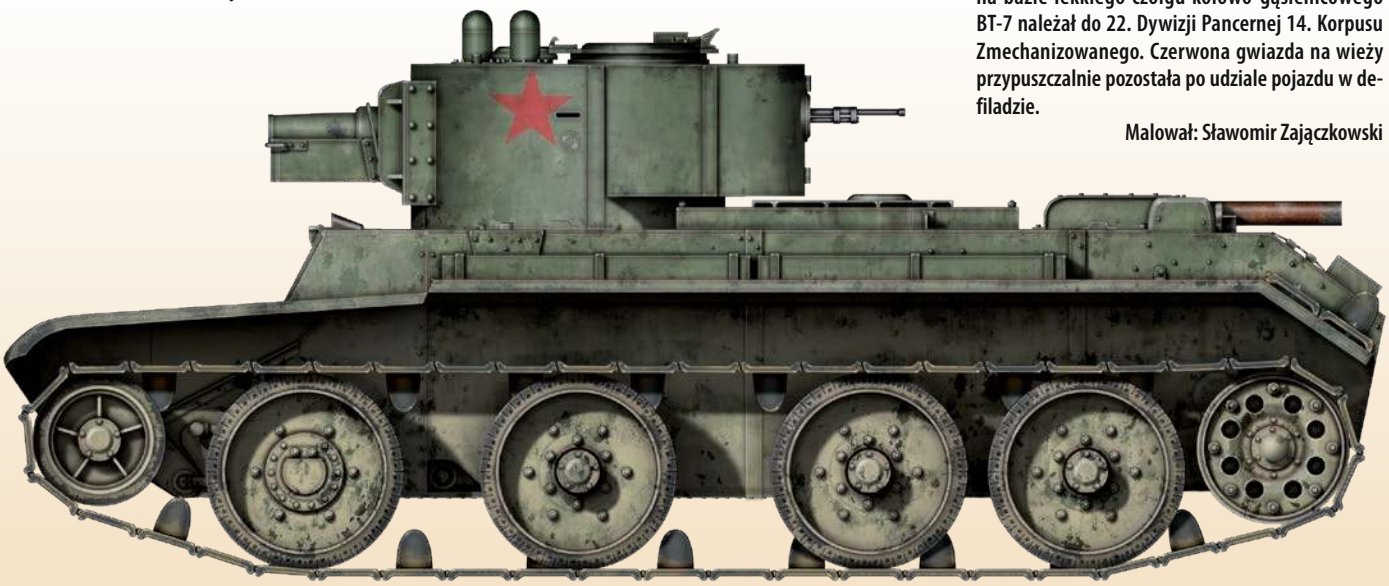
Czołg lekki T-26 był podstawowym wozem bojowym Armii Czerwonej. Na zdjęciu wykonanym podczas ćwiczeń widoczny jest wóz wzór 1933 rok tzw. radiowy. Była to budowana w największej liczbie wersja tego czołgu. Powstało 6065 egzemplarzy, z których 3938 otrzymało radiostację 71-TK-1 z anteną poręczową. Widoczny na drugim planie T-26 wzór 1939 rok wskazuje, że ćwiczenia przeprowadzono na krótko przed „Barbarossą".

no jedynie szkieletowe dowództwo liczące tylko 64 osoby (40% stanu osobowego). Dowództwo armii miało zostać przeniesione do Bielska, ale stosowny rozkaz nie został wydany. Dopiero dwa dni przed początkiem wojny został wydany rozkaz o przeniesieniu dowództwa armii do rejonu Mińska. Realizację tego rozkazu zaczęto pierwszego dnia wojny. Według planu w skład 13. Armii miały wejść: 2. i 44. Korpusy Strzeleckie oraz 13. Korpus Zmechanizowany. Ten korpus także istniał głównie w dokumentach bowiem jego dywizje były pozbawione większości etatowych czołgów. W skład 2. KS miały wejść 113. i 49. Dywizje Strzeleckie. W chwili rozpoczęcia działań bojowych dowództwo 2. KS nie zdążyło zebrać obu dywizji strzeleckich. Z kolei mocno niekompletny 13. KZmech był w trakcie dyslokacji do rejonów Łap, Bielska i Chajnówki i przedstawiał minimalną wartość. Dowództwo nie zdążyło dotrzeć do Bielska. Podporządkowany 13. Armii Zambrowski RU miał nieukończone umocnienia a jego nasycenie uzbrojeniem było niewielkie. W chwili rozpoczęcia działań wojennych obie dywizje strzeleckie i korpus zmechanizowany były całkowicie pozbawione dowodzenia. W takiej sytuacji oddziały te rozpoczęły, atakowane przez przeciwnika, chaotyczny odwrót w kierunku północno-wschodnim do rejonu działania 10. Armii.

Armie były związkami operacyjnymi, z kolei największymi związkami taktycznymi były korpusy strzeleckie (czyli piechoty). Nosiły one numery 1., 2., 4., 5., 21., 28., 44. i 47. Organizacyjnie korpus strzelecki składał się z 2-3 dywizji strzeleckich, 1-2 pułków artylerii korpuśnej, samodzielnego dywizjonu artylerii przeciwlotniczej, samodzielnego batalionu saperów, samodzielnego batalionu łączności i rozbudowanych służb tyłowych. Od września 1939 roku do początku wojny z III Rzeszą trzykrotnie były zmieniane stany etatowe dywizji strzeleckich, ostatni raz 5 kwietnia 1941 roku. Łącznie w korpusach strzeleckich ZSOW znajdowały się 24 dywizje strzeleckie. Ich realna wartość była znacznie mniejsza od etatowej, bowiem posiadały tylko od 20 do 40% personelu, średnio 9327 ludzi. Powszechnie brakowało środków transportu. Dywizje miały średnio po 50-60% samochodów i ciągników. Brakowało też artylerii polowej i przeciwlotniczej oraz pistoletów maszynowych.

Korpusy zmechanizowane były najmniejszymi związkami operacyjnymi wojsk pancernych i zmechanizowanych. Organizacyjnie wchodziły w skład armii albo były bezpośrednio podporządkowane dowództwu okręgu lub Ludowemu Komisariatowi Obrony (NKO). Według etatu na czas wojny nr 10/20 zatwierdzonego przez NKO 9 czerwca 1940 roku korpus taki składał się z dwóch dywizji pancernych, dywizji zmotoryzowanej, pułku motocyklistów, pododdziałów wsparcia i służb tyłowych. W czerwcu 1941 roku we wszystkich korpusach proces organizacji nie został do końca zrealizowany. W wielu korpusach był on bardzo daleki od zakończenia.

Dywizje pancerne korpusów zmechanizowanych formowano na bazie dotychczasowych samodzielnych brygad pancernych, pułków czołgów dywizji kawaleryjskich i samodzielnych batalionów czołgów dywizji strzeleckich. Dywizje zmotoryzowane tworzono poprzez reorganizację oddziałów kawalerii i piechoty. Teoretycznie korpus zmechanizowany był bardzo silnym oddziałem. Według etatu powinien być wyposażony w 126 czołgów ciężkich KW (ewentualnie T-35), 420 czołgów średnich T-34 (ewentualnie T-28), 316 lekkich czołgów szybkich BT-7, 152 lekkie czołgi wsparcia piechoty T-26, 17 lekkich czołgów pływających T-37, T-38, T-40 (razem 1031) oraz 268 samochodów pancernych (lekkich BA-20 i średnich BA-10). Artyleria korpusu powinna być wyposażona w 76 haubic 122 i 152 mm, 28 armat 76 mm, 36 armat przeciwpancernych 45 mm, 32 armaty przeciwlotnicze 37 mm i 186 moździerzy 50 i 82 mm. Uzbrojenie uzupełniały 24 przeciwlotnicze karabiny maszynowe, 24 ciężkie karabiny maszynowe 12,7 mm, 168 ciężkich karabinów maszynowych 7,62 mm, 1210 ręcznych karabinów maszynowych 7,62 mm i 17 704 karabiny.



Czołg wsparcia artyleryjskiego BT-7A z armatą KT-28 kalibru 76,2 mm. Ze 155 zbudowanych egzemplarzy armia przejęła 134 pojazdy. Pojazd budowany na bazie lekkiego czołgu kołowo-gąsienicowego BT-7 należał do 22. Dywizji Pancernej 14. Korpusu Zmechanizowanego. Czerwona gwiazda na wieży przypuszczalnie pozostała po udziale pojazdu w defiladzie.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

Ćwiczenia w trakcie zimy 1936 roku. BT-5 pozbawiony uzbrojenia i błotników holuje grupę złożoną z trzynastu narciarzy. Do 1939 roku poważnie rozpatrywano możliwość prowadzenia działań wojennych wobec sąsiadów w warunkach śnieżnej zimy.

Zimowe ćwiczenia w pokonywaniu przez kierowców czołgów BT-5 zapór utworzonych z ubitego śniegu. Jak widać czołgi tego typu dzięki dużej mocy napędu dość dobrze radziły sobie z tego rodzaju przeszkodami. Po lewej stronie czołg w wersji dowódczej z radiostacją wyposażoną w antenę poręczową.

W ZSOW znajdowało się sześć korpusów zmechanizowanych. Tylko 6. KZmech został sformowany w 1940 roku wkrótce po decyzji o ponownym utworzeniu tego rodzaju związków operacyjnych. Pozostałe korpusy o numerach 11., 13., 14., 17. i 20. zaczęto formować dopiero wiosną następnego roku. Trzy z tych korpusów ze względu na brak sprzętu zamierzano w pełni wyposażyć dopiero w 1942 roku. W chwili rozpoczęcia działań wojennych wszystkie korpusy miały ograniczone składy. Przydzielono je do armii rozmieszczonych wzdłuż granicy i podporządkowano dowództwom tych armii. Oznaczało to, że miały spełniać głównie rolę obronną. Jednocześnie dowódcy armii uzyskali prawo do dowolnego dysponowania poszczególnymi elementami korpusów. Mogło to poważnie ograniczać ich i tak już niewielkie zdolności bojowe. Z wyjątkiem 6. KZmech pozostałe korpusy posiadały zaledwie 15-20% stanu sprzętu i wyposażenia. Na ich wyposażeniu znajdowały się głównie czołgi starszych typów T-26, BT-2 i BT-5 oraz nowsze BT-7, których silniki dysponowały resursem 75-100 godzin pracy.

Jedynie 6. KZmech (dowódca generał major M. Chackilewicz) był niemal w pełni skompletowany, a był to najsilniejszy korpus zmechanizowany w całej Armii Czerwonej. Sztab tego oddziału stacjonował w Białymstoku a jego oddziały były rozmieszczone w rejonie miejscowości Korań (Korzeń), Nowosiółki, Żółtki, Supraśl, Krynki. Ten korpus miał wszystkie etatowe czołgi lekkie oraz 352 T-34 i KW. Gorzej było z kadrą oficerską skompletowaną w 60-80%. Skompletowanie kadry podoficerskiej wynosiło 70-92%. Z kolei stan szeregowych żołnierzy wynosił od 94 do 105%.

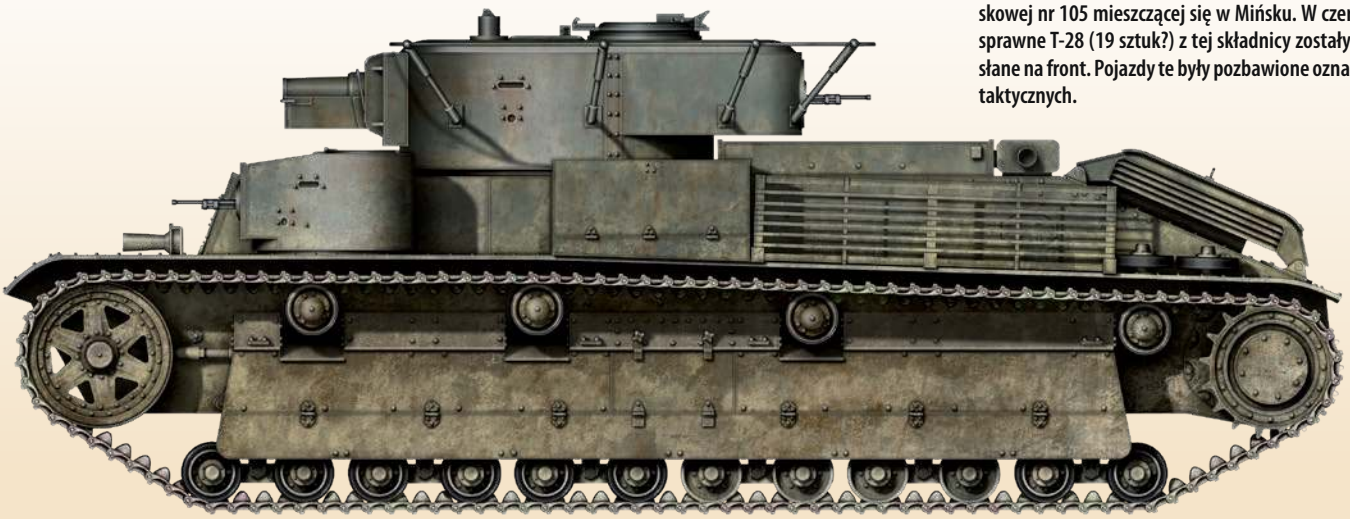
W Grodnie stacjonował sztab znajdującego się w trakcie formowania 11. Korpusu Zmechanizowanego. Dowódcą tego oddziału był generał major wojsk pancernych Dmitrij Mostowienko, który później był dowódcą wojsk pancernych Wojska Polskiego. Komisarzem politycznym był Aleksander Andriejew a szefem sztabu pułkownik Siemien Muchin. W tym korpusie jedynie 33. Dywizja Pancerna posiadała około połowy etatowych czołgów, w pozostałych było ich mniej więcej o połowę mniej. Brakowało też sprzętu artyleryjskiego (dział i urządzeń do kierowania ogniem), niemal całkowicie brakowało ciągników. W 675 Pułku Artylerii pełne wyposażenie miał tylko jeden dywizjon a w pozostałych dwóch całkiem brakowało dział. Stan parku samochodowego w oddziałach wynosił od 6 do 19%. Pojazdów specjalnych było jeszcze mniej. Braków w pojazdach nie można było uzupełnić transportem konnym, bowiem konie zdano wcześniej, jeszcze przed zmianą przydziału do jednostki zmechanizowanej. Nie brakowało jedynie personelu. Na tym odcinku wypełniono 99% etatów, ale z żołnierzy aż 60-65% stanowili poborowi z wiosny tego samego roku. Źle było też z kadrą dowódczą – posiadano jedynie 30-60% młodszej i tylko 36% średniej. Najgorzej wyglądała sytuacja z dowódcami kompani i plutonów, z których prawie wszyscy nie posiadali odpowiedniego przygotowania. Byli to w zasadzie awansowani podoficerowie. W batalionie saperów 23. Dywizji Pancernej wszyscy dowódcy kompani i plutonów nie posiadali wymaganych kwalifikacji. Batalion rozpoznawczy tej dywizji z powodu braku odpowiednich oficerów nie posiadał sztabu a w batalionie łączności nie było dowódców plutonów.

Ten korpus całkowicie był pozbawiony służb technicznych, co uniemożliwiało bieżące naprawy wozów bojowych, pojazdów i sprzętu. W przypadku awarii konieczne było odsyłanie sprzętu do najbliższej bazy remontowej. W pułku motocyklistów, samodzielnym batalionie łączności i batalionie saperów nie było specjalistów znających sprzęt i wyposażenia do jego naprawy. W samodzielnym batalionie łączności korpusu z 19 etatowych radiostacji RSB posiadano tylko jedną.

13 Korpus Zmechanizowany także znajdował się w początkowej fazie organizacji. Dowódcą tego związku operacyjnego był generał major Piotr Achljustin. Miejsce stacjonowania sztabu Bielsk Podlaski. Tylko 25. Dywizja pancerna tego korpusu przedstawiała pewną wartość bojową, pozostałe oddziały były we wstępnej fazie formowania. 22 czerwca korpus liczył 17 809 ludzi z 295 czołgami i 34 samochodami pancernymi.

14. Korpus Zmechanizowany był formowany od lutego 1941 roku na bazie 29. i 32. Brygad Czołgów Lekkich. Dowódca korpusu był generał major S.I. Oborin a jago sztab stacjonował w Kobryniu. Z trzech dywizji korpusu 22. DPanc stacjonowała w południowej części Brześcia, 30. DPanc w Prużanach a 205. DZmot w rejonie Gorodca. Dywizje pancerne korpusu były

Czołg średni T-28 radiowy z armatą KT-28(z wcześniejszej produkcji) przechowywany w składnicy wojskowej nr 105 mieszczącej się w Mińsku. W czerwcu sprawne T-28 (19 sztuk?) z tej składnicy zostały wysłane na front. Pojazdy te były pozbawione oznaczeń taktycznych.



Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

słabo wyekwipowane. Pierwsza z nich miała 256, a druga 211 czołgów, w większości T-26. Wszystkie były mocno zużyte z niewielkim resursem silników. Wozów tzw. nowych typów (T-34 i KW) nie było. Brakowało części do przeprowadzania bieżących napraw. Realnie tylko część czołgów nadawała się do użycia w walce. Dywizje tego korpusu w znacznej części składały się poborowych wcielonych do armii wiosną. Z kolei znaczna część rekrutów pochodziła z republik azjatyckich i słabo znała rosyjski lub wcale go nie znała. Bardzo utrudniało to szkolenie lub wręcz je uniemożliwiało. Kolejnym problemem były braki kadry dowódczej. Oprócz tego brakowało uzbrojenia i wyposażenia, środków transportu oraz ciągników dla artylerii. W 30. DPanc całkowicie nie było środków obrony przeciwlotniczej. Wszystkie służby tyłowe korpusu były niekompletne i słabo wyposażone.

Pancerną rezerwą okręgu był 17. Korpus Zmechanizowany. Dowódcą tego korpusu był Bohater Związku Sowieckiego generał major M. Pietrow. Sztab korpusu był ulokowany w Mołodecznie. Formowanie tego korpusu rozpoczęto w marcu 1941 roku na bazie 4 Dońskiej Dywizji kawaleryjskiej im. K.E. Woroszyłowa. Personel tej dywizji w kwietniu zasilono poborowymi ale do czerwca nie dostarczono czołgów. Miały pojawić się w korpusie najwcześniej w końcu roku a bardziej realnie na początku roku następnego. W efekcie cały korpus miał 36 czołgów i 35 samochodów pancernych.

W marcu 1941 roku na bazie tej samej 4. Dońskiej Dywizji Kawaleryjskiej rozpoczęto formowanie 20. Korpusu Zmechanizowanego. Dowódcą tego oddziału został generał major A. Nikitin. Korpus miał na stanie 93 czołgi i 11 samochodów pancernych a resztę wozów bojowych miał otrzymać dopiero na początku 1942 roku.

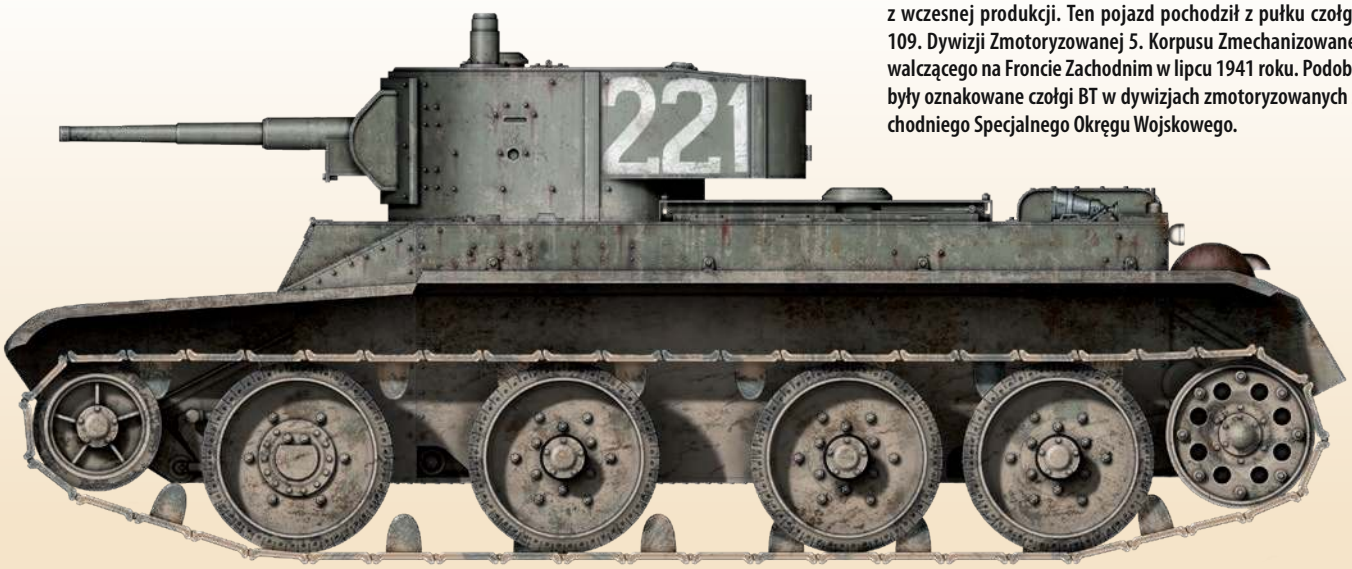
Wozy bojowe w 17. i 20. Korpusach Zmechanizowanych służyły przede wszystkim do szkolenia a w przypadku wojny miały być użyte jako rezerwa przeciwpancerna okręgu. W związku z tym planowano wyposażenie ich do 1 lipca w większą liczbę dział przeciwpancernych. Według stanu z 13-19 czerwca 17. KZmech otrzymał 108 dział (w tym 12 37 mm) i 54 haubice a 20. KZmech 100 dział (w tym 12 37 mm) i 44 haubice.

W przypadku korpusów zmechanizowanych popełniono poważny błąd przy ich rozmieszczaniu na terytorium okręgu. Główne siły miały zostać rozmieszczone w odległości 30–40 km od granicy, co odsuwało je od zasięgu ciężkiej artylerii, ale dywizje rozlokowano w odstępach od siebie wynoszących od 50 do 100 i więcej km. Utrudniało to łączność i współdziałanie oraz szybkie skoncentrowanie sił w jednym rejonie. W efekcie oddziały wchodziły do boju oddzielnie wykonując rozkazy często sprzeczne ze sobą. W rzeczywistości 13. i 14. KZmech zostały rozmieszczone w niewielkiej odległości od granicy a 22. DPanc drugiego z tych korpusów ulokowana pod Brześciem znalazła się w odległości zaledwie 4 km od granicznej rzeki Bug. Tym samym dywizja znalazła się całkowicie w zasięgu artylerii polowej. Zanim dywizja zdołała uzyskać gotowość bojową w rejonie jej stacjonowania znalazły się niemieckie czołgi. Mało tego dla tej dywizji niefortunnie wyznaczono rejon alarmowej koncentracji. Dotarcie do tego rejonu wymagało pokonania kilku poważnych przeszkód wodnych.

Wozy bojowe znajdowały się także w batalionach rozpoznawczych dywizji strzeleckich. Etat przewidywał liczącą 16 pojazdów kompanię czołgów pływających T-37 lub T-38 (ewentualnie nowych T-40). Teoretycznie okręg powinien posiadać 384 takie czołgi. Dwie dywizje kawaleryjskie okręgu powinny posiadać w swoich strukturach łącznie 118 szybkich czołgów kołowo-gąsienicowych BT, głównie wersji BT-5. Wiadomo, że w 8. pułku czołgów 36. DKaw znajdowały się 54 czołgi BT. Lekkie czołgi pływające T-37/T-38 powinny też stanowić wyposażenie samodzielnego batalionu czołgów korpusu powietrzno-desantowego. Jednak brak informacji, czy ten batalion otrzymał wozy bojowe. Oprócz jednostek liniowych czołgi znajdowały się w szkole wojskowej ulokowanej w Borysowie (część o znacznym stopniu zużycia) i składach sprzętu. Wiadomo, że w mińskiej składnicy sprzętu wojskowego przechowywano 63 czołgi średnie T-28.

Według stanu z 1 czerwca wojska okręgu posiadały 3345 czołgów, z których 2380 zaliczano do 1 i 2 kategorii. 1 kategoria oznaczała wozy nowe i nieużywane a 2 kategoria oznaczała no-

Część artylerii korpusów zmechanizowanych należała do nowych i całkiem niezłych systemów artyleryjskich. Na zdjęciu 122 mm haubica M-30 holowana przez ciągnik STZ-5 (silnik o mocy 52 KM) przewożący także cały działon. Haubice tego typu były eksploatowane jeszcze wiele lat po zakończeniu wojny.



Lekki czołg kołowo-gąsienicowy BT-5 z wieżą pochodzącą z wczesnej produkcji. Ten pojazd pochodził z pułku czołgów 109. Dywizji Zmotoryzowanej 5. Korpusu Zmechanizowanego walczącego na Froncie Zachodnim w lipcu 1941 roku. Podobnie były oznakowane czołgi BT w dywizjach zmotoryzowanych Zachodniego Specjalnego Okręgu Wojskowego.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

we, ale już używane i sprawne lub wymagające bieżących napraw. Jednak realnie gotowych do natychmiastowego użycia było maksymalnie 1700 sztuk. Łącznie około 35% czołgów okręgu pochodziło z lat 1931-1935. Były one mocno zużyte a resurs ich silników był bliski wyczerpania.

W ciągu czerwca okręg otrzymał 20 czołgów KW i 138 T-34. Dostawy tych pojazdów wyglądały następująco:

– od 31 maja do 6 czerwca, do Grodna dla 11. KZmech – 24 T-34;
– od 31 maja do 6 czerwca do Białegostoku dla 11. KZmech – 14 T-34;
– od 7 do 11 czerwca do Białegostoku dla 11. KZmech – 52 T-34;
– od 12 do 16 czerwca do Białegostoku dla 6. KZmech – 32 T-34;
– od 17 do 21 czerwca do Białegostoku dla 6. KZmech – 16 T-34;
– od 17 do 21 czerwca do Grodna dla 11. KZmech – 20 KW.

Oprócz już dwóch kategorii stanu technicznego czołgów istniały jeszcze dwie – wymagająca większych napraw i wymagająca gruntownego remontu. Z 3345 czołgów okręgu do 1. kategorii przypisano 470 maszyn, do 2. kategorii – 1913, do 3. kategorii – 479 a do 4. kategorii – 483. W rozbiciu na typy stan sprzętu w dniu 1 czerwca 1941 roku wyglądał następująco (kolejno kategorie 1/2/3/4):

KW-1 (66/9/–/–), razem 75; KW-2 (22/–/–/–), razem 22 (razem 97 KW); T-34 liniowy (203/–/–/–), T-34 radiowy (25/–/–/–), razem 228 T-34; T-28 (–/19/30/14), razem 63; BT-7 liniowy (–/198/29/7), razem 234; BT-7 radiowy (–/100/24/9), razem 133; BT-7A (–/–/2/–); BT-7m liniowy (–/4/–/–); BT-7m radiowy (–/35/1/–), razem 36; BT-7 RSMK (–/1/–/–), razem 410 BT-7 (–/338/56/16); BT-5 liniowy (–/57/17/14), razem 88; BT-5 radiowy (–/67/8/13), razem 88; BT-5 z silnikiem wysokoprężnym (–/7/–/–), razem 183 BT-5 (–/131/25/27); BT-2 (–/39/19/10), razem 68; T-26 dwuwieżowy (–/135/39/37), razem 211; T-26 liniowy (43/544/38/76), razem 701; T-26 radiowy (57/230/26/28), razem 341; T-26 liniowy z przeciwlotniczym karabinem maszynowym (18/–/–/–); ST-26 (–/31/4/7), razem 42; T-26 ciągnik (–/3/1/4), razem 8; łącznie T-26 (118/943/108/152), razem 1321; ChT-26 (–/35/–/3), razem 38; ChT-130 (3/33/9/5), razem 50; ChT-133 (–/22/–/–); łącznie 110 ChT (3/90/9/8); SU-5 (–/3/1/4), razem 8; T-40 liniowy(30/–/–/–); T-38 liniowy (3/95/48/40), razem 186; T-38 radiowy (–/6/6/1), razem 13; T-37 liniowy (–/73/81/51), razem 205; T-37 radiowy (–/10/7/11), razem 28; łącznie 462 czołgi pływające (33/184/142/103); T-27 (–/157/86/149), razem 392; T-27 chemiczne(–/–/3/–).

Jak widać w oficjalnym zestawieniu sprzętu uwzględniono całkowicie bezwartościowe tankietki T-27 oraz pojazdy specjalne na podwoziu T-26. Z wymienionych pojazdów czołgi ciężkie KW były uzbrojone w armatę 76,2 mm (KW-1) lub haubicę 152 mm (KW-2), czołgi średnie T-34 i T-28 miały armaty 76,2 mm. Z czołgów lekkich T-26 oraz BT-5 i BT-7 były uzbrojone w armaty 45 mm (BT-7A w armatę 76,2 mm). Te czołgi lekkie były wstanie zniszczyć każdy niemiecki czołg (z wyjątkiem zdobytych francuskich B1). BT-2 częściowo były uzbrojone w armaty 37 mm a częściowo tylko w karabiny maszynowe. Wyłącznie w karabiny maszynowe były uzbrojone dwuwieżowe T-26, czołgi pływające i tankietki. W czołgach chemicznych główne uzbrojenie stanowiły miotacze ognia.

Odrębną kategorią wozów bojowych w wojskach okręgu były samochody pancerne. Używano dwóch kategorii – lekkich uzbrojonych wyłącznie w karabiny maszynowe i średnich z armatą 45 mm (wyjątkiem był przestarzały BA-27 z armatą 37 mm). Tak wyglądał park samochodów pancernych okręgu z podziałem na typy i kategorie:

Średnie samochody pancerne: BA-10 radiowy (89/145/27/3), razem 264; BA-10 liniowy (183/77/17/–), razem 277; BA-6 liniowe (–/6/1/–) razem 7; BA-6 radiowy (–/1/2/–), razem 3; BA-3 (–/26/1/2), razem 29; BA-27 (–/10/–/–); razem 590 średnich samochodów pancernych (272/265/48/5).

Lekkie samochody pancerne: BA-20 liniowych (6/32/10/1), razem 49; BA-20 radiowy (106/49/8/2), razem 165; FAI (–/18/2/1), razem 21; D-8 (–/–/1/–); razem 236 lekkich samochodów pancernych (112/99/ 21/4).

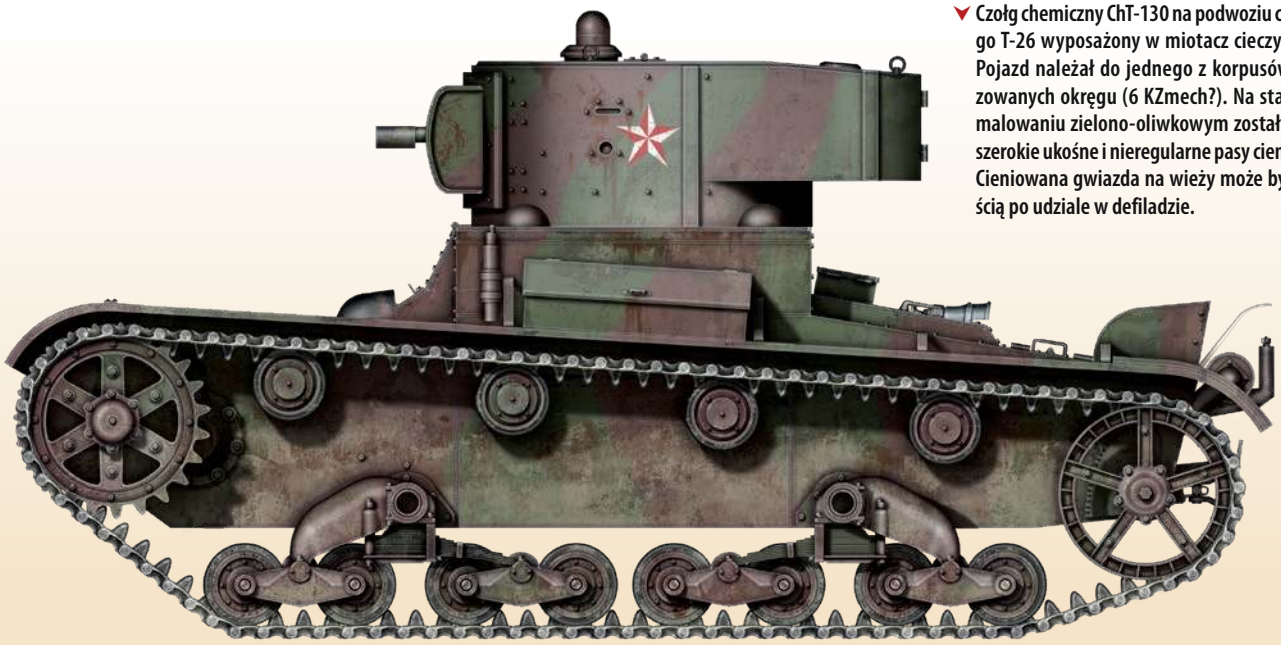
Łącznie w okręgu znajdowało się 826 samochodów pancernych (384/364/69/9).

W poszczególnych korpusach zmechanizowanych stan wozów bojowych w dniach 17 – 19 czerwca wyglądał tak (czołgi liniowe to wozy bez radiostacji, radiowe były w nią wyposażone):

6. KZmech: dowództwo – 6 BT radiowych;
4. DPanc – 63 KW, 160 T-34; 41 BT liniowych, 52 BT radiowe, 11 T-26 liniowych, 18 T-26 radiowych, 13 T-26 dwuwieżowych, 30 T-26 chemicznych, 64 T-37/T-38/T-40 (razem 452 czołgi), 41 BA-20, 54 BA-10 (razem 95);
7. DPanc – 51 KW, 78 T-34, 102 BT liniowych, 32 BT radiowe, 33 T-26 liniowych, 5 T-26 radiowych, 2 T-26 dwuwieżowe, 14 T-26 chemicznych, 46 T-37/T-38/T-40, 1 ciągnik T-26 (razem 364), 39 BA-20, 55 BA-10 (razem 94);
29. DZmot – 183 BT liniowe, 17 T-26 chemicznych, 6 ciągników T-26 (razem 206); 18 BA-20, 40 BA-10 (razem 58);

Razem w korpusie: 114 KW, 238 T-34, 326 BT liniowych, 90 BT radiowych, 44 T-26 liniowe, 23 T-26 radiowe, 15 T-26 dwuwieżowych, 61 T-26 chemicznych, 110 T-37/T-38/T-40, 6 ciągników T-26, 98 BA-20 i 149 BA-10. Razem 1027 czołgów i 247 samochodów pancernych.

11. KZmech: dowództwo – brak wozów bojowych;
29. DPanc – 2 KW, 26 T-34, 22 T-26 liniowe, 16 T-26 chemicznych (razem 66), 20 BA-20, 38 BA-10 (razem 58);
33. DPanc – 1 KW, 2 T-34, 18 BT liniowych, 26 BT radiowych, 16 T-26 liniowych, 28 T-26 radiowych, 21 T-26 dwuwieżowych, 2 T-26 chemiczne, 4 ciągniki T-26 (razem 118), 25 BA-20, 47 BA-10 (razem 72);
204. DZmot – 45 T-26 liniowych, 9 T-26 radiowych, 1 T-26 chemiczny, 2 ciągniki T-26 (razem 57), 11 BA-10;



Czołg chemiczny ChT-130 na podwoziu czołgu lekkiego T-26 wyposażony w miotacz cieczy zapalającej. Pojazd należał do jednego z korpusów zmechanizowanych okręgu (6 KZmech?). Na standardowym malowaniu zielono-oliwkowym zostały naniesione szerokie ukośne i nieregularne pasy ciemnobrązowe. Cieniowana gwiazda na wieży może być pozostałością po udziale w defiladzie.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

Razem w korpusie: 3 KW, 28 T-34, 18 BT liniowych, 26 BT radiowych, 83 T-26 liniowe, 37 T-26 radiowych, 21 T-26 dwuwieżowych, 19 T-26 chemicznych, 6 ciągników T-26 (razem 241), 45 BA-20, 96 BA-10 (razem 141).
13. KZmech: dowództwo – 1 BA-10;
25. DPanc – 106 T-26 liniowych, 69 T-26 radiowych, 30 T-26 dwuwieżowych, 18 T-26 chemicznych, 5 T-37/T-38?T-40 (razem 228), 2 BA-20, 1 BA-10 (razem 3);
31. DPanc – 16 T-26 liniowych, 4 T-26 radiowe, 18 T-26 dwuwieżowych, 1 T-26 chemiczny, 1 ciągnik T-26 (razem 40), 3 BA-20, 15 BA-10 (razem 18);
208. DZmot – 15 BT liniowych, 1 T-26 liniowy, 11 T-37/T-38/T-40 (razem 27), 12 BA-10;
Razem w korpusie – 15 BT liniowych, 123 T-26 liniowe, 73 T-26 radiowych, 48 T-26 dwuwieżowych, 19 T-26 chemicznych, 16 T-37/T-38/T-40, 1 ciągnik T-26 (razem 295), 5 BA-20, 29 BA-10 (razem 34).
14. KZmech: dowództwo – 6 BT radiowych;
22. DPanc – 148 T-26 liniowych, 81 T-26 radiowych, 6 T-26 dwuwieżowych, 16 T-26 chemicznych, 5 T-37/T-38/T-40 (razem 256), 6 BA-20, 8 BA-10;
30. DPanc – 124 T-26 liniowe, 57 T-26 radiowych, 8 T-26 dwuwieżowych, 8 T-26 chemicznych, 14 ciągników T-26 (razem 211), 5 BA-20;
205. DZmot – 37 T-26 liniowych, 17 T-26 radiowych, 2 T-26 dwuwieżowe, 5 T-37/T-38/T-40 (razem 61), 12 BA-20, 13 BA-10 (razem 25);
Razem w korpusie – 6 BT radiowych, 309 T-26 liniowych, 155 T-26 radiowych, 16 T-26 dwuwieżowych, 24 T-26 chemiczne, 10 T-37/T-38/T-40, 14 ciągników T-26 (razem 534), 23 BA-20, 21 BA-10 (razem 44);
17. KZmech: dowództwo – 2 BA-20;
27. DPanc – 9 BT liniowych (razem 9), 2 BA-20, 10 BA-10 (razem 12);
36. DPanc – 15 BT liniowych, 1 T-26 liniowy, 11 T-37/T-38/T-40 (razem 27), 12 BA-10;
209. DZmot – 9 BA-10;
Łącznie w korpusie – 24 BT liniowe, 1 T-26 liniowy, 11 T-37/T-38/T-40 (razem 36), 4 BA-20, 31 BA-10 (razem 35);
20. KZmech: dowództwo – brak wozów bojowych;
26. DPanc – 13 BT radiowych, 8 T-26 liniowych, 21 T-26 radiowych, 2 T-26 dwuwieżowe (razem 44), 3 BA-20, 4 BA-10 (razem 7);
38. DPanc – 42 T-26 radiowe, 1 T-26 chemiczny (razem 43), 2 BA-20, 2 BA-10 (razem 4);
210. DZmot – 6 T-26 liniowych:
Łącznie w korpusie – 13 BT radiowych, 14 T-26 liniowych, 63 T-26 radiowe, 2 T-26 dwuwieżowe, 1 T-26 chemiczny (razem 93), 5 BA-20, 6 BA-10 (razem 11).

We wszystkich korpusach znajdowało się łącznie: 117 KW, 266 T-34, 383 BT liniowe, 135 BT radiowych, 574 T-26 liniowych, 311 T-26 radiowych, 102 T-26 dwuwieżowe, 124 T-26 chemiczne, 147 czołgów pływających T-37/T-38/T-40, 28 ciągników T-26, 180 BA-20 i 232 BA-10. Łącznie 2226 czołgów i 412 samochodów pancernych.

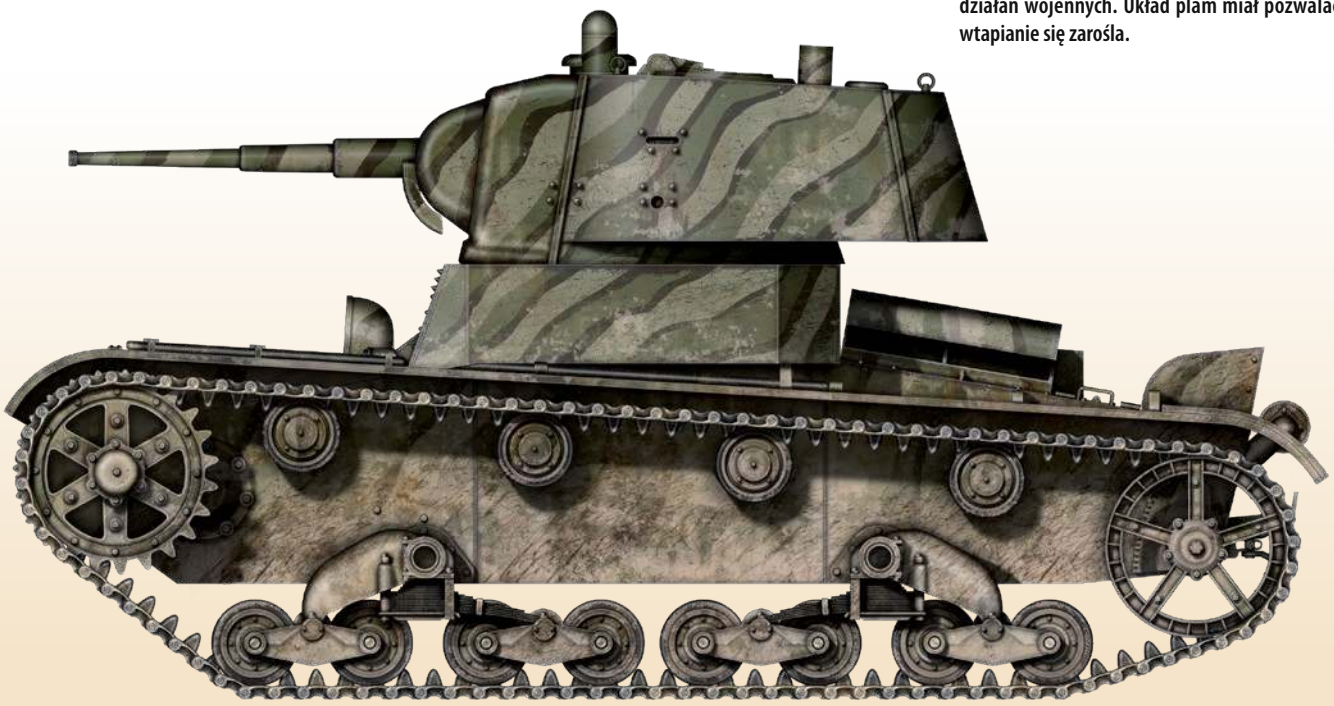
Tylko część załóg wozów bojowych przeszła właściwy cykl szkolenia. Pochodziły one z oddziałów wcześniej wyposażonych w czołgi i samochody pancerne. Załogi w oddziałach formowanych na bazie oddziałów piechoty i kawalerii były słabo przygotowane. Do tych oddziałów wcielano także artylerzystów, których musiano szkolić w praktyce niemal od początku. Brakowało załóg dla nowych czołgów T-34 i KW, a te już istniejące były bardzo słabo przygotowane. Dla nowych korpusów zmechanizowanych brakowało kadry oficerskiej i podoficerskiej. Braki te próbowano nadrobić przez organizację na dużą skalę kursów uzupełniających kwalifikacje, ale nie zmieniło to sytuacji, zwyczajnie zabrakło czasu. W rezultacie znaczna część załóg nie opanowała sprzętu, na którym miała walczyć. Tak ważni członkowie załogi, jak mechanicy-kierowcy mieli często za sobą jedynie 1,5-2 godziny praktyki jazdy czołgiem. Większość żołnierzy w korpusach zmechanizowanych i strzeleckich stanowili poborowi wcieleni w kwietniu i maju. Dla poborowych z korpusów zmechanizowanych w maju Zarząd Przygotowania Bojowego ABTW Armii Czerwonej zaczął organizować program przyspieszonego cyklu szkolenia. Program ten przewidywał zakończenie szkolenia pojedynczego żołnierza i załogi do 1 lipca a plutonu do 1 sierpnia, kompanii do 1 września a batalionu do 1 października.

Teoretycznie korpusy zmechanizowane były bliskie stanów etatowych na poziomie personelu. 19 czerwca tak wyglądały stany personelu w poszczególnych korpusach, w liczniku etat a w mianowniku stan faktyczny:
6. Korpus Zmechanizowany – 32 837/32 527;
11. Korpus Zmechanizowany – 32 837/30 734;
13. Korpus Zmechanizowany – 32 837/29 314;
14. Korpus Zmechanizowany – 32 837/29 677;
17. Korpus Zmechanizowany – 32 837/30 877;
20. Korpus Zmechanizowany – 32 837/28 856.

Stan etatowy korpusów – 197 022, stan faktyczny – 181 985.

Problemem był już brak wystarczającej liczby etatowych wozów bojowych w oddziałach okręgu, ale do tego dochodziło jeszcze niewystarczające wyposażenie ośrodków szkolnych. Zwyczajnie brakowało pojazdów do szkolenia załóg i konieczne było korzystanie ze sprzętu etatowego. W ośrodkach szkoleniowych brakowało także pojazdów transportowych. Służby remontowe były nieliczne a ich możliwości przy chronicznym braku części zamiennych niewielkie. Same ośrodki i poligony były źle zorganizowane i niezbyt nadawały się do przeprowadzania zajęć z taktyki i przygotowania ogniowego. Brakowało koniecznego wyposażenia w tzw. pomoce naukowe. Bardzo skąpe zapasy amunicji przeznaczonej do szkolenia uniemożliwiały przy-

Czołg lekki T-26 wzór 1939 rok. Pojazd z ostatniej wersji produkcyjnej otrzymał eksperymentalny kamuflaż przewidywany dla europejskiego teatru działań wojennych. Układ plam miał pozwalać na wtapianie się zarośla.



Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

gotowanie załóg do strzelania z karabinów maszynowych i dział. Pewnego rodzaju wyjątkiem był 6. Kzmech, ale i tu szkolenie poborowych zaczęto dopiero w kwietniu i maju. W całym okręgu brakowało nowych kadr dowódczych a dotychczasowa i dysponująca pewnym doświadczeniem była przeciążona pracami przy organizacji nowych oddziałów.

Stan środków transportu i ciągników w korpusach zmechanizowanych też nie wyglądał dobrze. Samochodów było 2,5 razy mniej niż przewidywały etaty. W przypadku ciągników braki były nieznacznie mniejsze, bo „tylko" 2,2 razy. Motocykli było aż 6 razy mniej od wymaganego etatem stanu. Statystyki „psuł" 6. KZmech, w którym pojazdów było zdecydowanie więcej. Realnie 11., 17. i 20. Korpusy Zmechanizowane posiadały zaledwie 6-9% etatowych pojazdów. Podobnie jak w odniesieniu do czołgów pojazdy okręgu brały udział w napaści na Polskę i republiki nadbałtyckie. Spowodowało to znaczne zużycie silników. Ogólnie stan techniczny parku samochodowego był zły. Naprawy samochodów utrudniał brak potrzebnej ilości odpowiednich warsztatów i przede wszystkim części zamiennych. Do tego trzeba dodać chroniczny brak opon, dętek i innych elementów gumowych. Chociaż okręg w czerwcu 1941 roku posiadał odpowiednie zapasy paliw, olejów i smarów to brakowało cystern i kanistrów do ich transportu oraz niewielkich zbiorników do ich przechowywania. Brakowało też cystern dostarczających wodę i oleje. Średnio oddziały czołgów ZSOW posiadały jedynie 15% wymaganej ilości cystern. Zapomniano o zorganizowaniu systemu dostarczania materiałów pędnych w przypadku konfliktu zbrojnego.

Teoretycznie nieco lepiej przedstawiała się sytuacja z ruchomymi warsztatami remontowymi, bowiem posiadano 27-29% wymaganego stanu etatowego. Jednak znaczna część z tych pojazdów wcześniej była używana przez instytucje cywilne a ich wyposażenie było mocno niekompletne. Większość narzędzi została zwyczajnie ukradziona.

W sumie trzy korpusy zmechanizowane posiadały jedynie od 0 do 40% wymaganego uzbrojenia. Z tej smutnej statystyki wyłamywał się 6. KZmech posiadający pełny stan sprzętu artyleryjskiego i broni strzeleckiej.

Sprzęt artyleryjski wojsk okręgu stanowiła mieszanina nowych i starych systemów. Według stanu z okresu 1–15 czerwca stan ilościowy przedstawiał się następująco:

Działa: 45 mm armaty przeciwpancerne wzór 1932 i 1937–2154; pułkowe działa polowe 76,2 mm wzór 1927–657; dywizyjne działa polowe 76,2 mm wzór 1902–12; dywizyjne działa polowe 76,2 mm wzór 1902/30–278; dywizyjne armaty polowe 76,2 mm wzór 1936 (F-22)–629; dywizyjne armaty polowe 76,2 mm wzór 1939 (F-22USW)–107; armaty polowe 107 mm wzór 1910/30 i 1939–102; armaty 122 mm wzór 1931 (A-19)–168; 152 mm armaty wzór 1910/30–33; armaty górskie 76,2 mm wzór 1904–6; haubice 122 mm wzór 1910/30–719; haubice 122 mm wzór 1909/37–48; haubice 122 mm wzór 1938 (M-30)–260; Haubice 152 mm wzór 1909/30–400; haubice 152 mm wzór 1938 (M-10)–178; haubice Vickers 152 mm–67; haubico-armaty 152 mm wzór 1937 (ML-20)–494; haubice 203 mm wzór 1931 (B-4)–119; moździerze 280 mm wzór 1939–6; armaty przeciwlotnicze 37 mm (31K)–212; armaty przeciwlotnicze 76,2 mm wzór 1931 i 1938–526; armaty przeciwlotnicze 80 mm Bofors–4; armaty przeciwlotnicze 85 mm wzór 1939–396. Łącznie 7575 dział.

Moździerze: 50 mm–3875; 82 mm–2031; 107 mm Stockes–91; 120 mm–613. Łącznie 6610 sztuk. Łącznie wojska okręgu posiadały 14 185 systemów artyleryjskich.

Oddziały korpusów zmechanizowanych oprócz wspomnianych już braków sprzętu cierpiały też na brak amunicji do dział polowych i czołgowych. W 6. i 11. KZmech brakowało całkowicie amunicji 152 mm do czołgów KW-2 a do czołgów KW-1 i T-34 posiadano jedynie średnio 12% wymaganego zapasu. W niektórych oddziałach było pocisków jeszcze mniej. Obniżało to w znacznym stopniu możliwość użycia tych czołgów w walce a przecież miały one, przynajmniej teoretycznie zdecydowaną przewagę nad sprzętem przeciwnika.

Oprócz organicznej artylerii korpusów strzeleckich i zmechanizowanych wojska okręgu dysponowały także 10 pułkami artylerii przydzielonymi z rezerw RGK. Były to trzy pułki armat polowych i siedem pułków haubic (120., 124., 138., 301., 318., 338. i 375. HAP). Oprócz tego z tych samych rezerw okręg otrzymał trzy brygady artylerii przeciwpancernej (6., 7. i 8.), dywizjon artylerii wielkiej mocy (trzy baterie po dwa działa 210, 280 i 305 mm) i samodzielny batalion moździerzy 120 mm (48 sztuk). Brygady artylerii przeciwpancernej były formowane od wiosny 1941 roku na podstawie rozporządzenia nr 1112-459 z 23 kwietnia tegoż roku wydanego przez KC WKP (b) i Radę Komisarzy Ludowych. Składająca się z dwóch pułków brygada była wyposażona w 24 armaty 107 mm M-60, 48 armat przeciwlotniczych 85 mm wzór 1939 rok, 48 armat 76,2 mm F-22, 16 automatycznych armat przeciwlotniczych 37 mm i 36 przeciwlotniczych karabinów maszynowych 12,7 mm DSzK. Każdy z pułków składał się z dwóch dywizjonów armat 76 mm, dwóch dywizjonów armat 85 mm i dywizjonu armat 107 mm. Jak widać te brygady dysponowały nowymi systemami artyleryjskimi. Oprócz tego brygada miała do dyspozycji 4800 min przeciwczołgowych i 1000 min przeciwpiechotnych. Tak było w teorii a rzeczywistość przedstawiała się całkiem odmiennie. Proces formowania brygad nie został zakończony. Brakowało armat, ciągników i samochodów. Przykładowo 6. Brygada Artylerii Przeciwpancernej posiadała jedynie 21% etatowych samochodów a traktorów całkowicie nie miała. Pułki posiadały jedynie część armat a żołnierzom brakowało broni osobistej. W tak nieciekawej sytuacji obronę przeciwpancerną miał wzmocnić personel korpusów zmechanizowanych pozbawionych ciężkiego uzbrojenia.

W oddziałach artylerii okręgu częściowo wyposażonych w przestarzałe i mocno już zużyte systemy artyleryjskie występowały problemy ze środkami transportu i ciągnikami. Ciągników do dział było mało a do tego część z posiadanych stanowiły pojazdy rolnicze mało przydatne w armii. Teoretycznie w dywizjach strzeleckich powinno znajdować się 99 ciągników do dział. Jedynie armaty przeciwlotnicze 37 mm miały być holowane przez samochody. Przy braku ciągników musiano używać samochodów także do ciągnięcia i cięższych dział. Realnie 60% dział miało trakcję konną lub całkowicie była pozbawiona mobilności. Tu trzeba dodać, że w niemieckich dywizjach piechoty artyleria powszechnie korzystała z konnych zaprzęgów. Mimo różnych braków ogólnie artyleria okręgu mogła być uznana za równorzędną z artylerią przeciwnika, tam też używano starych systemów. Chociaż w rejonach przygranicznych składy amunicyjne były pełne, to w wojskach okręgu sytuacja wyglądała całkiem odmiennie. Amunicja była zwykła, ale brakowało przeciwpancernej 45 i 76 mm. Na działo przeciwpancerne 76 mm przypadało zaledwie 2,6 naboju przy normie 100 sztuk. Jednak część zwykłej amunicji była przechowywana od wielu lat i jej jakość budziła wątpliwości.

Ćwiczenia z końca lat 30. z udziałem czołgów BT-5 (po prawej) i BT-7 (po lewej). Jak widać tylko pierwszy czołg po lewej jest wyposażony w radiostację. Część wozów ma jeszcze na wieżach oznaczenia przynależności do pododdziału a większość dwubarwny kamuflaż z ciemnobrązowych plam na oliwkowym tle.

eprasa.pl 80796bb337

Jakość transportu samochodowego pozostawiała wiele do życzenia. Różnorodność typów i zużycie części parku utrudniały eksploatację i naprawy. Jeszcze większe problemy z zapewnieniem napraw i części zamiennych miał przeciwnik używający kilkudziesięciu typów tylko samochodów ciężarowych. W czerwcu 1941 roku ponad połowa samochodów ZSOW wymagała średniego lub kapitalnego remontu. Stan i wyposażenie samochodowych i ciągnikowych baz remontowych był fatalny a do tego brakowało części zamiennych. Planowane remonty 600 ciągników zamierzano zakończyć dopiero w II kwartale 1943 roku.

Według raportu sporządzonego około 11 czerwca, którego fragment był już wcześniej cytowany, przez sztab okręgu skład wojsk przeznaczonych do ochrony granicy wyglądał następująco (litera M oznacza dzień ogłoszenia mobilizacji), pominięty 2 punkt wymieniał sąsiadów okręgu:

3. Skład wojsk wydzielonych do osłony granicy państwowej

1) Do przykrycia granicy państwowej ze składu wojsk okręgu od M-1 do M-15 zostają wydzielone:

a) dowództwa 3-ej, 10-ej, 13-ej i 4-ej armii;

b) dowództwa 4-go, 1-go, 5-go, 2-go, 28-go, 21-go i 47-go strz[eleckich] korpusów, z oddziałami korpusów;

c) dowództwo 6-go kaw[aleryjskiego] korpusu z oddziałami korpusu;

d) dowództwa 11-go, 6-go, 13-go, 14-go, 17-go i 20-go korpusów zmechanizowanych z oddziałami korpusów;

e) 56-a, 27-a, 85-a, 24-a, 8-a,13-a, 86-a, 2-a, 113-a, 49-a, 42-a, 6-a, 75-a, 100-a, 17-a, 37-a, 55-a, 121-a I 155-a dywizje strzeleckie;

f) 6-a i 36-a kawal[eryjskie]dywizje;

g) 4-a, 7-a, 29-a, 25-a, 22-a i 30-a, a po otrzymaniu wyposażenia technicznego i 33-a, 31-a, 27-a, 36-a, 26-a i 38-a dywizje pancerne;

h) 204-a, 29-a, 208-a, 205-a, 209-a i 210-a dywizje zmotoryzowane;

i) 6-a, 7-a i 8-a artyleryjskie brygady przeciwpancerne;

j) 11-a, 9-a, 43-a i 10-a mieszane dywizje lotnicze; 12-a i 13-a dywizje lotnictwa bombowego; po otrzymaniu sprzętu 59-a i 60-a dywizje lotnictwa myśliwskiego; 4-y korpus powietrzno-desantowy; 3-i korpus lotniczy w składzie 42-ei i 52-ej dywizji lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu i 61-ej dywizji lotnictwa myśliwskiego (korpus będzie wykorzystywany zgodnie z rozkazami Naczelnego Dowództwa);

k) 124-y, 375-y, 301-y, 120-y i 318-y gap RGK, 311-y iap RGK;

l) garnizony Grodzieńskiego, Osowieckiego, Zambrowskiego i Brzeskiego Urej;

m) 86-y, 87-y, 88-y i 89-y oddziały pograniczne.

2) Do wypełnienia zadań postawionych w związku z obroną granicy państwowej okręgu wojska osłony zostają rozmieszczone w rejonach osłony w następujący sposób:

1) W skład wojsk rejonu osłony nr 1 Grodzieńskiego wchodzą:

a) dowództwo 3-ej armii;

b) dowództwo 4-ego strz[eleckiego] korpusu z oddziałami korpusu;

c) 56-a, 27-a, 85-a i 24-a strz[eleckie] dywizje;

d) dowództwo 11-ego korpusu zmechanizowanego z oddziałami korpusu;

e) 29-a, a po otrzymaniu sprzętu i 33-a dywizje pancerne;

f) 204-a dywizja zmotoryzowana;

g) 6-a brygada artylerii przeciwpancernej;

h) 11-a mieszana dywizja lotnicza;

i) 124 gap RGK;

j) oddziały Grodzieńskiego RU;

k) 86-y oddział pograniczny;

Naczelnik wojsk osłony – dowódca 3-ej armii. Sztarm (sztab armii) Grodno.

Granica z lewej st. Nowojelnia, wł[ącznie] Sokółka, wł[acznie]Szczuczyn, wł[ącznie] Friedrichshof.

Szczegółowe zadania wojsk rejonu osłony nr 1 – są włączone do dyrektywy dla dowódcy 3-ej armii o nr 002140ss/ow, w załączniku nr 2 do następującej notatki:

2) W skład wojsk rejonu osłony nr 2, Białostockiego, wchodzą:

a) dowództwo 10-ej armii;

b) dowództwo 1-ego i 5-ego strz[eleckich] korpusów, z oddziałami korpusów;

c) 8-a, 13-a, 86-a i 2-a strz[eleckie]dywizje;

d) dowództwo 6-ego kaw[aleryjskiego] korpusu z oddziałami korpusu;

e) 6-a i 36-a kaw[aleryjskie] dywizje;

f) dowództwo 6-ego zmech[anizowanego] korpusu z oddziałami korpusu;

g) 4-a i 7-a dywizje pancerne;

h) 29-a dywizja zmotoryzowana;

i) 9-a mieszana dywizja lotnicza;

j) 375-y i 301-y gap RGK;

k) oddziały Osowieckiego i Zambrowskiego RU;

l) 87-y oddział wojsk ochrony pogranicza.

Naczelnik wojsk rejonu osłony – dowódca 10-ej armii. Sztab armii – Białystok.

Granica z lewej włą[cznie] Słonim, Swisłocz, Suraż, Czyżów, włą[cznie] Zuzela, Wyszków.

Szczegółowe zadania dla wojsk rejonu osłony nr 2 – włączone do dyrektywy dla dowódcy 10 armii o numerze 002141ss/ow, w załączniku nr 2 do właściwej notatki.

3) W skład wojsk rejonu osłony nr 3, Bielskiego, wchodzą:

a) dowództwo 13-ej armii;

b) dowództwo 3-ego strz[eleckiego] korpusu z oddziałami korpusu;

c) 113-a i 49-a strz[eleckie] dywizje;

d) dowództwo 13-ego zmech[anizowanego] korpusu z oddziałami korpusu;

e) 25-a, a po otrzymaniu sprzętu i 31-a dywizje pancerne;

f) 208-a dywizja zmotoryzowana;

g) 43-a mieszana dywizja lotnicza;

h) 311 pap RGK;

i) 88-y oddział wojsk pogranicza.

Naczelnik wojsk rejonu osłony – dowódca 13-ej armii. Sztab 13-ej armii – Bielsk, od M-3.

Linia rozgraniczenia z lewej: włą[cznie] Kosów, Chajnówka, Drohiczyn, Góra Kalwaria.

Szczegółowe zadania dla wojsk rejonu osłony nr 3 – włączone do dyrektywy dla dowódcy 13-ej armii o nr 002148ss/ow w zał[ączniku] nr 2.

4) W skład wojsk rejonu osłony nr 4, brzeskiego, wchodzą:

a) dowództwo 4-ej armii;

b) dowództwo 28-ego strz[eleckiego] korpusu z oddziałami korpusu;

c) 42-a, 6-a, 75-a i 100-a strz[eleckie] dywizje;

d) dowództwo 14-ego zmech[anizowanego] korpusu i oddziały korpusu;

e) 22-a i 30-a dywizje pancerne;

f) 205-a zmotoryzowana dywizja;

g) 10-a mieszana dywizja lotnicza;

h) 120-y i 318-y gap RGK;

i) oddziały brzeskiego RU-ego;

j) 89-y oddział wojsk pogranicza;

naczelnik wojsk rejonu osłony – dowódca 4-ei armii. Sztab armii 4 – Kobryń.

Linia rozgraniczenia z lewej – granica okręgu.

Szczegółowe zadania dla wojsk rejonu osłony nr 4 dołączone do dyrektywy dla dowódcy 4-ej armii nr 002146ss/ow w załączniku nr 2 do właściwego dokumentu.

5) Do bezpośredniej dyspozycji dowództwa okręgu pozostają:

a) 21-y strz[elecki] korpus, w składzie 17-ej i 37-ej strz[eleckich] dywizji, który od M-3 koncentruje się w rejonie st. Druskienniki, st. Żidomlja, Skidel, Dzembrów i po otrzymaniu zadań bojowych przygotowuje rubież obrony na froncie; Merkinie, Rotnica, Jezery, Puzewiszcze, Łunno;

b) 47-y strz[elecki] korpus, w składzie 55-ej, 121-ei i 155-ej strz[eleckich] dywizji, który od M-3 do M-10 transportem samochodowym (później dopisano niebieskim atramentem – przemarszem) i po kol[ejowych] trasach ma się skoncentrować w rejonie; Prużana, Zaprudy, Bereza Kartuska, Błudeń i do otrzymania zadań bojowych będzie przygotowywał rubież obrony wzdłuż frontu: Murawa, Prużana, Kanał Dniepr-Bug do Gorodiec;

c) brygady artylerii przeciwpancernej – 8-a w rejonie Lida i 7-a w rejonie: Gródek, Michałowo, st. Brzostowica;

d) korpusy zmechanizowane:

1) 17-y zmech[anizowany] korpus, w składzie 27-ej i 36-ej dywizji pancernych, 209-ej zmotoryzowanej dywizji, w rejonie Wołkowyska;

2) 20-y zmech[anizowany korpus, w składzie 26-ei i 38-ej dywizji pancernych, 210 dywizji zmotoryzowanej, w rejonie Oszmian;

Do wyposażenia zmech[anizowanych] korpusów w czołgi dywizje wyposaża się w sprzęt artyleryjski, pozostawiony wolnym po sformowaniu art. [yleryjskich] brygad, i wykorzystuje się je do obrony w roli oddziałów przeciwpancernych;

e) 12-a i 13-a dywizje lotnictwa bombowego; 59-a i 60-a dywizje lotnictwa myśliwskiego; 4-y korpus powietrzno-desantowy; w rejonie Puchowicze, Osipowicze; 3-i korpus lotniczy; w składzie 42-a i 52-a dywizja lotnictwa bombowego dalekiego zasięgu i 61-ej dywizji lotnictwa myśliwskiego, w rejonie: Mińsk, Słuck, Osinowicze, Puchowicze.

Armia Czerwona szykowała się do wojny. Robiono to nieudolnie ale w dokumentach wszystko wyglądało bardzo ładnie. Realne możliwości i umiejętności niebawem miał przetestować wróg.

Krzysztof Cieślak ❑

eprasa.pl 80796bb337

Przebudowa Panzertruppen w 1940 roku

ROBERT MICHULEC

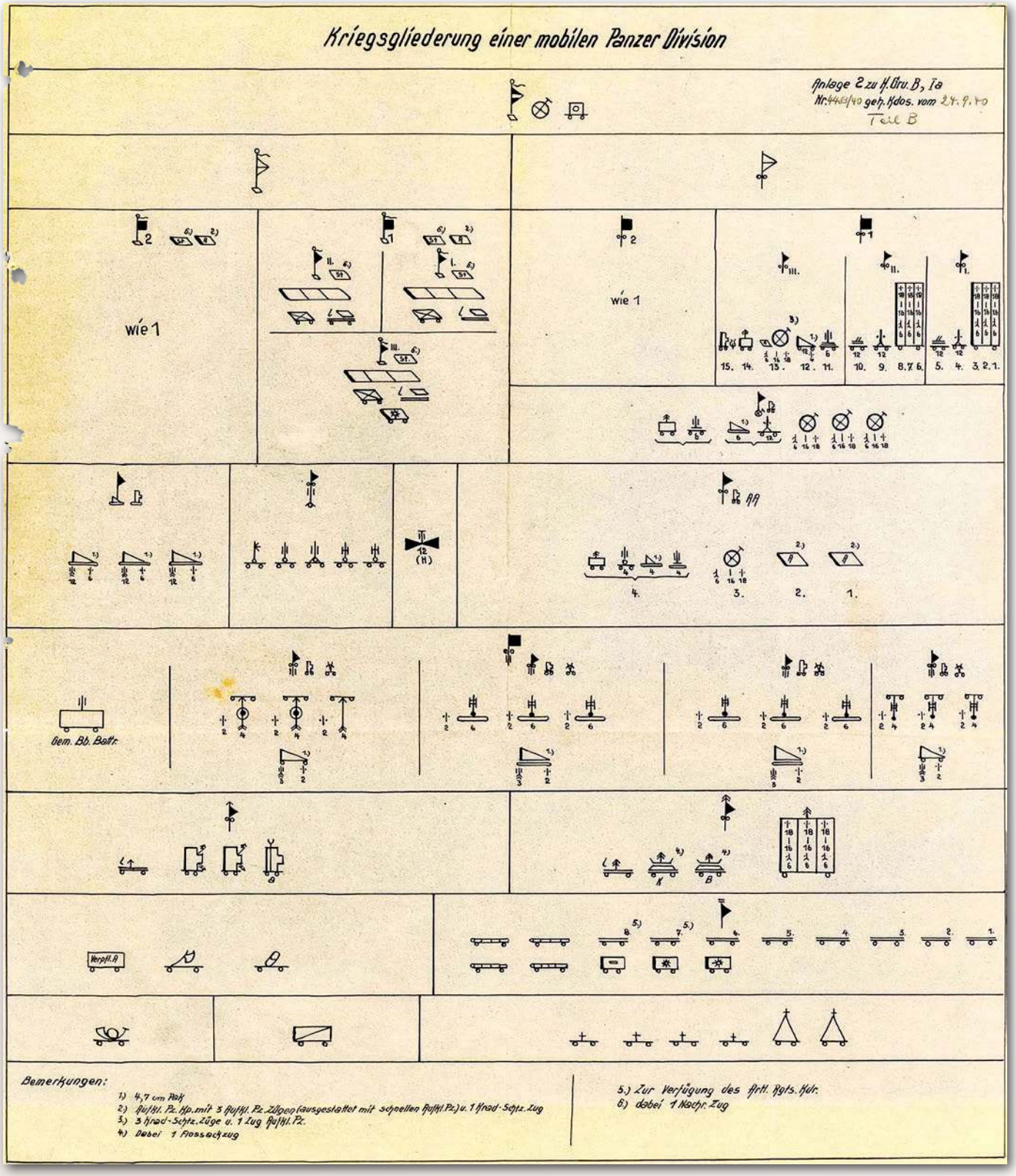
Latem 1941 roku Niemcy uderzyli na ZSRR potężnymi siłami pancernymi. Za Bug pchnięto najpierw 17, a w końcu aż 19 dywizji pancernych spośród 20 posiadanych, nie licząc samodzielnych oddziałów pancernych wsparcia. Na ich uzbrojeniu znajdowało się około 3415 czołgów najróżniejszych typów, a więc jak na ówczesne czasy po prostu potężna masa, która na wszystkich robiła porażające wrażenie. Mimo że niektóre kraje miały równie duże czy większe ilości czołgów, zwłaszcza pokonana Francja czy stanowiąca dla świata enigmę ZSRR, żaden z nich nie mógł poszczycić się takimi wojskami pancernymi, jakimi notorycznie chwalili się Niemcy. Co nie mniej istotne, dla nich poziom 3,4 tys. wozów też nie stanowił kresu możliwości. 1 czerwca 1941 roku Niemcy mieli 5162 czołgów, nie licząc czołgów specjalnych, Stugów czy dział samobieżnych. Dla porównania warto przypomnieć, że 1 września 1939 roku dysponowali ogółem 3472 czołgami i 1 maja 1940 roku 3465, generalnie słabszymi, ponieważ produkcja podstawowego wozu Panzer III nabierała tempa bardzo powoli. Tylko ok. 2500 z nich brało udział w działaniach wojennych, skomasowanych w zaledwie 10 dywizjach pancernych, których III Rzeszy zazdrościł cały świat. Skąd zatem na przestrzeni roku między jedną kampanią a drugą wzięło się skokowe powiększenie liczby dywizji pancernych Wehrmachtu, skoro stan Panzerów w polu zwiększył się w nich jedynie o 1/3. I co ważniejsze – po co.

Niemcy latem 1941 roku z jednej strony dysponując dosyć ograniczonymi możliwościami przemysłowymi, z drugiej miał autentycznie potężne siły pancerne rozbudowane w okresie pierwszych prawie dwóch lat wojny. Ich najmocniejszą stroną była dobra organizacja przetestowanych w ogniu walki dywizji pancernych. O wadze takich wojsk pancernych – tysięcy czołgów formowanych w dywizje i następnie korpusy – rozpisywano się w latach 30. XX w., gdy wszyscy nawzajem straszyli się wizją wojennej rewolucji mechanicznej mającej wstrząsnąć całym światem. Siłą inercji wizja takiej potęgi i jej niezwykłej skuteczności pozostała w okresie powojennym. W jakimś stopniu mniemanie to było zasadne, ale w tej beczce miodu ciągle dryfowała garść dziegciu. Sedno sprawy sprowadza się bowiem do tego, że dywizja pancerna z początkowego okresu wojny, środkowego i końcowego, to różne związki taktyczne. Ich odmienność wskazuje na ewolucję bojowo-organizacyjną Panzertruppen, która wręcz częściowo podważała poszczególne aspekty niektórych rozwiązań organizacyjnych. Jej podstawą było narastanie doświadczeń u niemieckich pancerniaków, niezupełnie uwzględnianych przez nich przed wojną, gdy preferowano rozwiązania doktrynalne zamiast wniosków płynących z poligonów.

Faktycznie imponująca potęga Panzertruppen była zarazem bardzo względna. Jeśli na początku wojny Niemcy mieli ogółem 3500 czołgów i ponad 2500 w 10 dywizjach, to w czerwcu 1941 roku, po podwojeniu ilości dywizji, powinno ich być w zasadzie – odpowiednio – 7000 i 5000 wozów. Biorąc pod uwagę, że posiadano wtedy ogółem 5000 czołgów i 3500 w dywizjach, łatwo dostrzec brak minimum 1500-2000 czołgów w szeregach Panzertruppen. Fakt ten był dostrzegany i niekiedy dawał asumpt do krytykowania czynników decyzyjnych Heer za deprecjonowanie formacji pancernej. Rzekomo miało to wręcz wpłynąć na zaprzepaszczenie wielu zwycięstw. Wydaje się pewne, że takie spojrzenie na problem nie było wynikiem wiedzy wojskowej czy analiz, lecz powielania chybionych czy uproszczonych opinii poprzedników. Krytyczne spojrzenie na jesienną reformę z 1940 roku zainicjował sam gen. Heinz Guderian. W swych wspomnieniach, opublikowanych w Niemczech już w 1951 roku, pisał: *Liczbę dywizji pancernych po prostu podwojono, lecz zrobiono to kosztem zmniejszenia o połowę czołgów przypadających na każdą dywizję. W rezultacie tego zarządzenia armia niemiecka uzyskała wprawdzie dwukrotnie większą liczbę dywizji, ale bynajmniej nie dwukrot-*

Szeregi czołgów Panzer I ustawione do przedefilowania pod Bramą Brandenburską podczas jednej z uroczystości w połowie lat 30. XX w. W początkowym okresie był to jedyny typ czołgu, jaki Niemcy posiadali, i pod niego tworzyli struktury organizacyjne oddziałów przewidujące około 30 wozów na kompanię. Drugim powodem takiego postępowania były teoretyczne założenia oparte na przesłance, że podstawowym narzędziem walki dywizji pancernej jest masa czołgów. Było to jednak działanie w niewłaściwym kierunku, od którego Niemcy odchodzili przez około pięć lat.

eprasa.pl 80796bb337



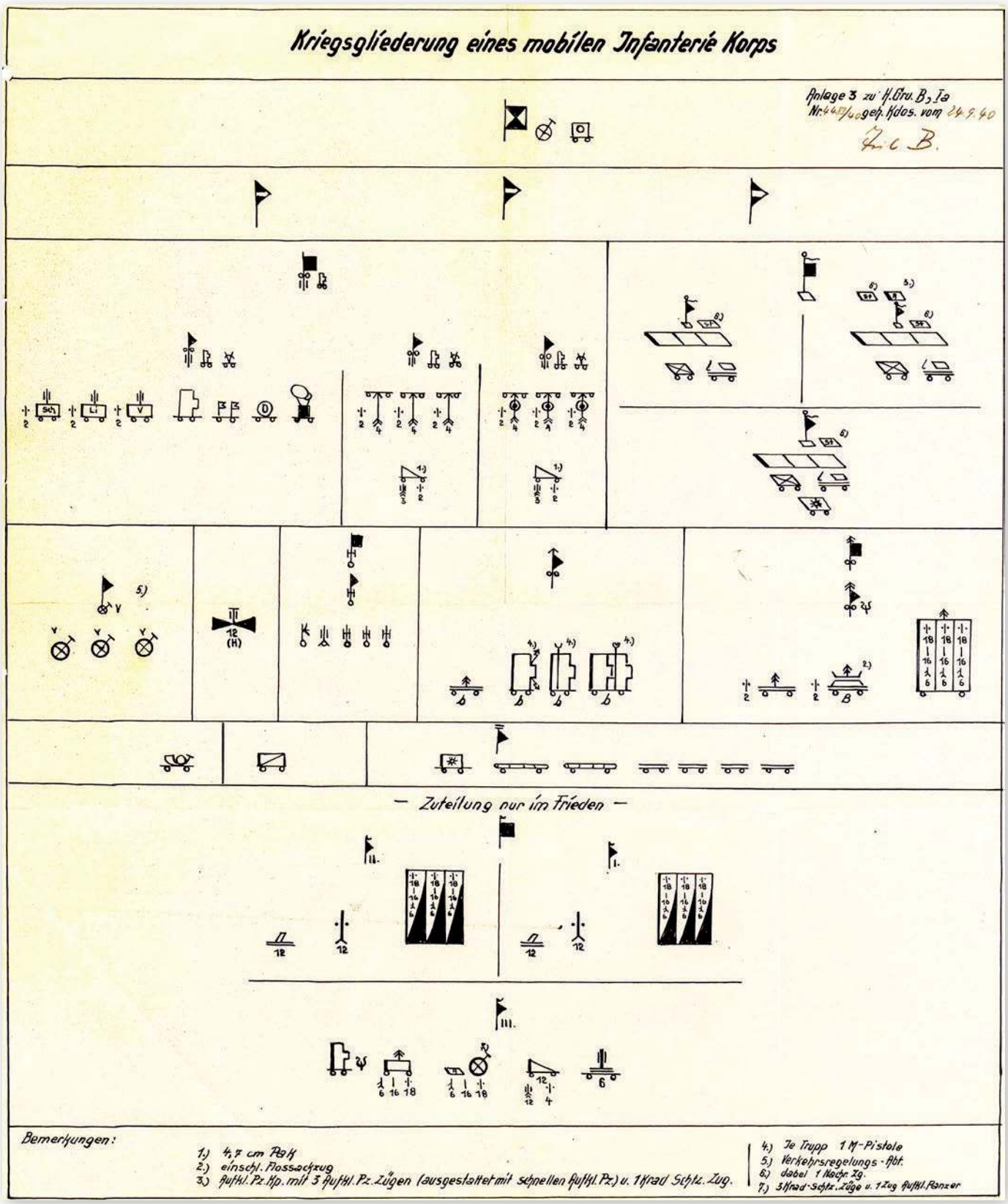
Przykład szaleństwa występującego w niektórych dowództwach Heer jesienią 1940 roku: jedna z kilku propozycji reorganizacji dywizji pancernej ocierająca się o absurdalną gigantomanię. Dokument opracowano we wrześniu, powielono i rozprowadzano z datą 24 września. Autorzy projektu przewidywali w dywizji pancernej pełną brygadę piechoty (dwa pułki po trzy bataliony i batalion motocyklowy), brygadę czołgów (dwa pułki po trzy bataliony), pułk artylerii o aż czterech batalionach (w tym dwa samobieżne), batalion rozpoznawczy o dwóch kompaniach czołgów, batalion pepanc uzbrojony w działa pancerne 47 mm (a więc czeskie) i batalion przeciwlotniczy o czterech bateriach 20 i 88 mm, a nawet integralną eskadrę lotniczą. Dywizja w takim składzie nawiązywała do koncepcji organizacyjnych z początków Panzertruppen i byłaby jeszcze bardziej ociężała niźli dywizje z przełomu 1939/1940.

nie zwiększoną siłę uderzeniową czołgów, a o to przecież chodziło. Według niego winę za to ponosił sam Hitler, który miał osobiście nakazać tak niekorzystne dla Panzertruppen decyzje.

Biorąc dosłownie to, co gen. Guderian napisał, uzyskujemy bardzo specyficzny obraz przeprowadzonej reformy. Generał miał rację, że w wyniku powiększenia liczby dywizji pancernych te straciły siłę uderzeniową czołgów, ale chybiał niebotycznie twierdząc, że w reformie chodziło o zwiększenie siły uderzeniowej czołgów w dywizjach pancernych. Tak kuriozalne przedstawienie sprawy niewątpliwie wynika z próby odwrócenia porządku rzeczy poprzez podporządkowanie armii batalionom czołgów. W gruncie rzeczy przedstawiona przez Guderiana wizja jest jak gdyby krytyką poruczniczyny dążącego do skarcenia marszałka za niespełnienie jego wizji wojny z poziomu dowódcy kompanii czy plutonu.

Niemiecka doktryna użycia wojsk pancernych, współtworzona w latach 30. XX w. przecież przez

eprasa.pl 80796bb337



Guderiana, zakładała wykorzystanie dywizji pancernych jako grup uderzeniowych ciągnących za sobą dywizje piechoty, które normalnie nie zawsze byłyby w stanie sprawnie poradzić sobie z przeciwnikiem. Jeśli chciano pozostać przy wykorzystywaniu dywizji pancernych w formie tarana, który pozwalał Niemcom prowadzić rozstrzygające działania w skali operacyjnej, to podwojenie ich liczby było wręcz nieodzowne. Nie w celu zwiększenia siły uderzeniowej jednostki czołgów w dywizji pancernej, jak ujął to Guderian, lecz w celu zwiększenia siły przebicia armii czy grup armii posiadających w swym składzie związki pancerne zdolne do działań w przestrzeni operacyjnej. Dywizje pancerne nie służyły bowiem do walk pancernych prowadzonych na linii frontu przez bataliony czołgów, lecz do szybkiego osiągania głęboko położonych celów przez grupy armii. Dowództwa grup armii potrzebowały do tego korpusów pancernych, a więc dużej i zróżnicowanej siły mobilnej, a nie licznych batalionów czołgów, które notabene na początku

Dywizje takie miano by organizować w korpusy, które integralnie posiadałyby m.in. jeszcze dodatkową artylerię, pułk pancerny (znowu trójbatalionowy), batalion motocyklowy, a nawet pułk kawalerii, choć tylko w okresie pokojowym. Z nagłówka zdaje się wynikać korpus piechoty (armijny), ale w rzeczywistości chodzi o korpus szybki (pancerny: dwie dywizje pancerne i jedna zmotoryzowana), a więc – wyjątkowo trafnie – mobilny (ale niezmotoryzowany!) korpus armijny (choć nazwany piechoty), ponieważ na początku korpusy pancerne występowały jako korpusy armijne.

eprasa.pl 80796bb337

wojny nie miały istotnej siły uderzeniowej (przebicia), gdyż nie miały wystarczającej siły ognia czy też szerzej – siły bojowe. Na dodatek, chcąc faktycznie jakoś zwiększyć siłę oddziałów czołgów, należało ewentualnie stworzyć w dywizji oddziały zapasowe pozwalające utrzymać liczebność czołgów w pułkach pancernych na mniej więcej stałym poziomie pomimo strat. Niemiecka armia nie miała ku temu żadnych możliwości, a Guderian o to się nie upominał, ponieważ najpewniej nie miał świadomości wartości takiego rozwiązania w ówczesnych warunkach wojennych. Tworzeniu takich oddziałów nie sprzyjała i niemiecka doktryna operacyjna, która uniemożliwiała dostarczenie zapasowych czołgów i załóg do wysuniętych daleko do przodu wykrwawionych oddziałów liniowych.

Mając na względzie konieczność zwiększenia siły własnych armii, niewątpliwie należało zwiększyć właśnie liczbę dywizji pancernych, a nie rozbudowywać w nieskończoność kompanie liniowe czołgów w nich występujące. Nawet i takie spojrzenie na zgadnie jest nieprecyzyjne. Patrząc na nie poprzez pryzmat Guderiana można dojść do wniosku, że generał przedstawił cały ten proces w całkowicie fałszywym świetle. Realia wewnętrznej modernizacji konkretnie Panzerwaffe jesienią 1940 roku stanowią część większej układanki, której tylko część dotyczyła sił pancernych.

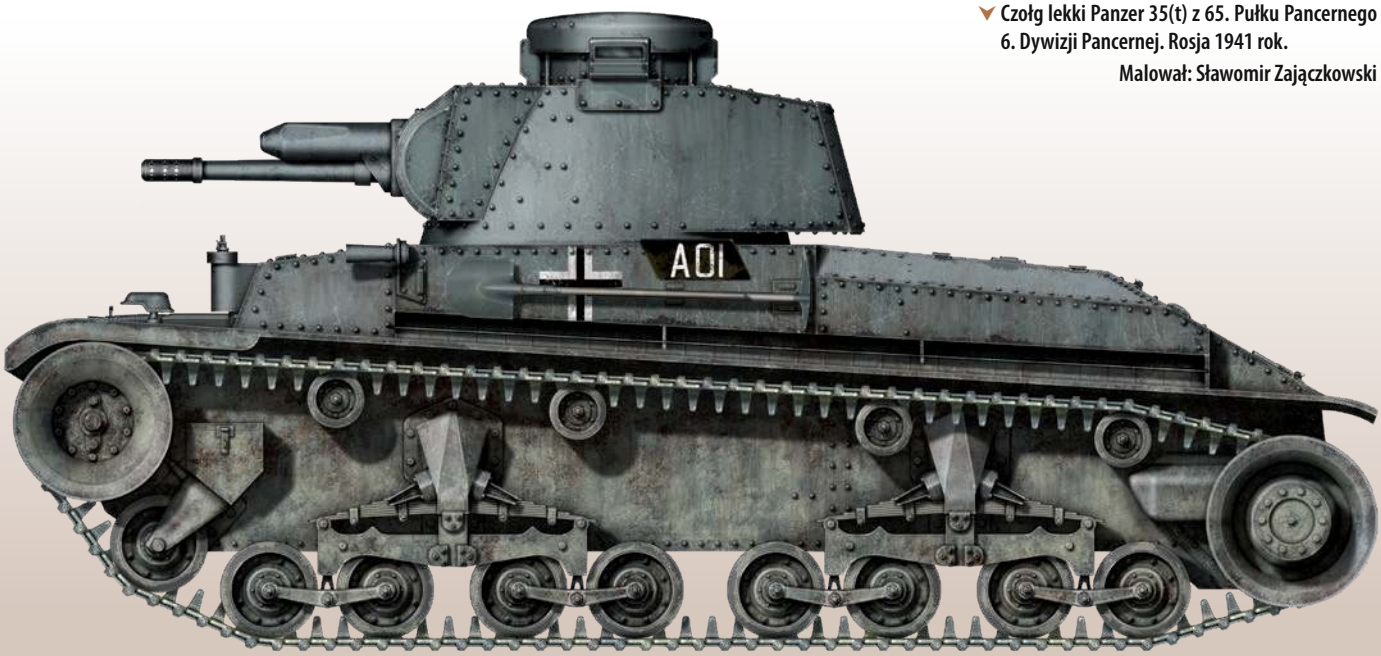
Podstawa decyzji o modernizacji Panzertruppen w 1940 roku była trójskładnikowa: organizacyjna (dowodzenie i zaopatrzenie), techniczna (możliwości bojowe czołgów) i praktyczna (nadmiar czołgów versus niedobór jednostek). Najlepszym rozwiązaniem pozwalającym na uelastycznienie dywizji w akcji, z czym w Polsce i we Francji miano duże trudności, było zrezygnowanie z brygady pancernej i pozostawienie w dywizji tylko jednego pułku pancernego. Po rezygnacji z jednego pułku, dowództwo dywizji zyskiwało lepszą kontrolę dowódczą nad swoimi czołgami (eliminacja brygadowego szczebla pośredniego i jednolite ukierunkowanie wysiłku czołgowego dywizji), co wpływało na większą możliwość zapewnienia mu efektywnego wsparcia ze strony oddziałów dywizyjnych.

W połowie lat 30. XX w., gdy organizowano pierwsze dywizji pancerne, wierzono, że piechota pancerna powinna przemieszczać się na ciężkich samochodach terenowych (dla 5-6 ludzi) lub na motocyklach, aby uzyskać w ten sposób dużą mobilność i lekkość organizacyjną. Stanowiło to ślepą uliczkę, ale Niemcy nie zrezygnowali z batalionu motocyklowego w dywizji pancernej aż do 1943 roku i to pomimo zwrócenia wagi na rolę piechoty w dywizji pancernej w okresie reformowania Panzertruppen pod koniec 1940 roku.

Drugim najbardziej istotnym czynnikiem było uelastycznienie zaopatrzenia wynikające z ewolucji technicznej – na uzbrojenie stopniowo wprowadzano coraz większe ilości cięższych czołgów z mocniejszym uzbrojeniem i mniejszym zasięgiem (200 km versus 130 km). Na przestrzeni 1940 roku wyprodukowano 1459 czołgów, a więc średnio 121 miesięcznie, przy czym dopiero w grudniu, po letnich inwestycjach w infrastrukturę przemysłową, osiągnięto poziom około 200 wozów, co miało być standardem w pierwszej połowie 1941 roku, przed osiągnięciem progu około 300 czołgów w drugiej połowie tego roku. Po wyeliminowaniu z produkcji Panzera I i do wiosny 1940 roku Panzera II, z grubsza wszystkie czołgi wtedy produkowane były klasy średniej: Panzer III i IV. Zmontowano ich – odpowiednio – 895 i zaledwie 280. Fakt ten miał wpływ na zagadnienia organizacyjne kompanii czołgów, albowiem każdy z nich miał pięcioosobową załogę w miejsce dwuosobowej. Wymuszało to przeliczenie etatów plutonów i kompanii do nowych standardów organizacyjno-logistycznych, ale i umożliwienie porucznikom i kapitanom, dowodzącym nimi, ogarnięcia odpowiedniej ilości ludzi i sprzętu.

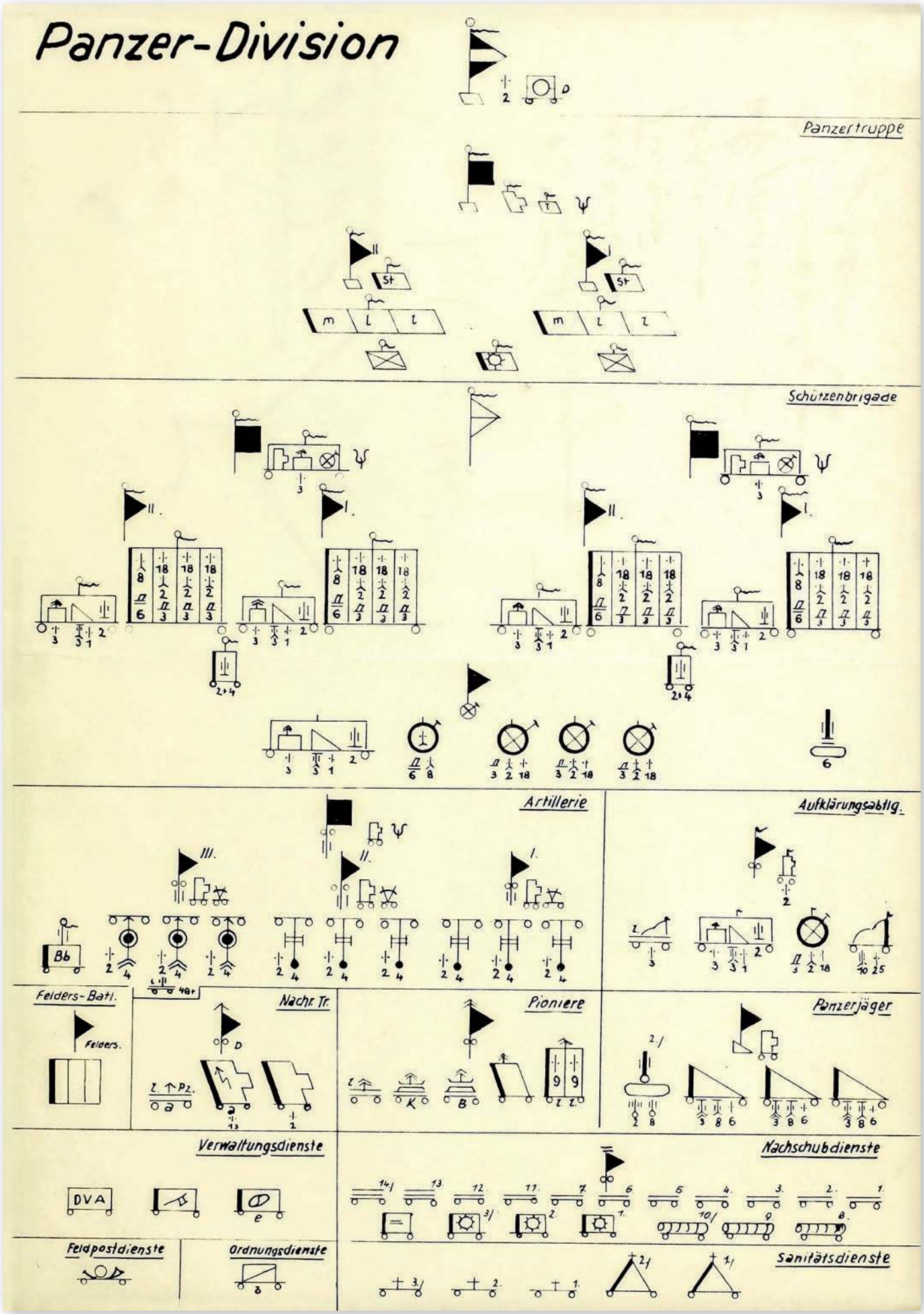
PRZYMUS EWOLUCJI

Niemcy przystąpili do wojny w 1939 roku w stanie wielkiej improwizacji, sztukując swoją armię na wszelkie możliwe sposoby. Wcześniej, z roku na rok, tworzono falami coraz to nowe i bardziej rozbudowane struktury Heer, następnie wypełniając je z wysiłkiem infrastrukturą, sprzętem, wyposażeniem i ludźmi. W efekcie wartość tworzonych wówczas dywizji była względna, a aż za często – mierna. Brakowało wszystkiego, nawet jednolitego wyszkolenia i praktycznego przygotowania



Czołg lekki Panzer 35(t) z 65. Pułku Pancernego 6. Dywizji Pancernej. Rosja 1941 rok.
Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337



eprasa.pl 80796bb337

Schemat wzorcowy nowej Panzerdivision z jesieni 1940 roku, ukazujący wzorzec wiążący dla sztabowców składających konkretne dywizje pancerne na przestrzeni półrocza. Dywizja miała składać się z dwubatalionowego pułku czołgów, czterobatalionowej brygady o pięciu kompaniach każdy (w prawym dolnym narożniku widoczny symbol kompanii dział samobieżnych), trójbatalionowego pułku artylerii (z batalionem namiarowym), rozbudowanych batalionów wsparcia, częściowo pancernych. Gliderung uwzględnia polowy batalion zapasowy, a więc w zasadzie ciągniony ze sobą przez dywizję na front, ale realnie nieuwzględniany w OdB m.in. dlatego, że często pozostawał w koszarach.

Efektowne ujęcie szarżującego plutonu Panzer I (5-7 wozów) w trakcie pokazowych manewrów w drugiej połowie lat 30. XX w. W praktyce działania takie były nieefektywne i mogły prowadzić do dużych strat własnych.

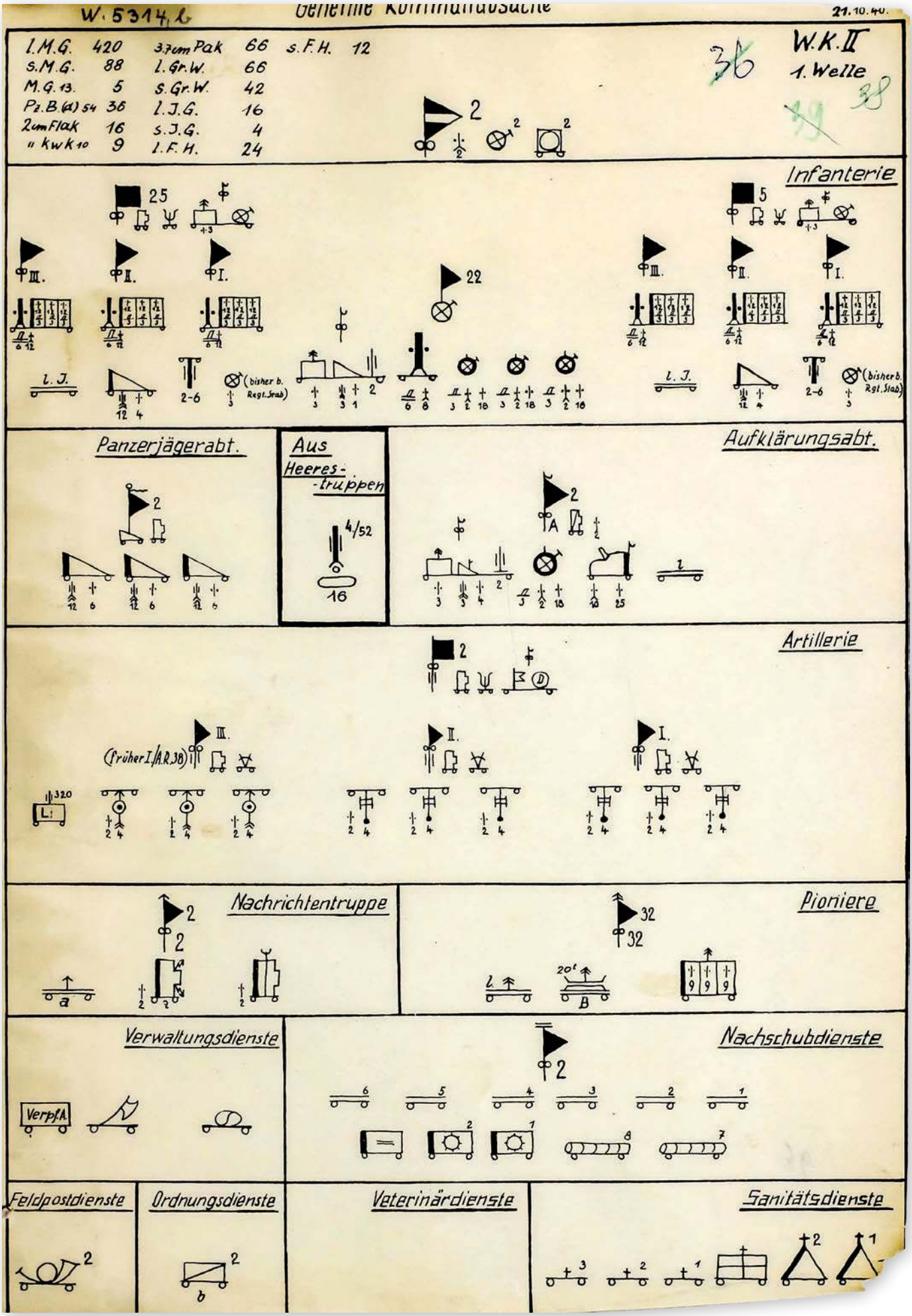
taktycznego i operacyjnego. Dotyczy to również dywizji pancernych, które w okresie 1935-38 nie rozwijały się płynnie i systemowo. W Heer nie wypracowano wówczas jednakiego spojrzenia na Panzertruppen, której w zasadzie nawet nie utworzono. Jej dowództwo, działające na zasadzie inspektoratu, składało się z entuzjastów mających swoje spojrzenia na wojnę pancerną, w zasadzie niezgodną z OKH. Nie wypracowano żadnego pancernego Blitzkriegu w formie doktrynalnej, a struktury dywizji pancernych, składających się na Schnelle Truppen, nie były satysfakcjonujące dla kogokolwiek. W efekcie dywizje pancerne tak naprawdę były ułomnym półśrodkiem – nie odzwierciedlały wymagań pola walki z wymagającym nieprzyjacielem ani nie były samodzielnymi związkami jak zrównoważone i wzorcowe dywizje piechoty. Ich skuteczność była tak duża, jak długo nacierano i dzierżono inicjatywę w akcji.

Wydaje się pewne, że wszystko to wynikało z entuzjastycznego podejścia oficerów składających się na dowództwo wojsk pancernych, których uczyniono odpowiedzialnymi za ich zorganizowanie i nadzorowanie. Wydawało im się, że znaleźli klucz do nowoczesnej wojny, podczas gdy ich zwierzchnicy, starzy generałowie, jedynie akceptowali siły pancerne jako część armii. Nie pozwalało to wypracować jednolitego organizmu wojskowego, gdy Niemcy stawały się pierwszym państwem na świecie, w którym utworzono dywizje pancerne, i to z niczego. Pojawienie się schematu organizacyjnego tego typu jednostki na przełomie lat 1934-1935 odzwierciedlało ówczesne pojmowanie wojsk pancernych, w których rolę rozstrzygającą odgrywały bardzo liczne oddziały lekkich czołgów. Inne rodzaje wojsk ujęte w ramy dywizji pancernej, generalnie w skarłowaciałej formie, miały działać na ich korzyść. W jednostce pancernej chodziło raczej jedynie o wsparcie czołgów, wykonujących całą robotę, a nie współdziałanie, jak to było w dywizjach piechoty będących związkami broni współpracujących (połączonych). Dlatego w obu typach dywizji podstawowa struktura organizacyjna była generalnie taka sama, ponieważ wynikała z rozwiązań uniwersalnych, ale zarazem wyraźnie nieproporcjonalna. Dywizja pancerna tak jak piechoty miała więc batalion przeciwpancerny, rozpoznawczy, łączności i saperski, ale jednocześnie na całe zgrupowanie czołgów przypadał tylko dwubatalionowy pułk artylerii i jeden, okrojony pułku piechoty (w dywizji piechoty były trzy; dwa z nich w dywizji pancernej zastępowały dwa pułki czołgów) z podpiętym do niego batalionem motocyklowym.

Rdzeniem dywizji pancernej była jednostka czołgów – cała organizacja dywizji kręciła się wokół niej. Zgodnie z ówczesnymi poglądami, miała ona zapewnić sukces dzięki dużej ilości wozów atakujących i przebijających obronę przeciwnika, a następnie buszujących na jego tyłach. W rzeczywistości dywizje niemieckie od początku tworzono do działań w skali operacyjnej, a więc zamaszystych akcji prowadzonych w głąb obrony przeciwnika. Postępowano tak z racji wcześniejszych teoretycznych rozważań nad rolą czołgów, podczas których ścierały się, upraszczając, dwie koncepcje: czołgów wsparcia piechoty i czołgów działających samodzielnie. W pierwszym przypadku czołgi organizowano najchętniej w bataliony i oddawano do dyspozycji dywizjom piechoty w akcji. W drugim przypadku potrzebny był zdecydowanie większy oddział w postaci co najmniej jednej jednostki, który jednak nie mógł działać samodzielnie – stąd właśnie konieczność stworzenia wokół niego „otuliny" z oddziałów innych rodzajów wojsk, pozwalają-

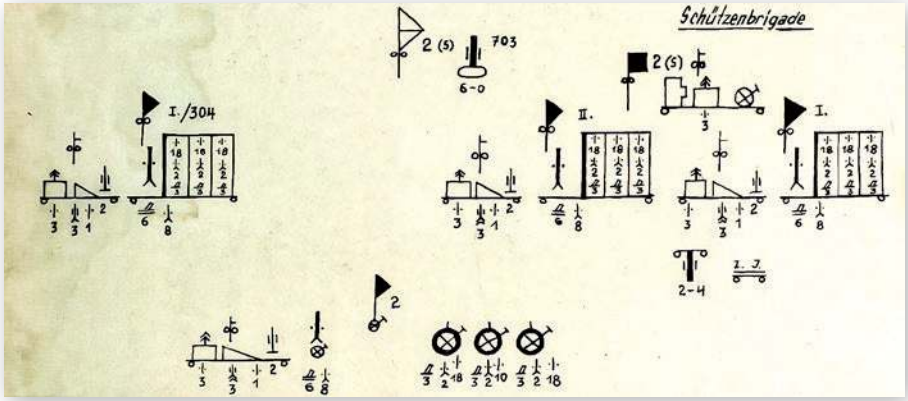
Parada dowództwa pułku pancernego w Pradze, marzec 1939 roku. Na pierwszym planie Panzer II, który aż do 1940 roku odgrywał rolę wozu liniowego z powodu niedoboru czołgów średnich. W rzeczywistości był to czołg lekki, nadający się jedynie do wypełniania zadań rozpoznawczych, drugorzędnych. Jego produkcja została w zasadzie zakończona w 1939 roku, ale wykorzystywano go na pierwszej linii walk jeszcze w 1943 roku.

eprasa.pl 80796bb337



eprasa.pl 80796bb337

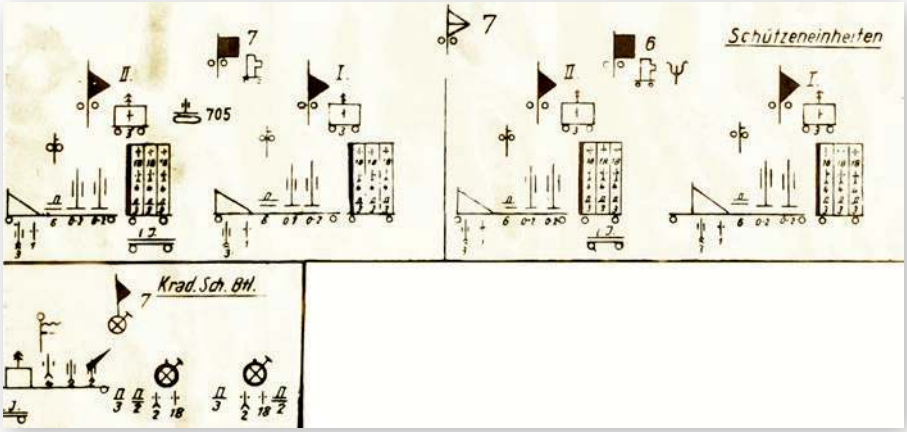
Realny Gliderung 2. Inf.(mot.) Div. w październiku 1940 roku, a więc typu dywizji mającej rozwiązywać problemy wsparcia czołgów piechotą. OdB odzwierciedla wcześniejszy standardowy schemat dywizji piechoty zmotoryzowanej, ale już z nowym batalionem pepanc dla dywizji szybkich, rozbudowanym o kompanię Flak (tu konkretnie z 52. batalionu wyraźnie wyodrębniony). Jak widać, nie licząc kompanii samochodów pancernych w batalionie rozpoznawczym, w dywizji piechoty zmotoryzowanej w ogóle nie było sprzętu pancernego. Wynikało to z założeń doktrynalnych wypracowanych w Heer w latach 30. XX w, a nie braku czołgów.



Odmiana brygady piechoty zmotoryzowanej (fachowa nazywana w dywizjach pancernych Brygada Strzelecką, w więc klasyfikowaną jako piechota lekka) o trzech batalionach, w tym jednym z całkiem innego pułku: 304. Inf.Rgt. W takiej sytuacji czwartym batalionem piechoty jawił się batalion motocyklowy (2. Krad.Abt.), doktrynalnie przewidziany do bliskiej współpracy z Panzerami. Przy sztabie brygady widać 703. kompanię samobieżnych dział piechoty sIG 150 mm.

cych oddziałom czołgów działać w głębi terenu przeciwnika.

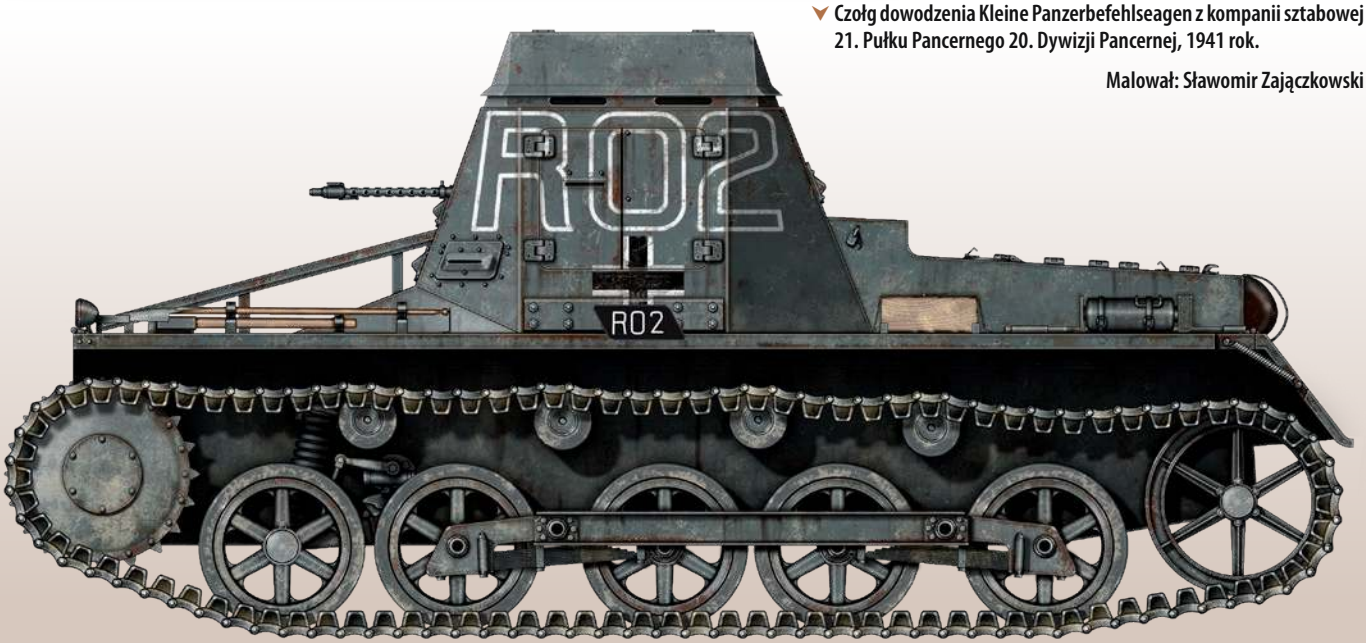
Suma przyjętych założeń wymuszała konieczność zastosowania dużej struktury organizacyjnej czołgów, aby móc nimi jakoś efektywnie kierować na większej przestrzeni i wykorzystać w przedłużającej się walce. Kreatorzy Panzertruppen w latach 30. XX w. zastosowali parzystą organizację, co doprowadziło do rozdmuchania dywizji do wprost absurdalnych rozmiarów. Uznano, że najlepszym rozwiązaniem będzie ulokowanie w dywizji aż brygady czołgów w składzie dwóch pułków, każdy składający się z dwóch batalionów w sile czterech kompanii. Czteroplutonowa kompania liczyła wtedy aż 32 wozy, przez co batalion miał około 130 wozów. Na pułk przypadało zatem 265 wozów, a na brygadę już 530 czołgów. Biorąc pod uwagę, że dywizja miała trzy bataliony piechoty na ciężkich samochodach i motocyklach, 18 rozpoznawczych samochodów pancernych czy dwa bataliony artylerii, liczące ogółem 24 lekkie haubice 105 mm, łatwo dostrzeżemy tu ogromne dysproporcje. W oddziałach czołgów wymuszały one działanie na oślep i bez ciągłego wsparcia, względnie wypełnianie zadań innego rodzaju, przynależnych odmiennym rodzajom wojsk. Praktyczne wykorzystanie jednostki czołgów rodem z papierów organizacyjnych byłoby nie tylko bardzo trudne, ale i dosyć niedorzeczne. Aż trudno wyobrazić sobie skalę wysiłku organizacyjnego niezbędnego choćby do zapewnienia



Dla porównania: poprzednia odmiana brygady piechoty zmotoryzowanej ze starym OdB batalionów: cztery kompanie, w tym ciężka o czterech plutonach, podczas gdy późniejsza (vide OdB obok) miała pięć kompanii, w tym dwie ciężkie, ale jedna z nich integralnie przyporządkowana taktycznie do kompanii strzeleckich. Batalion motocyklowy (strzelców motocyklowych, ewent. strzelecki motocyklowy) jest wyodrębniony i okrojony do dwóch kompanii na motocyklach. Warto zwrócić uwagę, że 705. kompania jest podpięta do 7. pułku. („...brigade" w nazwie rubryki wskazuje na mniej więcej standaryzowaną jednostkę, podczas gdy „...einheiten" na płynną strukturę organizacyjną grupowaną dowództwu piechoty w dywizji).

Czołg dowodzenia Kleine Panzerbefehlseagen z kompanii sztabowej 21. Pułku Pancernego 20. Dywizji Pancernej, 1941 rok.

Malował: Sławomir Zajączkowski



eprasa.pl 80796bb337

500 czołgom zaopatrzenia, serwisu i naprawy przez oddziały remontowe, które występowały w wielce ograniczonej formie. Pierwsza wersja dywizji pancernej tak naprawdę była niemalże nieporozumieniem wynikającym z posiadania do dyspozycji dużej ilości najlżejszych czołgów uzbrojonych jedynie w kaemy i o dwuosobowej załodze. Pozwalało to organizatorom Panzerwaffe wyeksploatować pomysły entuzjastów nowych wojsk (armii zmechanizowanej) z lat 20. XX w. do maksimum.

Wraz z rozwojem wojsk pancernych III Rzeszy proporcje oddziałów różnych broni w ramach dywizji zmieniały się, coraz bardziej przypominając rozwiązania istniejące w dywizjach piechoty, ale tylko do pewnego stopnia. Kreatorzy Panzertruppen wciąż zapatrzeni w czołgi za wszelką cenę nie chcieli zrezygnować ze swoich dogmatów. Mimo że już od co najmniej początku 1936 roku niektóre agendy OKH optowały za kompaniami maksymalnie 16-18 czołgów, a więc najbardziej racjonalnymi, to do 1939 roku kompania schudła jedynie do ponad 20 wozów. Oznaczało to zmniejszenie siły Panzerbrigade do około 420 wozów, co jednak nadal stanowiło poważne wyzwanie dla dowództwa całej dywizji. Dopiero wraz z wybuchem wojny dywizja nabrała bardziej racjonalnego kształtu, wymuszonego wszakże cięciami organizacyjnymi narzuconymi przez dowództwo Heer, przestawiającego całe wojsko ze stanów pokojowych na wojenne. W efekcie, w pułkach pancernych w pole wyszły jedynie trzy kompanie na batalion, gdyż czwarte pozostały w macierzystych koszarach jako oddziały zapasowe. Dzięki temu dywizje automatycznie schudły do około 320 czołgów na brygadę. Uczyniło to z dywizji pancernej bardziej sensowne narzędzie wojny, tym bardziej że równolegle starano się zwiększać w nich siłę pułków artylerii i piechoty, a w wielu rozbudowano oddziały dywizyjne. Dzięki temu dywizja pancerna przekształcała się z tworu „czołgowego", niezdolnego do samodzielnego przetrwania na polu bitwy, w dosyć wydajny związek taktycznych broni połączonych. Wciąż nie zmieniało to wszakże faktu, że dowodzenie dywizją w sile 320 czołgów wciąż było problemem i m.in. wymagało dużego wysiłku organizacyjnego w akcji. Dywizja o tak dużej liczbie czołgów potrzebowała choćby odpowiednio większej liczby dróg i rejonów koncentracji, a zatem i przykładowo placów zaopatrzeniowych w akcji (tankowanie, uzupełnianie amunicji). Wszystko to wpływało automatycznie na ramy czasowe przy wchodzeniu do bitwy, dla której musiano przyjąć albo bardzo wąski pas natarcia, albo na odwrót – bardzo szeroki. Duża liczba czołgów wpływała na zaplecze pułku pancernego i dywizji komplikując jego adekwatne uplasowanie operacyjne.

Jednym słowem, dywizja typu wymyślonego przed wojną była niezwykle ociężała. Jakkolwiek Niemcy odnieśli duże sukcesy takimi ciężkimi dywizjami w Polsce i w Europie Zachodniej, to jednak wykorzystanie ich pełni możliwości było trudne, a niekiedy wręcz niemożliwe. Jeden dowódca musiał poradzić sobie z koordynowaniem poszczególnych grup wojsk, na przykład dwóch rozbudowanych grup uderzeniowych, w postaci dwóch pułków pancernych, za którymi znajdowała się kolejna grupa, a za nią jeszcze jedna (wsparcie i zaopatrzenie). Obie grupy uderzeniowe użyte zbyt ciasno mogły sobie przeszkadzać, w przypadku ekstremalnym kotłując dywizję. Jednoczesne używanie całości sił mogło doprowadzić do chaosu rozkazodawczego i zaopatrzeniowego. Czynnikiem rozstrzygającym tak naprawdę był słabszy przeciwnik, który pozwalał Niemcom na działanie według jednego, z góry ustalonego planu. Gdyby przeciwnik przechodził do kontrataków i próbował narzucić Panzerom inicjatywę, zmuszając dowódcę dywizji pancernej do improwizowania, mogło to doprowadzić do opłakanych skutków.

Dowództwo niemieckie, generalnie, miało świadomość problemów, z jakimi borykała się Armia w 1939 roku. Wszystkie objawiły się w wojnie z Polską lawinowo, jako że wojsko wyszło na nią jak popadło w stanie pokojowym, ze wszystkim, co dało się wyciągnąć z magazynów. Do lata 1940 roku udało się ją tylko uporządkować i podciągnąć do najwyższego możliwego poziomu. Na rozwiązanie wszystkich problemów, w tym organizacyjnych, związanych m.in. z przekształcaniem dywizji zmechanizowanych (lekkich) na pancerne, dowództwo nie mogło sobie pozwolić ze względu na przygotowania do wojny przeciw Entencie. Po pokonaniu Francji sytuacja dosłownie z dnia na dzień uległa całkowitej zmianie, otwierając drogę do niezbędnej modernizacji wojska.

Po uzyskaniu zbrojnego rozstrzygnięcia we Francji dowództwo Wehrmachtu w porozumieniu z dowództwem Heer postanowiło rozpocząć proces przekształcania całych wojsk lądowych (Armii). Brak jest precyzyjnych informacji, kiedy i jak zaczęto tę kwestię rozważać, ale wiadomo, że pierwsze podejście do zmian i modernizacji zainicjowano rozkazem już z 22 maja 1940 roku, gdy walki we Francji osiągały swe apogeum. Zaledwie na przestrzeni następnego tygodnia zaczęto rozważać kwestie związane z przejściem

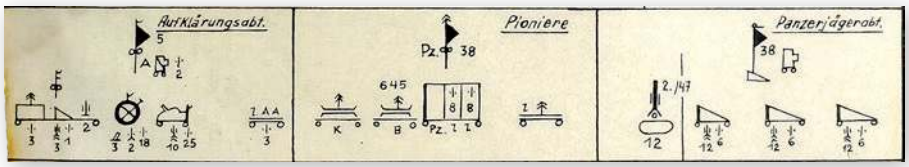
Panzer II w akcji w Rosji w 1942 roku. Czołgi tego typu organizowano w plutonach lekkich (rozpoznawczych) kompanii liniowych, przez co w trakcie pełni walk grupowano je z tyłu, za czołgami Panzer III i IV, na zdjęciu widocznymi w tle podczas walki. Ze względu na nadmiar sprzętu tego typu, reforma dywizji pancernych z końca 1940 roku nie wprowadziła niczego nowego w tej materii i ulokowanie Panzer II w niemal wszystkich kompaniach czołgów osłabiało je.

Oddział czołgów niemieckich rusza do ataku we Francji w 1940 roku. Na zdjęciu widzimy istną mieszankę sprzętu pancernego, co było cechą charakterystyczną oddziałów dywizji pancernych w tamtym czasie. Możemy na nim dostrzec około 13 czołgów zgrupowanych na niewielkiej przestrzeni, co dawało zbyt duże zagęszczenie sprzętu. Jednocześnie jednak odzwierciedlało to ówczesne zasady prowadzenia walk i obiektywnie istniejące możliwości techniczne Niemców.

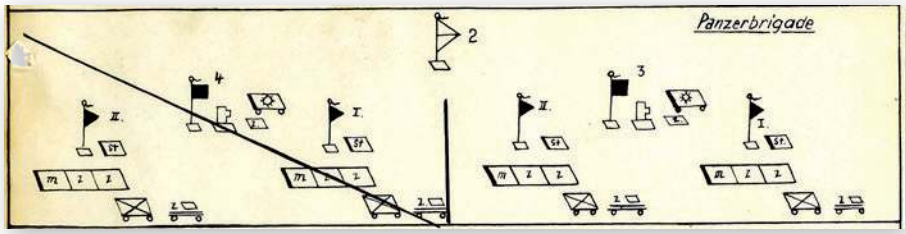
eprasa.pl 80796bb337

armii lądowej na stopę pokojową. Pierwsze realne założenia w tej materii ustalono 28 maja podczas narady Hitlera z przedstawicielami OKH. Postanowiono wówczas wykorzystać proces przechodzenia na stopę pokojową do przebudowania i zmodernizowania wojsk lądowych III Rzeszy. Uznano za niezbędne ograniczyć liczbę dywizji piechoty do zaledwie 30-40 jednostek, a więc do stanu obowiązującego przed 1939 rokiem. Zarazem postanowiono podwoić liczbę dywizji pancernych i radykalnie zwiększyć liczbę dywizji piechoty zmodernizowanej: z czterech do aż czternastu. Razem Armia miałaby przejść na stopę około 80 dywizji, właściwie w połowie szybkich, a więc opartej na trakcji motorowej, w pełni lub w dużym stopniu.

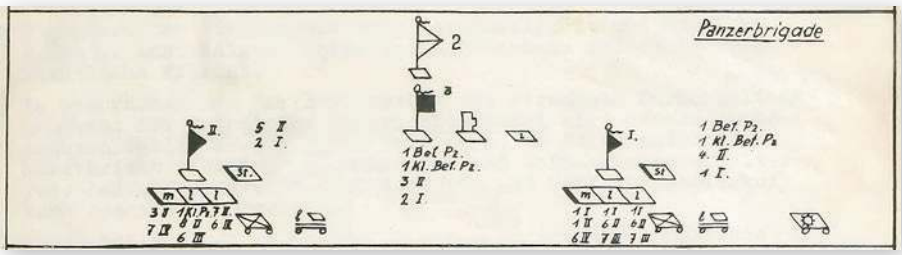
Wraz z przemijaniem wojny na Zachodzie zaczęto przygotowywać się do pierwszych systemowych posunięć prowadzących do redukcji Armii najpierw do stanu 120 dywizji, wliczając w to dywizje szybkie. Miano przede wszystkim rozwiązywać liczne najgorsze dywizje piechoty. Niezależnie od dywizji bezwartościowych (Landesschützen), które rozwiązywano grupowo jeszcze w trakcie kampanii zachodniej, wyliczono, że najpierw będzie dotyczyć to 35 jednostek. Szybko musiano jednak zacząć korygować wszystkie założenia, gdyż wraz z upływem zaledwie kilku tygodni zaczęła się zmieniać sytuacja w Europie. Główną rolę odegrali Brytyjczycy, którzy odrzucili pokojowe oferty Niemców. W konsekwencji, już na przełomie lipca i sierpnia 1940 roku przyjęto za nieodzowność uwzględnienie opcji konfrontacji z ZSRR. Wymusiło to na dowództwie Wehrmachtu zarzucenie projektu przejścia na stany pokojowe typu stand-by, a następnie ograniczanie redukcji armii. Automatycznie zaczęło to rzutować na jej modernizację według pierwotnych założeń. Nie myślano już o zmniejszaniu liczby dywizji, lecz możliwości ich stopniowego zwiększania do aż 180 jednostek na wypadek konieczności zmierzenia się z Armią Czerwoną.



Podstawowe bojowe oddziały wsparcia według wzorca OdB z jesieni 1940 roku: od lewej batalion rozpoznawczy (z jedną kompanią samochodów pancernych zamiast dwóch), pancerny batalion saperski i zmotoryzowany batalion pepanc z samobieżną kompanią Flak.



Realny Gliderung 2. Panzerbrigade w 2. Pz.Div. z października 1940 roku ze zmianą wprowadzoną na bieżąco: wykreślenie 4. Pz.Rgt. z powodu przeniesienia do innej jednostki. (Uwaga: na innych kopiach graficznych schematów dokładnie tego OdB zmiana ta mogła nie zostać wprowadzona, więc zarchiwizowano je bez niej i tak też występują błędnie w archiwach. Jest to wspólny problem dla tysięcy tego typu dokumentów, bardzo często niezmiernie trudnych do precyzyjnego odczytania z powodu ich powielania z określoną datą, ale wykorzystanych w późniejszym czasie bez niezbędnych adnotacji).



Ta sama Panzerbrigade niedługo później, wyrysowana zgodnie ze stanem faktycznym dywizji (realny Gliderung), przewidującym m.in. kompanię remontową przeniesioną z dowództwa pułku do taborów batalionowych (konkretnie I batalionu, choć odseparowanie wskazuje na jej samodzielność taktyczną). W 3. Pz.Rgt. pozostało wówczas tylko 36 Panzerów w I batalionie i 38 Panzerów w II batalionie, przy czym ciężkie wozy ograniczono do 6-7 sztuk na kompanię. Wskazuje to na stany pokojowe ze sprzętem do szkolenia i następnie do zastąpienia i wypełnienia sprzętem nowej produkcji. W oddziałach sztabowych widnieje 21 czołgów liniowych i dowodzenia.

Oznaczało to konieczność rozpoczęcia jesienią 1940 roku formowania 40 nowych dywizji piechoty. Gdy zatem 13 lipca 1940 roku ostatecznie zadecydowano proces zmian w Heer, uznano, że zamiast rozwiązywać wszystkie dywizje, część z nich urlopuje się na okres letnio-jesienny, co

Czołg lekki Panzer 38(t) należący do 27. Pułku Pancernego 19. Dywizji Pancernej, lato 1941 roku.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

pozwalałoby je w pełni odtworzyć w nieco nowszej formie w ich macierzystych koszarach w momencie zaistnienia konieczności. Początkowo wychodzono z założenia, że spośród 35 dywizji piechoty wyznaczonych do rozwiązania, urlopuje się 20, lecz po badaniach ustalono, że będzie to dotyczyć 17 dywizji. Urlopowanie wyznaczonych jednostek zaczęto 10 sierpnia. Szybko okazało się, że w nowej sytuacji wojny z Wielką Brytanią taka oszczędność nie będzie miała żadnej wartości, m.in. dlatego, że nie istniała możliwość wymiany starszych roczników w innych dywizjach z powodu zbyt małej liczby dostępnych ludzi w młodszym wieku. Kwestia dotyczyła aż 500 tys. ludzi i wymiana była warunkowana nowym poborem, co wymagało więcej czasu.

Pomimo całkowitej zmiany uwarunkowań, część posunięć, jakie dało się w końcu przeforsować, była zasadna, nawet jeśli w wielu przypadkach nie istniała możliwość dopięcia ich do końca. Na przykład, wbrew twierdzeniom gen. Guderiana, narzekającego na deprecjonowanie dywizji pancernych jesienią 1940 roku z powodu stworzenia dużej ilości dywizji zmotoryzowanych, decyzja o utworzeniu nowych jednostek szybkiej piechoty była bardzo trafna i całkowicie zasadna. W gruncie rzeczy była to jedna z najważniejszych zmian modernizacyjnych wprowadzonych w tamtym czasie. Rozwój zmotoryzowanych dywizji piechoty był bowiem niezbędny do pozyskania możliwości przeprowadzenia szybkiego manewru piechotą, jak i poprowadzenia szybkich operacji w głąb obrony przeciwnika. Niemcy w początkowym okresie wojny mieli zaledwie cztery takie jednostki, które nie były za bardzo pomocne. Jesienią 1940 roku postanowiono ostatecznie utworzyć aż osiem nowych dywizji tego typu, co wytwarzało możliwość poprowadzenia pewnych realnych działań na skalę operacyjną. Dywizje 3., 10., 14., 16., 18., 25., 36. i 60. powstały na bazie już istniejących dywizji piechoty, które oddawały jeden ze swych pułków piechoty do nowych dywizji piechoty i na przestrzeni października oraz listopada przechodziły reorganizację wszystkich swoich oddziałów konnych i pieszych. Większość z nich została aktywowana 1 i 15 listopada 1940 roku w koszarach na terytorium Niemiec.

Dowództwo Heer planowało utworzenie jeszcze dwóch dodatkowych dywizji zmotoryzowanych, lecz zrezygnowano z tego na rzecz powiększenia stanu rezerw sprzętu mechanicznego, który – jak błyskawicznie się okazało – pozostał piętą achillesową Armii. Jej modernizacja poprzez zmotoryzowanie wyznaczonej części dywizji do poziomu wojsk szybkich pociągała za sobą konieczność zagwarantowania proporcjonalnie ogromnej ilości pojazdów. A to wytwarzało bardzo poważne konsekwencje organizacyjne uzależnione od dostępności samochodów. W modernizacji nie chodziło bowiem jedynie o dywizje pancerne i zmotoryzowane, ale i tworzenie i zwiększanie mobilności zmotoryzowanych czy pancernych oddziałów wsparcia szczebla korpuśnego i armijnego. I to nie tylko w formacji wojsk szybkich, ale w ogóle w armiach, ponieważ te musiały być zdolne do szybkiego manewrowania na rzecz piechoty oraz postępowania za korpusami pancernymi nawet pomimo podtrzymywania wysokiego współczynnika skonizowania dywizji piechoty. Jeśli więc dla 6-7 korpusów pancernych potrzebowano by przykładowo 150 w pełni zmotoryzowanych batalionów wsparcia, to drugie tyle było potrzebne dla 10 korpusów piechoty. Dla wszystkich nie starczyłoby ciężarówek i ciągników, co blokowało wszelkie zamierzenia modernizacyjne. W 1940 roku przemysł wyprodukował około 88 tys. ciężarówek, z których jedynie 53 tys. oddano do dyspozycji całym siłom zbrojnym (Wehrmachtowi). Oznacza to, że na przestrzeni roku miesięcznie pozyskiwano niecałe 4500 nowych ciężarówek, które zasilały szeregi nowych oddziałów, zastępowały zużyte i uszkodzone, a także wypierały samochody pozyskane z rynku cywilnego w wyniku mobilizacji. Dużym zagrożeniem dla potrzeb Armii wciąż pozostawała Luftwaffe, która musiała być całkowicie zmotoryzowana. W takiej sytuacji Armia potrzebowała skoncentrować się raczej na zmotoryzowaniu oddziałów wsparcia i tyłowych, a nie bojowych, gdyż ciężarówek brakowało dla wszystkich.

Jakkolwiek braki w sprzęcie mechanicznym były poważne, to jednak realnie postępująca motoryzacja, nawet w ograniczonej formie, pociągała za sobą o wiele większe zagrożenia. Wzrost samochodów w oddziałach oznaczał radykalne zwiększenie zapotrzebowania na benzynę, z pozyskiwaniem której Niemcy mieli horrendalne problemy. Jakby nie było tego dosyć, pod koniec września 1940 roku w OKH konstatowano z za-

Panzer III przekracza rubieże obronne w Grecji, wiosną 1941 roku. Dzięki zwiększeniu produkcji tego typu wozu na przestrzeni 1940 roku w tym czasie był to już dominujący czołg w oddziałach pułku czołgów dywizji pancernych, co wpłynęło na zwiększenie ich efektywności z jednej strony, a niezbędne zmiany organizacyjne z drugiej. Reforma Panzertruppen pod koniec 1940 roku potwierdzała ten fakt.

Wcześniej, w 1939 roku, Panzer III odgrywał nikła rolę, gdyż jego produkcja seryjna, zapoczątkowana w 1938 roku, była zbyt mała. Wpłynęło to na eksperymenty organizacyjne w oddziałach czołgów, a także zapoczątkowanie ścinania kompanii do najbardziej racjonalnego stanu 15-17 czołgów, za czym OKH optowano już na początku 1936 roku.

eprasa.pl 80796bb337

Dwa plutony Panzer III uzbrojone w armaty 50 mm w Rosji w 1941 roku czekają na rozkaz marszu naprzód w towarzystwie oddziału pepanc z 37 mm działami. Jeśli w latach 1939-40 czołgi często działały same, to w 1941 roku występowało to już bardzo rzadko. Wynikało to z nabytych doświadczeń, ale i reformy Panzertruppen zaprowadzonej jesienią 1940 roku, kiedy to ilość czołgów w dywizji dostosowano do siły dywizyjnych oddziałów wsparcia.

skoczeniem, że w oddziałach zmotoryzowanych Heer mocno doskwierały problemy z brakami części zamiennych, opon z dętkami czy w ogóle wyposażenia samochodowego, ograniczanych możliwościami wytwórczymi przemysłu motoryzacyjnego nadmiernego obciążonego zamówieniami. Swoją rolę odgrywały i braki sprzętu oraz kadr w oddziałach specjalistycznych: na przykład łączności czy remontowych.

Wstrzymanie rozbudowy liczby na przykład dywizji zmotoryzowanych z powodu konieczności utworzenia rezerw sprzętowych odzwierciedlało takie same problemy na niższych szczeblach – w pułkach i batalionach dla formacji dywizji szybkich. Niemcy nie mieli żadnych możliwości porządnego ich wyposażenia w sprzęt pancerny i opancerzony, a typy pojazdów wciąż pochodziły z produkcji przedwojennej. Część z nich należało wymienić na nowe typy lub już posiadane bardziej efektywne, ale takowych wciąż brakowało. Pozostawało sztukowanie, nawet francuskim sprzętem zdobycznym, w czym Niemcy byli mistrzami z przymusu. W efekcie panceryzacja oddziałów dywizyjnych i korpuśnych wsparcia, ich niezbędna standaryzacja i potencjalna rozbudowa siłą rzeczy nie mogła nadążać za ideą

Czołg średni Panzer IV Ausf. E z 6. Pułku Pancernego 3. Dywizji Pancernej.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337

modernizacji i rozbudowy Panzertruppen, którą pierwotnie wymyślono – i podporządkowano – redystrybucji posiadanych Panzerów. Zaowocowało to nawet najbardziej kuriozalnymi pomysłami, jak na przykład zredukowaniem piechoty w dywizji pancernej. Na szczęście pomysł ten został zakwestionowany przez Sztab Generalny i standardem było dążenie do rozbudowy piechoty do dwóch, dwubatalionowych pułków, które wraz z przestarzałym batalionem motocyklowym ujmowano w brygadę.

Podobnie rzecz się miała ze sprzętem pancernym, którego – na zasadzie odwrotności – było w brud. Starsze czołgi musiały jednak przejść renowację po wypracowaniu resursów, a świeżo wyprodukowane wydzielano do nowych kompanii, gdzie nie powinno się ich nadmiernie eksploatować. Jednocześnie skala realnych prac reorganizacyjnych była warunkowana m.in. ogromną liczbą przestarzałych czołgów lekkich. Aż mniej więcej 35% Panzerów stanowiły Panzer I, a drugie tyle Panzer II nadające się do zadań rozpoznawczych i podobnych. Oba należało szybko wycofać z pierwszej linii i systematycznie zastępować partiami wozów średnich najnowszej produkcji. Temu jednak nie sprzyjały plany tworzenia samodzielnych oddziałów pancernych do wsparcia dywizji pancernych oraz piechoty: Stugów i Flammpanzerów. Było to posunięcie niezbędne, forsowane przez niektórych decydentów już z początkiem lat 30. XX w., ale z powodu silnego nacisku lobby pancernego, nastawionego na jak największą liczbę jakichkolwiek czołgów dla dużej liczby dywizji pancernych, te racjonalne głosy nie mogły się przebić.

Summa summarum, brak adekwatnego sprzętu dla dywizji szybkich wpływał na tempo i jakość realizowania planów modernizacyjnych nawet na najniższym szczeblu – w oddziałach pancernych. Przykładowo, napływanie do jednostek nowych Panzerów III pozwalało zagospodarować niewydolne Panzer I w oddziałach wsparcia i drugoliniowych: artylerii, saperach, dowództwach i zabezpieczenia technicznego (czołgi naprawcze, amunicyjne). Z jednej strony stanowiło to dla nich raczej obciążenie, ponieważ nie był to sprzęt odpowiedni a jedynie dostępny, ale z drugiej pozwalało podnieść współczynnik panceryzacji dywizji jako takiej, a więc i jej elastyczności w akcji.

Po miesiącach wstępnych prac planistycznych, w połowie sierpnia 1940 roku zadecydowano o praktycznym rozpoczęciu 1 września procesu reorganizacji dywizji pancernych, zarówno wewnętrznej, jak i zewnętrznej, polegającej na ich zwiększeniu ich liczby. Główny aspekt wewnętrzny, zaspakajający wymóg uelastycznienia dywizji, uzyskano poprzez zmianę struktur czołgowych z parzystych (dwójkowych) na nieparzyste (trójkowe). Generalnie owocowało to rezygnacją z pośredniego dowództwa brygady i ograniczenia oddziałów i Panzerów w ramach

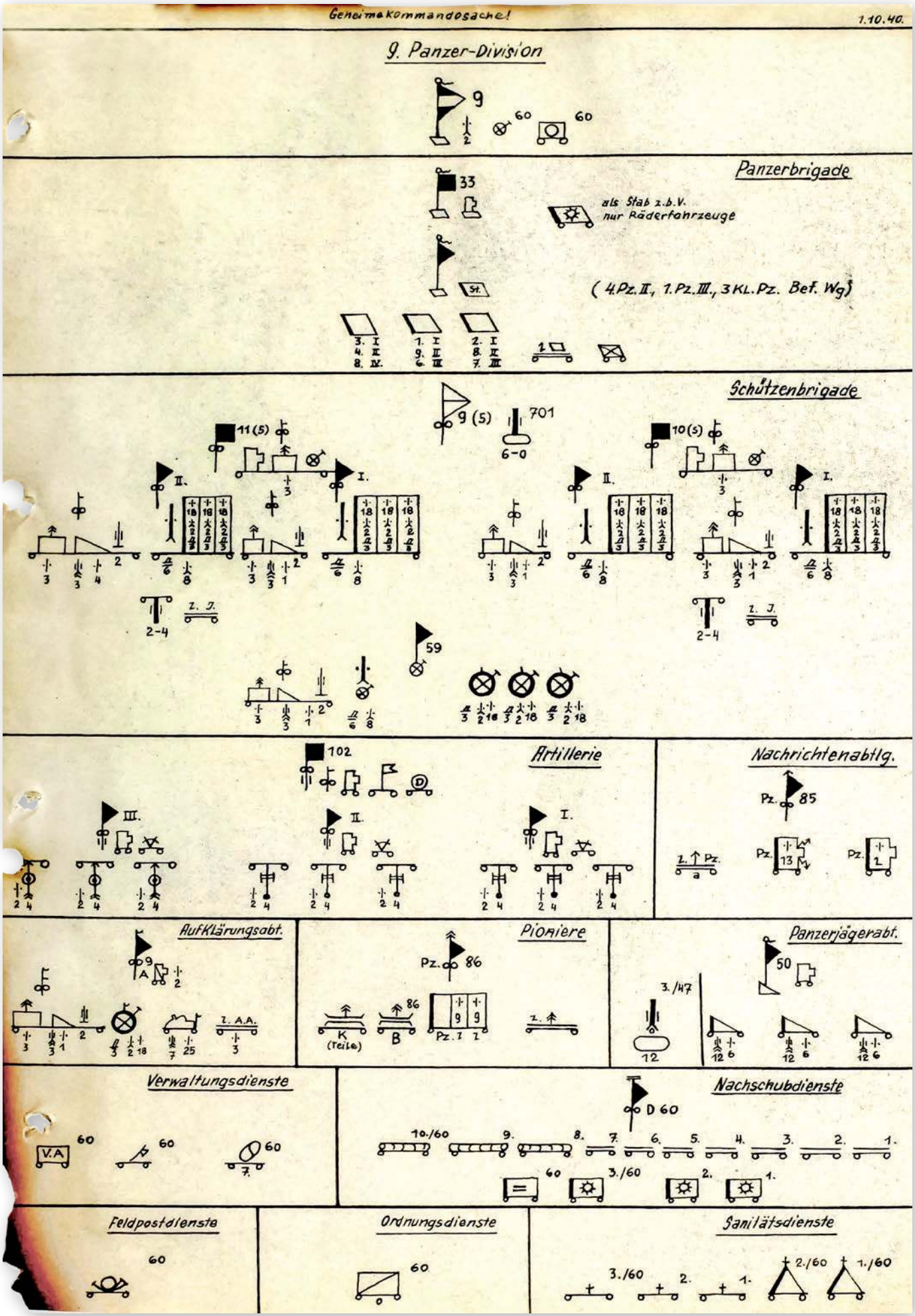
Realny Gliderung 9. Panzerdivision z początku października 1940 roku, gdy dywizja znajdowała się w apogeum transformacji. Dlatego w rubryce dla oddziałów czołgowych widnieje jedynie jeden batalion 33. Pz.Rgt. ze sprzętem posegregowanym wedle kompanii: pierwsze plutony uzbrojone w Panzer I, drugie w Panzer II, a trzecie w Panzer IV (jeden) i III (dwa). Warto zwrócić uwagę, że numeracja plutonów jest ciągła w całym batalionie, 1-9, choć ich przyporządkowanie do kompanii jest pomieszana. Jednostka piechoty w dywizji jest już nowego typu: dwa dwubatalionowe pułki z batalionem motocyklowym. Batalion pepanc z samobieżną kompanią prezeciwlotniczą, a główna część batalion saperów i łączności są całkowicie pancerne (symbol przedstawia sprzęt jako samochodowy, ale w rzeczywistości chodzi o transportery półgąsienicowe).

Panzer III najwcześniejszych wersji produkcyjnych prowadzi pluton lekki najpewniej dowództwa kompanii na paradzie w Pradze w marcu 1939 roku. Ówczesny pułk pancerny był niemiłosiernie rozbudowany, głównie z powodu lekkiego uzbrojenia lekkich czołgów. Po wprowadzeniu cięższego uzbrojenia musiano przeorganizować oddziały zaopatrzeniowe. Pełna kompania lekka (17 czołgów średnich i 5 lekkich) potrzebowała 1683 nabojów 50 mm pierwszej jednostki amunicyjnej i 900 nabojów 20 mm.

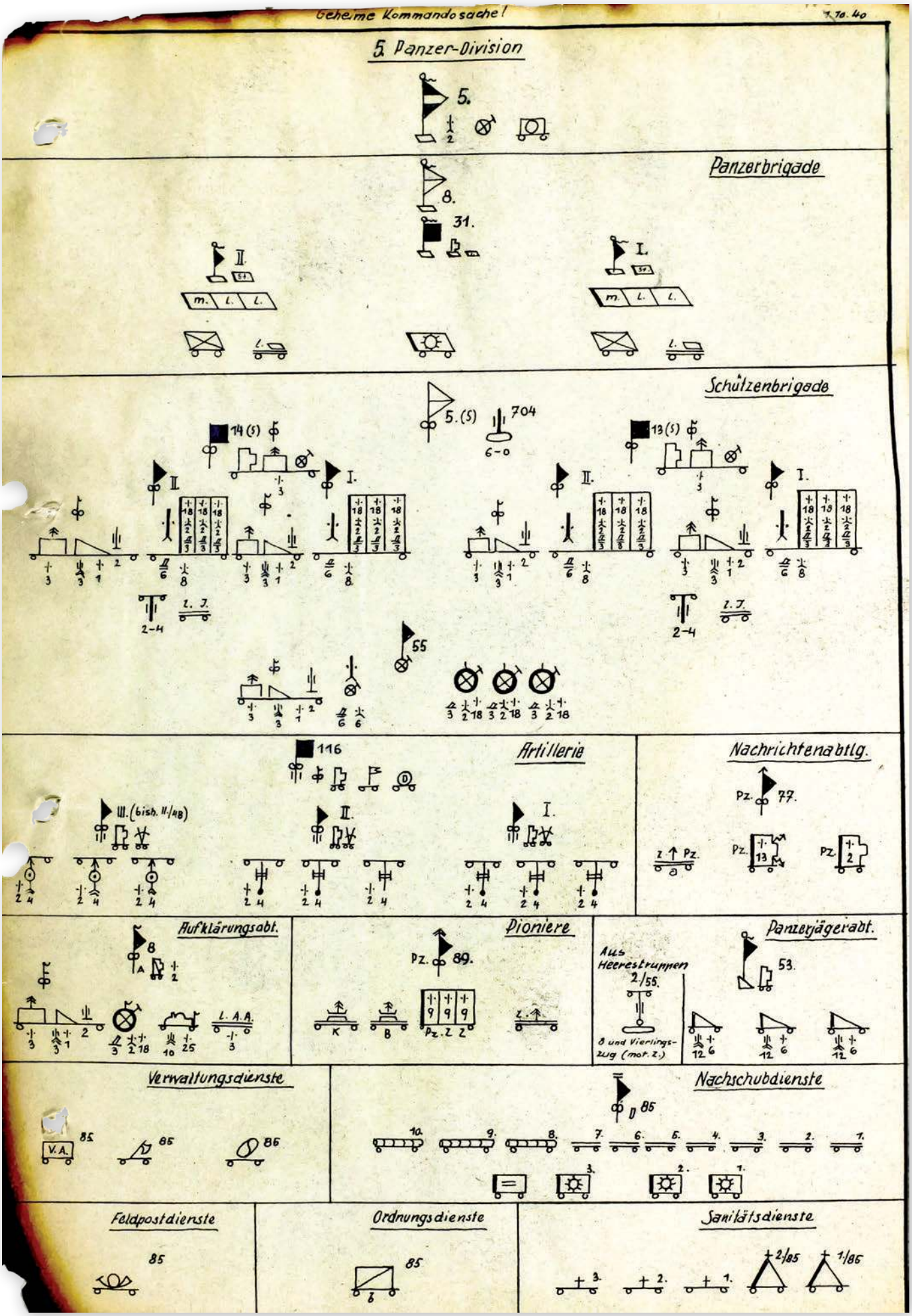
Czołg specjalny Panzer II Flamm Ausf. A.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337



eprasa.pl 80796bb337



eprasa.pl 80796bb337

Realny Gliderung 5. Panzerdivision z tego samego okresu z takimi samymi rozwiązaniami: nowa brygada piechoty i pancerne bataliony saperów i łączności. Brygada czołgów zachowana z 31. Pz.Rgt. o dwóch batalionach posiadających pojedyncze Staffeln czołgów rezerwowych (na rysunku jako zmotoryzowane) i lekkie kolumny zaopatrzeniowe.

jednego pułku. Dzięki temu dywizja nie traciła nic ze swej siły bojowej w realnej walce (w której dwa pułki zazwyczaj nie mogły jednocześnie brać udziału w wyznaczonym pasie), a jej wykorzystanie w korpusie pancernym w ramach armii/grupy armii zapewniało lepsze efekty niż ciężkich dywizji. Dowództwa eliminowanych brygad wyprowadzono poza dywizje, często wraz z jednym z dwóch posiadanych pułków czołgów. Wykorzystywano je jako kościec dla nowo tworzonych jednostek – przykładowo, dowództwa brygad spożytkowywano do dopełnienia dowództw nowo tworzonych dywizji pancernych.

Podział pułków wyprowadzanych z dywizji pancernych i przekazywanych do nowych jednostek Jest pokazany w tabeli nr 1.

Rozdział dostępnych jednostek liniowych nie wystarczył i musiano zorganizować jeszcze cztery nowe pułki pancerne, które powstały z części jednostek liniowych i z zapasowych, utworzonych we wrześniu 1939 roku. Przydział nowych pułków czołgów przedstawiono w tebeli nr 2.

Jak widzimy, Niemcy poświęcili aż 16 liniowych i dobrych jednostek piechoty na ich panceryzację i motoryzację, aby swym wojskom nadać większej szybkości działania. Dwie dywizje pancerne zorganizowano całkowicie od podstaw, nie wykorzystując do tego żadnych dywizji piechoty. Jedna z nich była dosyć szczególna: 18. Pz.Div. Jej pułki 18 i 28 stanowiły wyjątek, gdyż zorganizowano je z samodzielnych oddziałów czołgów podwodnych przygotowanych specjalnie do planowanej inwazji Wielkiej Brytanii. Była to też jedyna jednostka czołgów, którą ujęto w ramy brygadowego dowodzenia utworzonego od nowa, choć wewnętrzną strukturę brygady zorganizowano w zróżnicowany sposób, a więc znowu po niemiecku. W efekcie przydział pojazdów wyglądał odmiennie w zależności od oddziału i pododdziału (patrz tabela nr 3).

Pierwsze z nowych dywizji oficjalnie powołano do życia już 1 i 2 sierpnia 1940 roku, a ostatnią dopiero 10 stycznia 1941 roku. W tym okresie wiele jednostek przechodziło ewolucję, znajdując się ciągle w stanie hibernacji po walkach na Zachodzie. Rozmieszczono je po całej Europie pod panowaniem Niemców. Jesienią cztery dywizje rozstawiono na Wschodzie – 2., 3., 5. i 9. – ale tylko jedna z nich była w zasadzie w pełni wyposażona i uzbrojona, a przez to gotowa do akcji (3. Panzerdivision). Na zasadzie odwrotności w 16. Panzerdivision niemal w ogóle nie było choćby czołgów, nie mówiąc o innych pojazdach. W pełni wyposażone były za to dwa pułki zdobycznych czołgów francuskich: 201. i 202. Utworzone na przełomie lat 1940 i 1941, zostały następnie podpięte pod dowództwo szczebla brygadowego. Niewielką część z tych oddziałów wykorzystano później do walk z partyzantką w Rosji i na Bałkanach, ale główną ich rolą było dodatkowe

Tabela 1.

Jednostka wyjściowa	docelowa	przydzielona jednostka czołgów	
11. Brygada Piechoty	11. Pz.Div.	15. Pz.Rgt.	z 5. Pz.Div.
13. Dywizja Piechoty	13. Pz.Div.	4. Pz.Rgt.	z 2. Pz.Div.
4. Dywizja Piechoty	14. Pz.Div.	36. Pz.Rgt.	z 4. Pz.Div.
33. Dywizja Piechoty	15. Pz.Div.	8. Pz.Rgt.	z 10. Pz.Div.
16. Dywizja Piechoty	16. Pz.Div.	2. Pz.Rgt.	z 1. Pz.Div.

Tabela 2.

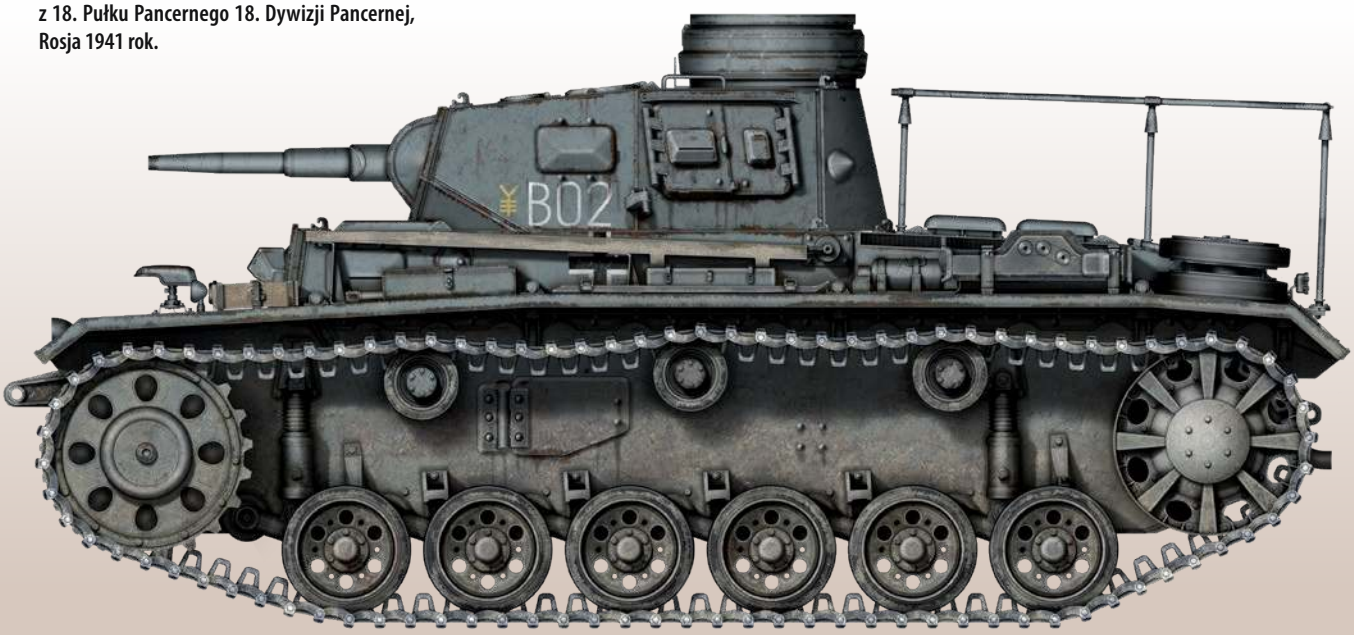
2. Dywizja Piechoty	12. Pz.Div.	nowy 29. Pz.Rgt.
27. Dywizja Piechoty	17. Pz.Div.	nowy 39. Pz.Rgt.
–	18. Pz.Div.	nowe 18. i 28. Pz.Rgt.
19. Dywizja Piechoty	19. Pz.Div.	nowy 27. Pz.Rgt.
–	20. Pz.Div.	nowy 21. Pz.Rgt.

Tabela 3.

	PKW	LKW	ZKW*	czołgi			pojazdów ogółem
				Panzer I/II	Panzer III	Panzer IV	
Brig.18	6	4	–	–	3	–	**22**
Rgt.18							
Stab	7	8	–	–	–	–	**25**
I	27	67	6	13	39	12	**202**
II	26	76	4	13	39	12	**202**
Rgt.28							
Stab	9	10	-	6	1	–	**35**
I	35	80	6	15	36	12	**227**
II	31	72	5	17	38	12	**207**
Razem	**141**	**317**	**21**	**63**	**158**	**48**	**920**

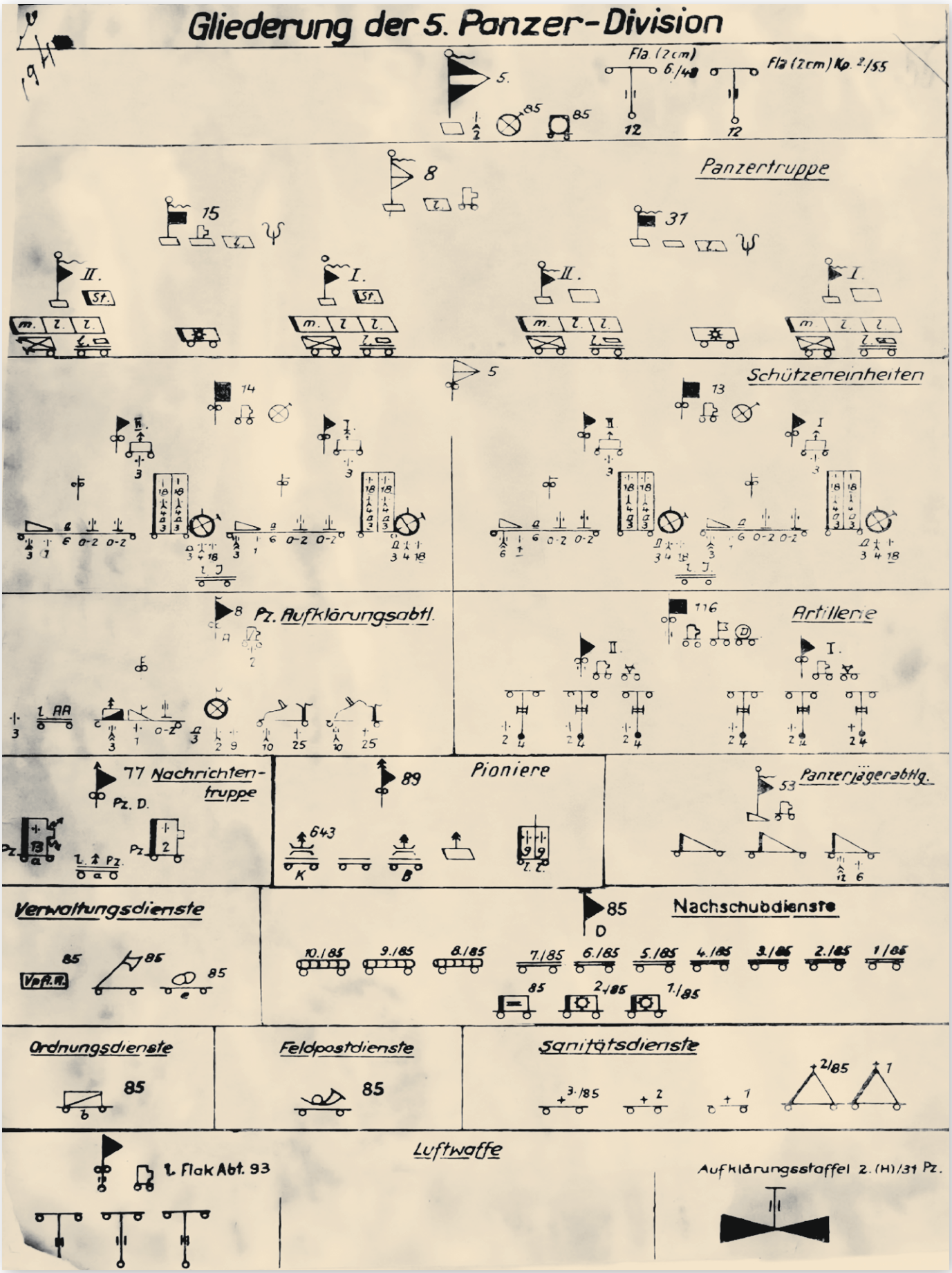
* PKW – samochód osobowy, LKW – samochód ciężarowy, ZKW – ciągnik.

Czołg dowodzenia Panzerbefehlswagen Ausf. E z 18. Pułku Pancernego 18. Dywizji Pancernej, Rosja 1941 rok.



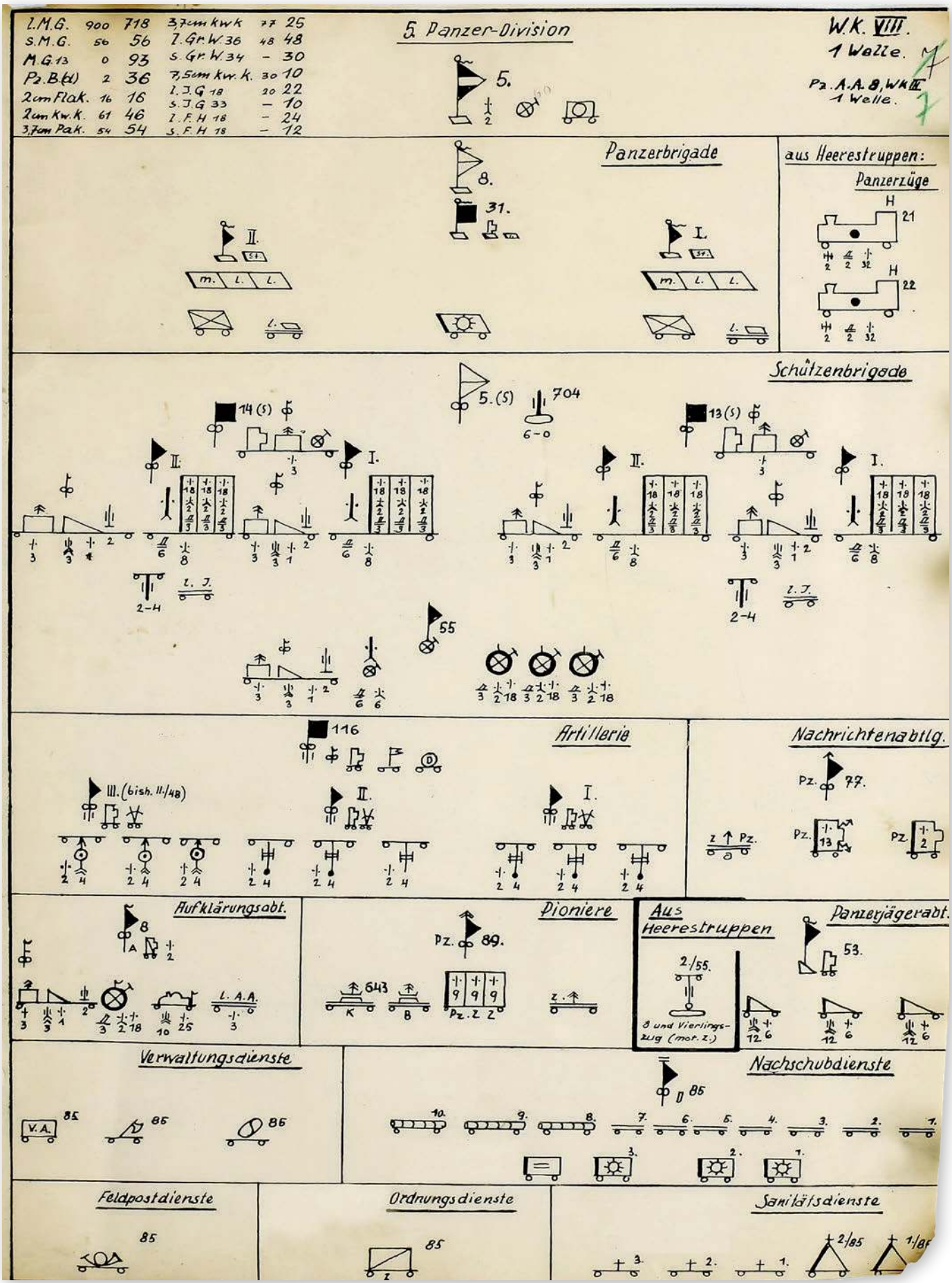
Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337



Realny Gliderung 5. Pz.Div. z okresu kampanii zachodniej wiosną-latem 1940 roku. W dywizji znajdowała się wówczas 8. Brygada w składzie 15. i 31. pułków czołgów z w sumie czterema trójkompanijnymi batalionami. Brygada piechoty zaliczała się do najbardziej przyciętych: dwa dwubatalionowe pułki o jedynie dwóch regularnych kompaniach z dodatkiem kompanii motocyklowych, zastępujących oddzielny batalion motocyklowy. Pułk artylerii równie słaby (dwa bataliony), a batalion pepanc bez kompanii Flak. W zamian batalion łączności pancerny, a kompania w batalionie saperów posadzona na czołgach. Warto zwrócić uwagę na przydzielone dywizji do akcji oddziały Flak: pełny batalion i do tego dwie kompanie na szczeblu dowództwa dywizji. Zgodnie z przedwojennymi doktrynami, dywizja miała również własną eskadrę rozpoznawczą.

eprasa.pl 80796bb337



Ta sama dywizja rok później: październik 1940 roku. Nowa brygada piechoty (pięć batalionów; batalion motocyklowy podpięty do niej z powodów administracyjnych), nowy pułk artylerii (trzy bataliony), nowa kompania pancerna w batalionie saperskim (na transporterach pancernych) i kompania Flak w batalionie pepanc. Brygada czołgów była wtedy w reorganizacji i ograniczała się do dwóch batalionów w sile 46 Panzer II (etat 61), 25 Panzer III (etat: 77) i 10 Panzer IV (etat 30). Widoczne dwa pociągi pancerne były przydzielone dywizji z powodów administracyjnych (przez dywizję przechodziło zaopatrzenie dla nich).

eprasa.pl 80796bb337

Tankowanie czołgów niemieckich nie zaliczało się do najprostszych czynności, gdyż Niemcy niemal w ogóle nie mieli cystern. W praktyce radzono sobie przy pomocy dużej ilości kanistrów, albo tak jak na zdjęciu – przepompowując benzynę z beczek. Wymiana sprzętu z Panzer I i II na III i IV automatycznie wpływała na zmiany organizacyjne pododdziałów zaopatrzeniowych, co także uwzględniono w czasie reformy Panzertruppen pod koniec 1941 roku.

doszkalanie pancerniaków. Pozwalało to oszczędzać resursy nowego sprzętu rodzimej produkcji, przeznaczonego do jednostek liniowych jako rezerwa mobilizacyjna, a więc do użycia tylko na wojnie. Utworzenie i późniejsze wykorzystywanie jednostek zdobycznego sprzętu francuskiego w tym okresie wybornie odzwierciedla zasady postępowania Niemców, którzy sztukując rzeczywistość, próbowali spożytkować wszystko to, co wpadało im w ręce, nawet jeśli to coś nie pasowało do ich Armii.

Pomimo przestawienia produkcji Panzerów w 1940 roku i jej zwiększenia Niemcy na początku 1941 roku wciąż nie mieli wystarczających ilości wozów odpowiedniej klasy. Wiosną tego roku, dysponując już wprawdzie 20 dywizjami pancernymi o wspólnym dla wszystkich kośćcu, nie byli w stanie ich ujednolicić w każdym calu. Kwestia stworzenia dużych rezerw do utrzymania dywizji w ciągłej walce w ogóle nie mieściła się w harmonogramach OKH, ponieważ nie mieściła się w mentalności generalicji.

Można przyjąć, że wiosną 1941 roku każda z dywizji pancernych miała brygadę piechoty i pułk artylerii rozbudowy do standardu trójbatalionowego, choć batalion artylerii ciężkiej był często mieszany (armaty 100 mm i haubice 150 mm). Ponadto występował w niej w zasadzie komplet oddziałów logistycznych, nawet jeśli w niektórych przypadkach struktury i etaty nie były dopełnione, a także pełne oddziały wsparcia szczebla batalionowego. Niemal wszystkie dywizyjne bojowe bataliony wsparcia miały rozbudowaną strukturę, często przekraczającą trójkompanijny standard sprzed 1941 roku: w batalionach rozpoznawczym i saperów było po nawet 5-6 oddziałów. Do batalionu pepanc dokooptowano kompanię pelot, ponieważ nie posiadano środków i przede wszystkim wyobraźni do wystawienia samodzielnego batalionu Flak. Batalion pelot zaistniał w dywizji pancernej dopiero z czasem, gdy wzrosła ilość środków dostępnych OKH, a głównie świadomość jego wagi w wydłużającej się kampanii prowadzonej bez szczelnego parasola myśliwskiego, jak to było w ZSRR w 1941 roku.

Dzięki modernizacji proporcje sił i środków w dywizji pancernej stały się bardziej racjonalne i efektywne. W porównaniu do rozwiązań zastosowanych w dywizjach pancernych sprzed wojny, organizacja nowych stała się niemal idealna. Wzrosła przede wszystkim siła ognia dywizji i jej samodzielność w akcji. Redukcja jednostki czołgów umożliwiała efektywniejsze wsparcie ze strony oddziałów dywizyjnych. Jednak w wyniku zaprowadzanej redukcji w pułkach czołgów zapanowała niepotrzebna różnorodność.

Niemcy w zasadzie powinni całkowicie przejść na organizację trójkową (nieparzystą) w jednostkach i oddziałach dywizyjnych, w tym także w pułku czołgów, ale nie mieli na to nadmiaru środków ani, co należy podkreślić, woli. Trójbatalionowy pułk o trzech kompania w batalionie powinien mieć jakieś 170-175 czołgów, nie licząc potencjalnego plutonu czołgów wsparcia (artyleryjskich) na szczeblu batalionowym i oddziału wozów zapasowych na szczeblu pułkowym. Przy zastosowaniu organizacji czterokompanijnej liczba czołgów wzrastałaby do około 220-225, właściwie przekraczając najbardziej sensowny pułap 200 wszelkich wozów. Tak czy inaczej, w obu przypadkach była to najbardziej efektywna opcja, zwłaszcza w sytuacji dysponowania mniej więcej jednolitym sprzętem pancernym we wszystkich dywizjach. Wychodzenie poza ten pułap wytwarzało jedynie problemy. Tymczasem OKH postanowiła inaczej i zaprowadziło miszmasz. Część dywizji miała dowództwa brygad pancernych, ponieważ m.in. miała pułki czołgów o dwóch batalionach; część miała pułki o trzech batalionach; niektóre były złożone z trzech kompanii, a inne z czterech. Generalnie przyjęto zasadę, że dywizje uzbrojone w czołgi czeskiej produkcji miały trzy bataliony, aby większą ilością czołgów w kompaniach zrekompensować ich ogólną słabość; były to 6., 7., 8., 12., 19. i 20. dywizje. Wyjątkiem pozostawały 3., 17. i 18. Panzerdivision, które miały po trzy bataliony Panzer III. Pozostałe dywizje miały po dwa bataliony, a ich głównym uzbrojeniem były Panzer III z działami 50 mm. Dominowały w nich trójkompanijne bataliony, ale już 4. Panzerdivision miała dwa bataliony o czterech kompaniach. Dowolność organizacyjną dokumentuje tabela nr 4.

Jak widzimy, większość dywizji ma różne składy, nawet jeśli ustalane według kilku jednakich schematów. W dywizjach uzbrojonych w Panze-

Tabela 4.

Dywizja	Brygada	Batalion/ Ilość kompanii	Typy czołgów		
			Panzer III	Panzer 35/38	Panzer IV
1.	–	II po 3	2	–	1
2.	2.	II po 3	2	–	1
3.	5.	III po 3	2	–	1
4.	–	II po 4	3	–	1
5.	–	II po 3	2	–	1
6.	–	III po 3	–	2 (35)	1
7.	–	III po 4	–	3	1
8.	–	III po 3	–	2	1
9.	–	II po 3	2	–	1
10.	4.	II po 4	3	–	1
11.	–	II po 3	2	–	1
12.	–	II po 3	–	2	1
13.	–	II po 3	2	–	1
14.	–	II po 3	2	–	1
15.	–	II po 3	2	–	1
16.	–	II po 3	2	–	1
17.	–	II po 3	2	–	1
18.	18.	III po 3	2	–	1
19.	–	III po 3	–	2	1
20.	–	III po 3	–	2	1

eprasa.pl 80796bb337

Tabela 5.

	Typy czołgów			Razem
	Panzer III	Panzer 38	Panzer IV	
1940				
czerwiec	58	30	23	111
lipiec	84	30	26	140
sierpień	87	35	30	152
wrzesień	91	35	17	142
październik	100	44	30	174
listopad	82	27	30	139
grudzień	102	44	30	176
			Razem	1034
1941				
I	88	45	31	164
II	108	50	26	184
III	92	53	28	153
IV	124	49	36	209
V	143	78	29	250
			Razem	960
			Ogółem	1994

Panzer IV był najmocniejszym czołgiem Panzertruppen w 1940 roku, ale i najrzadziej występującym. Pomimo zwiększenia produkcji i zaprowadzenia zmian organizacyjnych, Niemcy ledwie byli w stanie wystawić kompanię tego typu czołgów na każdy batalion. Niedobór „Czwórek" wymusił na przełomie lat 1940/41 wprowadzenie aż trzech różnych etatów kompanii czołgów średnich uzbrojonych w te Panzery.

ry III występowały kompanie składane z 12 takich wozów i wspartych plutonem lekkim Panzerów II (5 sztuk), ale pojedyncze miały kompanie w sile 17 Panzerów III (plus pluton lekki). Jednocześnie wszystkie dywizje ze sprzętem czeskim miały kompanie w sile 20 Panzerów 35/38(t) i znowu pluton lekki Panzerów II. Wszystkie bataliony miały kompanie ciężkie w zasadzie z 10 Panzerami IV (plutony po trzy wozy) i oczywiście plutonem lekkim Panzer II.

Mieszanka taka pozwoliła wygospodarować dla dywizji na wiosnę 1941 roku 33 batalionów Panzerów III, w tym dwa o czterech kompaniach, a także 14 batalionów Panzer 38(t), w tym znowu jeden o czterech kompaniach. Ogółem gwarantowało to 47 batalionów liniowych, nie licząc oddziałów zapasowych. Gdyby wszystkie je składano według jednego wzorca, Niemcy potrzebowaliby 470 Panzerów IV, 1125 Panzerów III (pełne kompanie po 17 wozów) i 620 Panzerów 38(t) (po 20 wozów). Nie przekraczałoby ich możliwości produkcyjno-organizacyjnych III Rzeszy do lata 1941 roku.

Produkcja czołgów w okresie reformy Panzertruppen została przedstawiona w tabeli nr 5.

Wiosną 1941 roku cały dostępny park pancerny umożliwiałby więc utworzenie przed „Barbarossą" nawet rezerwy sprzętowej na styk, obejmującej kilkaset czołgów do płynnego pokrywania sporej części ubytków i utrzymywania dywizji w ciągłej akcji w początkowej fazie kampanii. Wymyślanie więc różnorakich składów dla poszczególnych dywizji nie miało uzasadnienia – nie wynikało to z obiektywnej potrzeby. Posunięcia tego typu, na tak niskim szczeblu, odzwierciedlają przede wszystkim niepojętą wolę zaprowadzenia niepotrzebnej dowolności organizacyjnej jako specyficznej maniery OKH.

To, co realnie osiągnięto na przełomie lat 1940/41, pozwoliło zbliżyć Panzertruppen do ideału. Nie można więc twierdzić, że jej reforma była błędem i negatywnie zaważyła na działaniach Armii z jakiegokolwiek powodu. Było akurat na odwrót, nawet jeśli reforma nie była również sukcesem z powodu jej niedokończenia i niestandaryzowania dywizji. Dowodzi to, że nie należy mylić zasadnej decyzji o zaprowadzeniu zmian z osiągnięciem niewystarczających efektów. W pewnym sensie potwierdzają to decyzje Amerykanów, którzy wzorując się na Niemcach, zreformowali swoje ciężkie dywizje pancerne z 1942 roku w lekkie z lat 1943-1944 i zaprowadzając w nich organizację trójkowo-czwórkową. Ich dywizje ciężkie liczyły po około 350 czołgów, a więc tyle, ile miały dywizje niemieckie w 1940 roku i wcześniej. Po reorganizacji przeprowadzonej wskutek doświadczeń afrykańskich, w przeddzień inwazji w Europie osiągnięto w dywizjach stan 245 czołgów. Spośród nich, 210 czołgów lekkich i średnich znajdowało się w trzech batalionach czołgów (każdy po cztery kompanie), nie licząc dziewięciu czołgów wsparcia (artyleryjskich). W 1944 roku każdy z amerykańskich batalionów zgodnie z OdB liczył po 70 czołgów liniowych, a więc o aż 23 mniej niż znajdowało się w batalionie niemieckim zgodnie z OdB wprowadzonym na początku 1943 roku przez gen. Guderiana, który zapewne z powodu swego zamiłowania do gigantomanii nie wyciągał wniosków z przebiegu wojny pancernej. Tak jak w latach 30. XX w., wciąż pozostawał niewolnikiem nietrafionych rozwiązań organizacyjnych, jak jakiś poruczniczyna egzaltujący się taktyką kompanii i batalionów czołgów obserwowanych na poligonie, zamiast spojrzeć rzeczowo na dywizję pancerną jako całość.

Robert Michulec

Podczas inwazji Rosji w czerwcu 1941 roku Niemcy dysponowali sześcioma dywizjami pancernymi, na uzbrojeniu których znajdowały się widoczne na zdjęciu Panzer 38(t). Wozy te były małe i lekkie, ale pomimo tego uznawano je za czołgi średnie i stosowano jako sprzęt podstawowy w kompaniach liniowych. Dopiero w 1944 roku sprowadzono je do roli czołgów rozpoznawczych, a więc do najbardziej adekwatnego dla nich przeznaczenia. Ponieważ w 1941 roku czołg cechował się cienkim pancerzem i działem 37 mm, Niemcy rozbudowywali pułki pancerne w nie uzbrojone do trzech batalionów, aby w ten sposób móc zapewnić dywizji większą siłę uderzeniową w obliczu występowania większych strat.

eprasa.pl 80796bb337

Chińskie Siły Powietrzne

W obronie Szanghaju i Nankinu w 1937 roku

JACEK PUKROPP

Incydent na moście Lugou pod Pekinem (zwanym w Japonii Rokōkyō, a na Zachodzie mostem Marco Polo) 7 lipca 1937 r. zapoczątkował drugą wojną chińsko-japońską. 9 sierpnia doszło do kolejnego incydentu. Oficer japońskiej marynarki ppor. Isao Ōyama został zastrzelony wraz ze swoim kierowcą st. mar. Yozo Saitō w pobliżu lotniska Hongqiao (Hong-Chiao; osiem mil na zachód od Szanghaju) w niejasnych do dziś okolicznościach. Japończycy zażądali wycofania wojsk chińskich z Szanghaju. Obawiając się, że wykorzystają oni „incydent Ōyamy" jako pretekst do wydania rozkazu ataku na Szanghaj, Chińczycy postanowili uderzyć pierwsi.

13 sierpnia Komisja ds. Lotnictwa wydała Rozkaz Nr 1 modyfikujący plany działań wojennych. Zgodnie z nim siły powietrzne, wcześniej skierowane na północ, przesunięto w rejon Szanghaju, który stał się głównym polem bitwy dla lotnictwa chińskiego. Przed południem 14 sierpnia 2., 4. i 5. Grupy otrzymały rozkaz przeniesienia do Tsining (Jining), Jianqiao (Shien Chiao) i Yangzhou (Yangchow). W Centralnej Szkole Lotniczej na lotnisku Jianqiao instruktorzy i kadeci otrzymali rozkaz utworzenia trzech tymczasowych dywizjonów: 32. (rozpoznawczo-bombowego), 34. (myśliwskiego) i 35. (rozpoznawczo-bombowego).

14 sierpnia wydano Rozkaz Nr 2, w myśl którego wszystkie jednostki lotnicze w bazach wschodnich Chin miały przystąpić do ataków na japońskie pozycje w Szanghaju. Oprócz walki z Japończykami chińscy piloci musieli też stawić czoła ogromnemu tajfunowi, który zbliżył się do miasta 14 sierpnia. Uniemożliwił on operacje japońskim samolotom z lotniskowca *Kaga*, który już znajdował się w tym rejonie.

◄ 9 sierpnia 1937 r. oficer japońskiej marynarki ppor. Isao Ōyama został zastrzelony wraz ze swoim kierowcą st. mar. Yozo Saitō w pobliżu lotniska Hongqiao w niejasnych do dziś okolicznościach. Japończycy zażądali wycofania wojsk chińskich z Szanghaju. Obawiając się, że wykorzystają „incydent Ōyamy" jako pretekst do wydania rozkazu ataku na Szanghaj, Chińczycy postanowili uderzyć pierwsi.

Przed rozpoczęciem działań wojennych Claire Lee Chennault, amerykański doradca przy Chińskich Siłach Powietrznych, utworzył sieć obserwatorów naziemnych, którzy mieli połączenia telefoniczne i radiowe z Kwaterą Główną Sił Powietrznych. Za każdym razem, gdy dostrzegli oni lub usłyszeli w pobliżu samolot, mieli zgłaszać o tym meldunek. Stanowiło to cenne wczesne ostrzeżenie dla Chińczyków, ale przy złej pogodzie system ten nie mógł skutecznie funkcjonować.

14 SIERPNIA 1937 R. – „KRWAWA SOBOTA" W SZANGHAJU

O godz. 8.40 z lotniska Guangde (Kweng-teh), położonego około 200 km na zachód od Szanghaju, rozpoczęło start 21 Northropów Gamma 2E z 2. Grupy pod dowództwem Sun Tong-

eprasa.pl 80796bb337

-Ganga. Ich atak miało wspomóc osiem *Hawków III* z bombami 227 kg, które wystartowały o godz. 9.20 z Yangzhou prowadzone przez dowódcę 5. Grupy Ting Chi-Hsu.

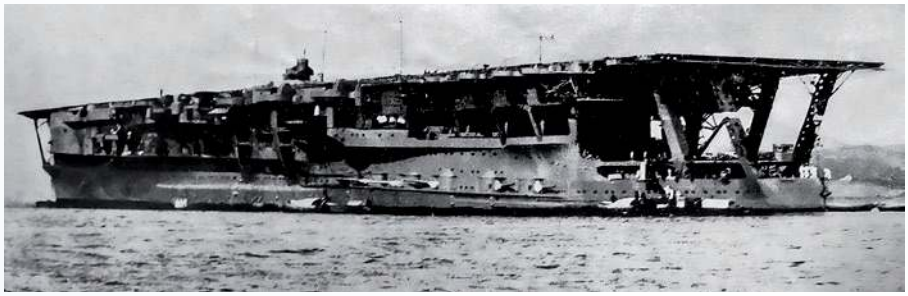
Trzy *Hawki* zaatakowały z lotu nurkowego zakłady tekstylne Kuang-Ta (Kunda, Gongda), gdzie mieściło się stanowisko dowodzenia japońskiej piechoty morskiej. Chińczycy chcieli je zająć i wyprzeć Japończyków z miasta. Pięć Northropów skierowało się przeciwko japońskim okrętom i transportowcom zacumowanym na rzece Huangpu w dzielnicy Wusang, gdzie wpada ona do Jangcy. Trzy kolejne Gamma 2E próbowały zbombardować japoński okręt flagowy, stary krążownik pancerny *Izumo*, który stał zacumowany obok japońskiego konsulatu nad rzeką Huangpu. Japońskie jednostki pływające stały się też celem dla pozostałych *Hawków*.

Podczas tego ataku por. Liang Hong-Wen z 24. Dywizjonu (*Hawk III* nr 2401) zgłosił trafienie w rufę japońskiego okrętu. W rzeczywistości nieskutecznie atakowany był jednak brytyjski krążownik ciężki *HMS Cumberland*. Widoczność tego dnia była strasznie zła. Dwie bomby wybuchły niedaleko amerykańskiego ciężkiego krążownika USS *Augusta* (CA-31) z Floty Azjatyckiej, lecz szczęśliwie nikt nie zginął.

Z powodu braku doświadczenia i kiepskiej widoczności wszystkie bomby zrzucone na japońskie jednostki pływające chybiły i spadły do wody, wywołując wielkie fale. Odłamki przeleciały nad zgromadzonym na Bundzie (nadbrzeżnej promenadzie na prawym brzegu rzeki Huangpu) tłumem ludzi, powodując panikę. Pomimo tego wielu obserwatorów, w tym uchodźcy z północnych dzielnic Szanghaju, pozostało w okolicy, nie zdając sobie sprawy z ryzyka.

Według dokumentów japońskich stanowisko dowodzenia piechoty morskiej zostało zaatakowane o godz. 10.50 przez trzy myśliwce i jedną maszynę uderzeniową, pięć minut później pięć chińskich bombowców zbombardowało jednostki zacumowane na rzece, zaś o godz. 11.22 trzy chińskie maszyny uderzeniowe zaatakowały flagowego *Izumo*. Wszystkie zrzucone bomby były niecelne. Jedna z nich spadła niedaleko statku *Okinawa Maru*, a jej odłamki zabiły i raniły kilku członków jego załogi.

Po południu chińskie samoloty myśliwsko-bombowe zaatakowały ponownie. Tym razem trzy *Hawki III* poprowadził o 14.20 dowódca 24. Dywizjonu 5. Grupy kpt. Liu Chui-Kang (Liu Tsui-Kan, Li Kui-tan). Celem ponownie były zakłady tekstylne Kuang-Ta, ale trafiono tylko w ruchliwe skrzyżowanie.



Tajfun, który uderzył w Szanghaj i okolice 14 sierpnia 1937 r. uniemożliwił operacje japońskim samolotom z lotniskowca *Kaga*, który już znajdował się w tym rejonie. *Kaga* na zdjęciu zrobionym około 1935 r.

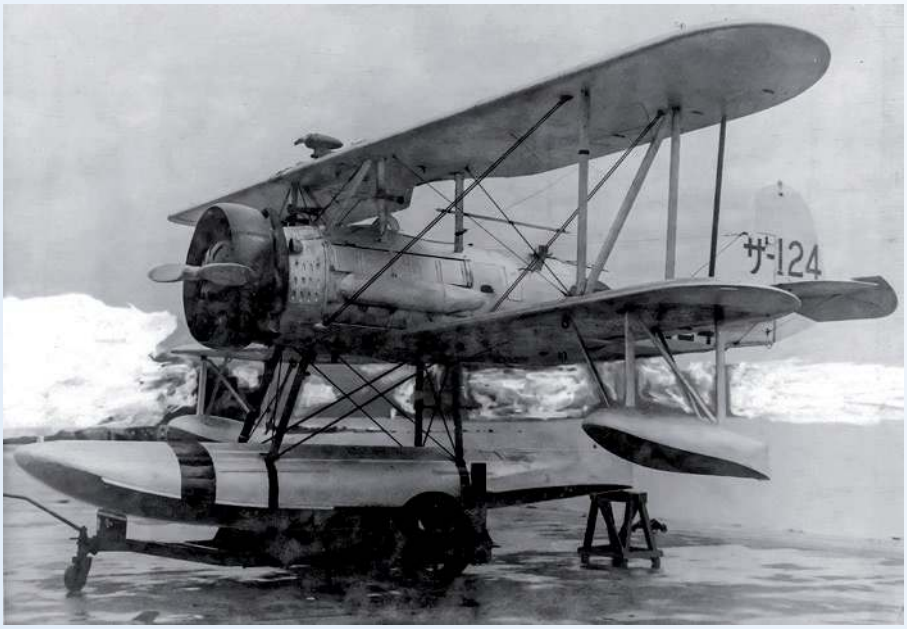
Atak na ten cel przeprowadziły także cztery Northropy Gamma 2E z 2. Grupy, które nad miastem pojawiły się o godz. 16.15. Bomby spadły omyłkowo na Nanking Road w Dzielnicy Międzynarodowej, uszkadzając budynki, w tym hotele Cathay oraz Palace (zegar w tym hotelu zatrzymał się na godz. 16.27), zabijając i raniąc cywilów. Zapaliły się także autobusy i samochody na ulicach, w których spłonęli ludzie. Kwadrans później pojedynczy Northrop zrzucił jeszcze dwie bomby na Aleję Edwarda VII w tej samej Dzielnicy, w pobliżu centrum rozrywki Great World, gdzie zgromadziło się 10 000 uchodźców, ponieważ utworzono tu tymczasowy punkt pomocy humanitarnej. Podaje się też, że Northropy ponownie niecelnie atakowały *Izumo*. Odległość pomiędzy tym okrętem a skrzyżowaniem Nanking Road z Bundem wynosiła tylko 700 m.

Omyłkowo zrzucone bomby spowodowały ogromną liczbę ofiar wśród ludności cywilnej – zginęło 1740 cywilów, a ponad 1873 zostało rannych (podaje się także ponad 1200 zabitych i około 1400 rannych). Według amerykańskiego doradcy Claira Lee Chennaulta chińscy piloci byli szkoleni w bombardowaniu z wysokości 7500 stóp (około 2370 m), ale zachmurzenie zmusiło ich do zrzutu z niższego pułapu. Bez regulacji celowników bombowych lotnicy zrzucili bomby z wysokości 1500 stóp (457 m). Byli oni po prostu zbyt niedoświadczeni, aby dokonać korekty pozwalającej na celne bombardowanie w niekorzystnych okolicznościach, co doprowadziło do tragicznej katastrofy.

Wykorzystując duże zachmurzenie, jeden wodnosamolot Typ 95 (Nakajima E8N) z lekkiego krążownika *Sendai* zaatakował samoloty 24. Dywizjonu. *Hawk III* (2410), którego pilotem był zastępca dowódcy jednostki por. Liang Hong-Wen, został uszkodzony i musiał przymusowo lądować (według chińskiej wersji wydarzeń jego maszyna miała zostać zestrzelona około godz. 16 przez ogień artylerii przeciwlotniczej). Por. Liang zmarł później z powodu ran. Było to pierwsze zwycięstwo powietrzne w drugiej wojnie chińsko-japońskiej. Inny *Hawk* (2406) uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą, rozbił się przy lądowaniu w bazie. Kolejny wodnosamolot, tym razem starszy Typ 90 (Nakajima E4N), z *Izumo* zaatakował Northropy z 2. Grupy. Por. Chu Hong-Hsin został ranny w ramię, podczas gdy strzelec, por. Ren Yun-Ge, zginął trafiony w klatkę piersiową. Uszkodzony Gamma 2E (1408 z 14. Dywizjonu) zdołał powrócić na lotnisko Hongqiao, gdzie awaryjnie lądował (według innej wersji rozbił się w drodze powrotnej). Należy zaznaczyć, że od 1932 r. załogi japońskich dwumiejscowych wodnosamolotów szkolono w walce powietrznej i maszyny tego typu często wysyłano w celu przechwytywania wrogich samolotów.

Wcześniej, o godz. 14.40, nad Szanghajem pojawiły się trzy samoloty Vought V-92-C *Corsair* z nowo utworzonego tymczasowego 35. Dywizjonu prowadzone przez jego dowódcę Hsi Si-Liana, które miały zapewnić wsparcie dla chińskiej 87. Dywizji w jej ataku na fabrykę Kuang-Ta.

O godz. 15.30 rozkaz ataku na ten sam cel otrzymał także tymczasowy 34. Dywizjon. Jego



W początkowym okresie wojny na niektórych japońskich okrętach, w tym na krążowniku pancernym *Izumo*, stacjonowały jeszcze starsze wodnosamoloty Typ 90, czyli Nakajima E4N, które były wzorowane na konstrukcji wersji pływakowej amerykańskiego Voughta O2U-1 *Corsaira*. Na zdjęciu Nakajima E4N2 z Sasebo Kōkūtai.

eprasa.pl 80796bb337

„Krwawa sobota" w Szanghaju 14 sierpnia 1937 r. Po lewej widok na Aleję Edwarda VII przed Wielkim Światowym Centrum Rozrywki, po prawej widok na Wielkie Światowe Centrum Rozrywki.

dowódca kpt. Chow Ting-Fong leciał *Hawkiem III* obciążonym dwoma bombami po 50 kg i pięcioma po 18 kg, podczas gdy pozostałymi samolotami w formacji było pięć starszych *Hawków II* z podwieszonymi sześcioma bombami po 18 kg pod każdym. Aby utrzymać szyk kpt. Chow nie schował podwozia w swojej maszynie. Kiedy chińska formacja dotarła nad Szanghaj, niespodziewanie z chmur wyłonił się japoński wodnosamolot. Ponieważ priorytet był inny, Chińczycy nie przyjęli walki. Samoloty oddzielnie zaatakowały cele na ziemi. Po skierowaniu się w drogę powrotną Chow i Wang Zhikai znów natknęli się na japoński wodnosamolot rozpoznawczy (była to maszyna, która wcześniej uszkodziła Northropa). Chow otworzył do niego ogień, ale musiał zrezygnować z pościgu, gdy ten uciekł pod osłonę artylerii przeciwlotniczej. Maszyna japońska została jednak trafiona 15 razy. Podczas lotu powrotnego por. Ha Huwen został zmuszony do awaryjnego lądowania na lotnisku Jiashon z powodu braku oleju. Pozostałe pięć myśliwców wylądowało na lotnisku Jianqiao o 17.10.

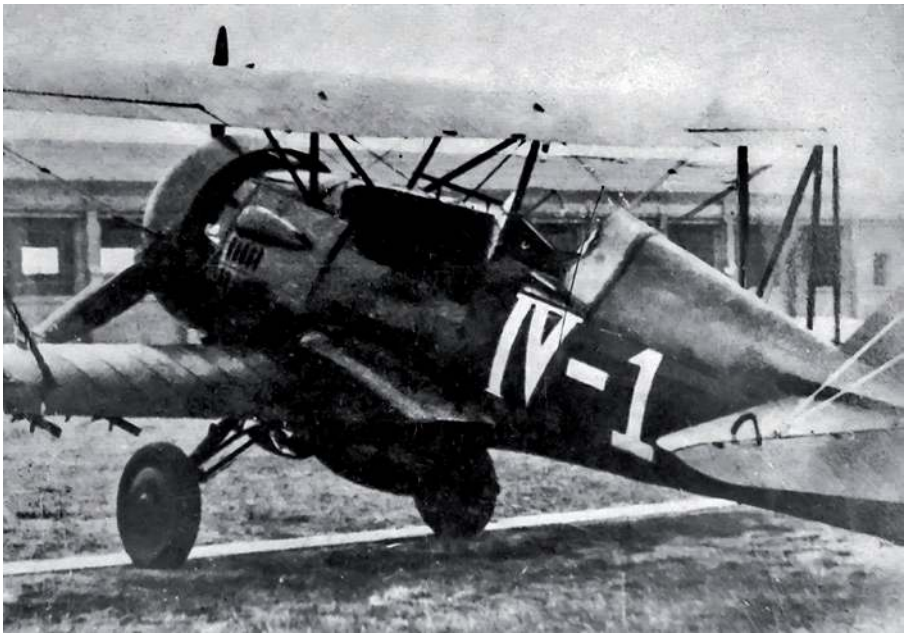
Japończycy potwierdzają, że ich okręty wysłały w powietrze dwa wodnosamoloty, które zbombardowały lotnisko Hongqiao, wrogie pozycje w rejonie Cha-pei i zestrzeliły dwa chińskie samoloty. W ciągu dnia odnotowali ataki przeprowadzane przez w sumie około 40 chińskich samolotów.

Bitwa o Szanghaj była pierwszym starciem, podczas którego Chińska Armia Centralna korzystała z bliskiego wsparcia lotniczego. Niestety z powodu trudności w komunikacji ziemia-powietrze oraz braku doświadczenia w koordynacji misji bliskiego wsparcia powietrznego rezultat pozostawiał wiele do życzenia i ostatecznie okazał się tragiczny. Chińczycy nie zdołali wyprzeć Japończyków z fabryki tekstylnej Kuang-Ta przed przybyciem posiłków. Z powodu olbrzymich ofiar wśród cywili, będących rezultatem niecelnego zrzutu bomb przez chińskie samoloty, wydarzenia z 14 sierpnia 1937 r. w Szanghaju przeszły do historii pod nazwą „Krwawa sobota" lub „Czarna sobota".

14 SIERPNIA 1937 R. – PIERWSZE CHIŃSKIE ZWYCIĘSTWA

14 sierpnia 1937 r. Kanoya Kōkūtai przeprowadziła ataki na lotniska w rejonie Szanghaju. Dziewięć samolotów bombowo-torpedowych bazowania lądowego Typ 96 (Mitsubishi G3M1 model 11), którymi dowodził kmdr ppor. Shinichi Nitta, przeprowadziło nalot na lotnisko Jianqiao koło Hangzhou (Hangchow). Dziewięć kolejnych, prowadzonych przez kmdr ppor. Asano, zaatakowało lotnisko Guangde. Japońskie maszyny wystartowały z lotniska Matsuyama w Taipei na Formozie (Tajwanie) o godz. 14.50 lokalnego czasu japońskiego. Każda niosła po dwie 250 kg bomby.

Samoloty zostały szybko wykryte – chiński wywiad meldował o japońskich bombowcach, które wystartowały z lotniska na Formozie, przekroczyły Cieśninę Formoską i zmierzały w kierunku północnym nad prowincją Zhejiang w kierunku Hangzhou. W tym samym czasie 4. Grupa (myśliwska) zgodnie z Rozkazem Nr 2 miała przenieść się z Zhoujiakou (Chow Chia Kou) w prowincji Henan w celu wzmocnienia obrony powietrznej obszaru Hangzhou – Szanghaj. Hangzhou do tej pory było bronione jedynie przez garść *Hawków III* pilotowanych przez instruktorów z Centralnej Szkoły Lotniczej. Dowództwo 4. Grupy miało sześć samolotów, wśród których były samoloty osobiste dowódcy i jego zastępcy oraz cztery samoloty rezerwowe. Każdy z trzech dywizjonów liczył po 9 *Hawków III* podzielonych na trzy klucze. 7 sierpnia podczas przelotu z Nanchangu do Zhoujiakou Grupa straciła cztery z posiadanych wówczas 32 *Hawków III*. W drodze z Zhoujiakou do Hangzhou maszyny 4. Grupy musiały walczyć z deszczem i słabą widzialnością. Jej dowódca, płk. Kao Chi-Hang (Gao Zhihang), 13 sierpnia został wezwany do Kwatery Głównej Sił Powietrznych w Nankinie, dokąd poleciał samolotem pasażerskim Ford Trimotor. Kiedy dźwięki syren ogłosiły zagrożenie nalotem, klucze 4. Grupy rozpoczynały właśnie lądowanie na lotnisku Jianqiao po dwóch godzinach spędzonych w powietrzu. Pierwszym dywizjonem, który tu dotarł, był 21. Dywizjon prowadzony przez kpt. Li Kui-tana (Lee Kuei-Tana). Następny był 23. Dywizjon. Brakowało 22. Dywizjonu. Kiedy piloci wysiadali z samolotów, obsługa naziemna ostrzegła ich, że japońskie bombowce są już nad głowami. Jak później relacjonował jeden z pilotów, Liu Chi-Sheng, nie mieli oni czasu martwić się, ile paliwa zostało w zbiornikach i jak bardzo są zmęczeni po długim locie



Samolot myśliwski Curtiss *Hawk III* z oznaczeniem IV-1 z klucza sztabowego 4. Grupy (myśliwskiej). Był to osobisty samolot dowódcy 4. Grupy płk. Kao Chi-Hanga.

eprasa.pl 80796bb337

w deszczu. Większość chciała wystartować ponownie jak najprędzej, aby przechwycić intruzów. Podczas gdy dwa klucze z 21. Dywizjonu rozpoczynały start, trzeci klucz pozostał na ziemi, aby uzupełnić paliwo. Ponieważ większość obsługi naziemnej 4. Grupy pozostała w Zhoujiakou, na lotnisku w Jianqiao panował chaos. Czekał tu już płk. Kao Chi-Hang, który przyleciał z Nankinu pasażerskim Fordem należącym do China National Aviation Corporation (CNAC; można też znaleźć bardziej dramatyczny opis, iż przybył on Douglasem DC-2 dopiero w krytycznym momencie, gdy lądowali jego piloci). Płk. Kao najpierw pobiegł do centrum dowodzenia i następnie wybiegł, szukając swego osobistego samolotu oznaczonego IV-1 na kadłubie, którym przyleciał pilot z 23. Dywizjonu. Gdy odnalazł maszynę, rozkazał wszystkim pilotom startować razem z nim. Zgodnie z tym rozkazem 21. i 23. Dywizjony rozpoczęły start. Ponieważ liczba pilotów na lotnisku przekraczała ilość dostępnych maszyn, piloci z mniejszym doświadczeniem musieli ustąpić pierwszeństwa starszym kolegom. Dowódca 4. Grupy dołączył do por. Tan Wena (Tan Wona) z 21. Dywizjonu, który właśnie dostrzegł klucz Nitty (1. Shōtai). Japończycy atakowali na niskim pułapie 500 m, co ułatwiło Chińczykom przechwycenie zaraz po starcie. Samoloty nr 1 i 2 zwiększyły pułap, aby uniknąć ataku i nie zrzuciły bomb, natomiast bomby zrzucone na lotnisko przez samolot nr 3 wyrządziły niewielkie szkody. Por. Tan otworzył ogień z dużej odległości do tego ostatniego samolotu pilotowanego przez mata Iyoshio Momosaki. Znacznie bardziej doświadczony Kao dostrzegł, iż podwładny strzela spoza zasięgu skutecznego ognia i w związku z tym zaatakował ten sam bombowiec. Najpierw uciszył dwóch strzelców i następnie zbliżył się na 20 m, strzelając w lewy silnik. Zapaliły się lewoskrzydłowe zbiorniki paliwa i G3M rozbił się, płonąc niedaleko miasta Ban Shan blisko lotniska. Było to pierwsze zwycięstwo Chińskiego Lotnictwa Wojskowego. Następnie płk. Kao napotkał 3. Shōtai. Pomiędzy Jianqiao i rzeką Chien Tang zaatakował samolot nr 2 z tego klucza pilotowany przez Yamashita Fujio (dowodził nim obserwator mat Ōgushi). Ponownie otworzył ogień z małej odległości, celując w kadłub i i lewe skrzydło japońskiego bombowca, co spowodowało zatrzymanie lewego silnika. Samolot Kao został jednak także trafiony w silnik, dodatkowo kończyło się paliwo, co zmusiło pułkownika do powrotu do Jianqiao.

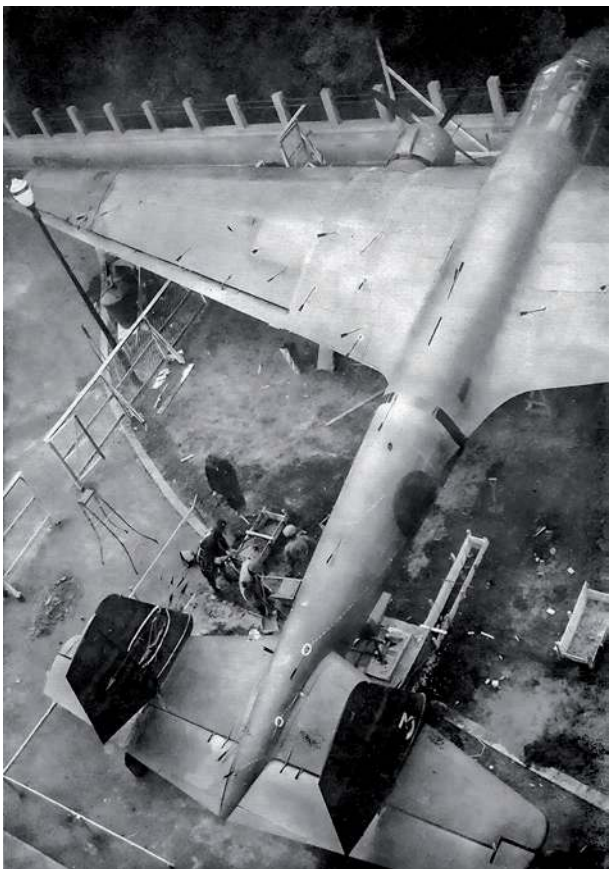
Kiedy Kao atakował samolot nr 2 z 3. Shōtai, kpt. Li Kui-tan (Lee Kuei-Tan), dowódca 21. Dywizjonu ze skrzydłowymi por. Wang Wen-Hua i por. Liu Chi-Shengiem (Liu Cheshengiem, *Hawk III* nr 2102) dogonili samolot nr 3 z tego samego klucza pilotowany przez bosmana Mitsui Yanase. Strzelali do nieszczęsnego G3M wielokrotnie i spadł on w płomieniach na wschód od Jianqiao.

Podczas gdy 21. i 23. Dywizjony lądowały w Jianqiao, trzeci dywizjon 4. Grupy, czyli 22. Dywizjon, którego dowódcą był kpt. Huang Kuang-Han, wylądował o godz. 15.10 w Guangde, gdzie uzupełnił paliwo i wystartował o 16.20 do Jianqiao, dokąd dotarł około godz. 17. Samoloty

Curtiss *Hawk III* nr taktyczny 2204 z 22. Dywizjonu 4. Grupy Chińskich Sił Powietrznych. 15 sierpnia 1937 r. samolot ten pilotował por. Yue Yi-chin, który po walce z bombowcami torpedowymi z lotniskowca *Kaga* zgłosił cztery zestrzelenia. Przyjmuje się, że 21 sierpnia 1937 r. Yue pilotował także ten samolot, gdy zestrzelił wodnosamolot E8N bosmana Shigero Yano. *Hawk III* nr 2204 został utracony 14 grudnia 1937 r. podczas walki powietrznej z A5M z 13. Kōkūtai nad Nanchangiem. Pilotował go wówczas Francuz Omer Poivre, który zginął.
Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 80796bb337

jednostki tankowały, kiedy Japończycy zrzucili bomby. 22. Dywizjon wystartował, próbując przechwycić wrogie bombowce kierujące się na wschód. Piloci polecieli nad ujście rzeki Chien Tang, ale z powodu zachmurzenia i złej pogody zgubili napastników. W pościgu tym brali udział m.in. por. Le Yi-Chin i ppor. Chang Kuang-Ming. Jak wspominał drugi z tych pilotów, dostrzegli oni japońskie bombowce i dawali znak dowódcy poprzez machanie skrzydłami, ten jednak rozkazał im powrócić do formacji. Przechwycić G3M zdołał jedynie jeden pilot tego dywizjonu, dowódca klucza por. Cheng Hsiao-yu. On również wystartował zbyt późno, aby dopaść Japończyków podczas ataku. Także skierował się „na wyczucie" w kierunku Chien Tang. Zauważył G3M i udało mu się dogonić i zaatakować jednego z nich. Otworzył ogień i trafił w prawe skrzydło. Atakował 6-7 razy, zanim skończyła się amunicja. Wydaje się, że por. Cheng także atakował 3. Shōtai, który meldował bombardowanie Jianqiao o godz. 18.20–18.25 czasu japońskiego (17.20–17.25 czasu chińskiego). Japończycy z tego klucza meldowali, że byli atakowani przez dwa różne chińskie myśliwce. Pierwszy raz pomiędzy lotniskiem Jianqiao a rzeką Chien Tang (płk Kao). Drugi raz około 15 minut później, kiedy samoloty przelatywały nad tą rzeką (por. Cheng). Drugi samolot 3. Shōtai dowodzony przez mata Ōgushi wrócił na lotnisko Matsuyama w Taipei na jednym silniku. Podczas lądowania złamała się lewa goleń podwozia i samolot odniósł dodatkowe uszkodzenia. Bombowiec był trafiony 38 razy w kadłub i ogon, 14 razy w lewy płat z lewym silnikiem wyłączonym z pracy i 21 razy w prawe skrzydło. Japończycy wycofali ten samolot z eksploatacji, wrócił on do Japonii i wystawiono go na widok publiczny przed gmachem Muzeum Marynarki Wojennej w Tokio.

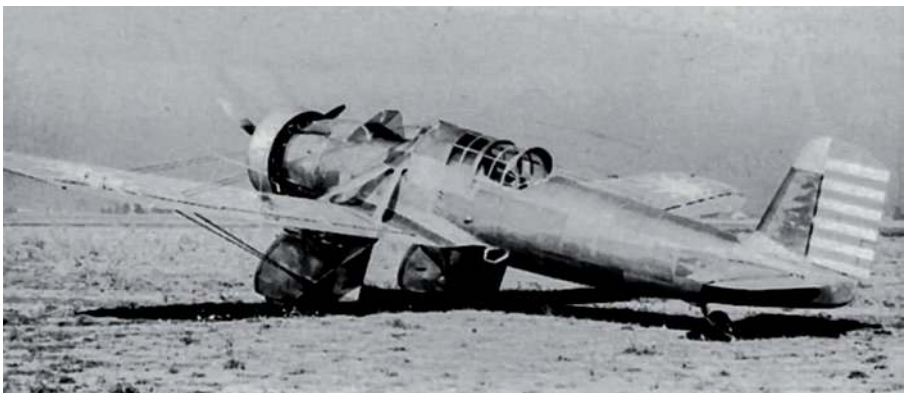


Zdjęcie przedstawiające samolot bombowy Mitsubishi G3M1 mata Ōgushi z 3. Shōtai Kanoya Kōkūtai, który przewieziono do Japonii i wystawiono na widok publiczny przed gmachem Muzeum Marynarki Wojennej w Tokio.

Grupa kmdr. ppor. Asano atakująca Guangde, wystartowała z Matsuyama o 14.55 czasu japońskiego (13.55 czasu chińskiego). O 16.45 czasu bombowce dotarły do chińskiego wybrzeża w prowincji Zhejiang, tutaj jednak z powodu złej pogody Japończycy się zgubili. Sporo czasu stracono na szukanie znaków orientacyjnych i drogi do celu. Z tego powodu dopiero o 19.40 bombowce zrzuciły bomby. Dziesięć minut wcześniej japońska formacja została zaatakowana przez pojedynczego *Hawka III*. Trzy G3M odniosły uszkodzenia: samolot nr 2 z 1. Shōtai był trafiony jeden raz; samolot nr 3 z 5. Shōtai dwa razy w lewe skrzydło i trzy razy w prawe; samolot nr 2 z 2. Shōtai został trafiony w skrzydłowy zbiornik paliwa i zaczął gubić paliwo. Tej ostatniej maszynie w końcu zabrakło paliwa przed wybrzeżem Formozy i wodowała ona przy latarni morskiej w porcie Keelung. Samoloty 2. Shōtai nie zrzuciły wszystkich bomb podczas ataku na Guangde. Resztę zrzucono o 20.50 na lotnisko Jianqiao w drodze powrotnej. Jednakże samolot nr 3 tego klucza odłączył się od pozostałych dwóch w gęstniejących ciemnościach. Dowódca 2. Shōtai, kpt. Umebayashi przez 40 minut szukał tej maszyny i ostatecznie ją odnalazł. Klucz wracał na Formozę w całości, ale samolotowi nr 2 pilotowanemu przez Hitoshi Ogawa zabrakło na sam koniec paliwa i musiał wodować o godz. 22.53. Gdyby nie poszukiwania zagubionego bombowca, maszyna ta przypuszczalnie zdołałaby bezpiecznie wylądować.

Grupa Asano była atakowana przez *Hawka III* pilotowanego przez kpt. Chow Ting-Fonga (Chow Ting-fanga), dowódcę tymczasowego 34. Dywizjonu wyposażonego w większości w „Stare Hawki" (*Hawki II*). Chow zameldował o przechwyceniu grupy japońskich dwusilnikowych bombowców po swoim samotnym wylocie z Guangde około 18.30. Otwierał on ogień do Japończyków czterokrotnie. Wroga formacja leciała w formacji „V" i składała się z 1. Shōtai Asano, 2. Shōtai po jego lewej stronie i 5. Shōtai po prawej. Obecnie wiadomo, że Chow atakował wszystkie klucze i uszkodził po jednym samolocie z każdego. Inne chińskie myśliwce nie atakowały tej grupy, można więc zaliczyć stracony podczas wodowania G3M na konto kpt. Chow. Chińscy korespondenci wojenni stworzyli propagandową wersję tej walki, zgodnie z którą kpt. Chow napotkał japońską formację, dokonując oblotu samolotu i nie posiadając amunicji. Markował więc ataki na bombowce, co doprowadziło do rozbicia ich szyku i w efekcie spowodowało niecelny zrzut bomb, na lotnisko Guangde spadła tylko jedna bomba. G3M pilotowany przez Hitoshi Ogawa miał być atakowany przez wzmiankowanego już wyżej por. Chenga Hsiao-Yu z 22. Dywizjonu.

Według dokumentów japońskich bombowce grupy kmdr ppor. Nitty zrzuciły o godz. 18.20 cztery bomby 250 kg na lotnisko Jianqiao z pułapu 350 – 400 m oraz sześć bomb 250 kg na lotnisko Chiao-ssu z wysokości 800 m. Na tym pierwszym jedna bomba miała trafić w hangar i magazyn uzbrojenia, który miał się zapalić, a dwie trafić w kilka samolotów przed hangarem. Na lotnisku Chiao-ssu dwie bomby miały spaść na hangar i magazyn amunicji, które miały się zapalić, a jedna trafić w dwa duże samoloty przed nimi. Grupa kmdr ppor. Asano zrzuciła o godz. 19.40 sześć bomb 250 kg na lotnisko Guangde z pułapu 500 m, a drodze powrotnej dwie bomby 250 kg na lotnisko Jianqiao z wysokości 3000 m. Na lotnisku Guangde miano zaobserwować trzy trafienia w dwa hangary oraz kilka trafień w dziesięć samolotów na ziemi. W tym dniu pogoda i widoczność w rejonie celów była bardzo zła, z chmurami zalegającymi pomiędzy 150 a 300 m i padającym deszczem. Dwa bombowce z grupy kmdr ppor. Nitty miały stoczyć walkę z dziesięcioma chińskimi myśliwcami, zastrzeliwując dwa z nich i zmuszając trzy do lądowania.



Samolot szturmowy Curtiss Export Shrike Chińskich Sił Powietrznych w widoku ¾ z tyłu. Rankiem 15 sierpnia 1937 r. samoloty tego typu z 9. Grupy starły się w walce powietrznej z japońskimi bombowcami nurkującymi Typ 94 (Aichi D1A1) z lotniskowca *Kaga*.

eprasa.pl 80796bb337

W rzeczywistości Chińczycy stracili jednego *Hawka III* z 21. Dywizjonu, któremu zabrakło paliwa, kiedy próbował przechwycić grupę Nitty. Ta maszyna (2105) rozbiła się pomiędzy drzewami, śmiertelnie raniąc por. Liu Shu-Fana. Inny pilot z tego samego klucza, por. Chin An-Yi, został lekko ranny, kiedy także zabrakło mu paliwa i zakończył przymusowe lądowanie Hawka III (2106) koło stanowiska artylerii przeciwlotniczej. Kilka chińskich myśliwców odniosło lekkie uszkodzenia, lądując również już po wyczerpaniu paliwa. Z 27 sprawnych *Hawków III*, jakimi 4. Grupa dysponowała przed walką w tym dniu, następnego ranka dostępnych było 21.

Ostatecznie Chińczycy zestrzelili trzy G3M, a jeden został spisany ze stanu po lądowaniu. Faktycznie chińscy piloci zgłosili tylko trzy zestrzelenia, a obsługa artylerii przeciwlotniczej dalsze trzy. Suma sześciu zestrzeleń była podawana w całości w celach propagandowych. Japończycy – choć dokonali spektakularnego wyczynu, atakując cele oddalone o 1000 km od własnej bazy – ponieśli więc znaczne straty, a wyrządzone podczas bombardowania szkody były minimalne (m.in. na linii kolejowej przebiegającej obok lotniska Jianqiao zniszczeniu uległy dwie cysterny kolejowe).

Dla upamiętnienia pierwszych zwycięstw powietrznych dzień 14 sierpnia został w listopadzie 1939 r. uznany przez Komisję ds. Lotnictwa za święto Chińskiego Lotnictwa Wojskowego. Dzisiaj na Tajwanie w połowie sierpnia bazy lotnicze otwarte są dla publiczności. Ciekawostką jest, że 21 lat później, 14 sierpnia 1958 r., tajwańskie F-86 *Sabre* z 5. Grupy starły się z MiGami-17 Chińskiej Republiki Ludowej niedaleko wybrzeża Chin i zgłosiły trzy zwycięstwa (faktycznie tylko jeden MiG został wówczas zestrzelony).

15 SIERPNIA 1937 R. – MASAKRA BOMBOWCÓW TORPEDOWYCH Z LOTNISKOWCA KAGA

W nocy 14/15 sierpnia piloci 4. Grupy na lotnisku Jianqiao sami odtwarzali gotowość bojową swych myśliwców, ponieważ tutejszy personel naziemny ratował się ucieczką podczas nalotu i nie wrócił. Nie jedli do północy i nie poszli spać przed godz. 1.30 w nocy. Nie spali zresztą długo – alarm obudził ich niecałe dwie godziny później.

Strzelec samolotu bombowo-torpedowego Typ 89 (Mitsubishi B2M2) za spustem karabinu maszynowego Typ 92 kal. 7,7 mm (licencyjny brytyjski Lewis).

15 sierpnia o godz. 5.30 z lotniskowca *Kaga* wystartowało 45 japońskich samolotów. Pogoda ciągle była zła i 13 bombowców torpedowych Typ 92 (Kugisho B3Y1) nie odnalazło celu w Nankinie i wróciło na lotniskowiec. 16 bombowców nurkujących Typ 94 (Aichi D1A1) także nie zdołało zlokalizować swego celu jakim było lotnisko w Suzhou (Suchow) i skierowały się one w stronę Jianqiao. Jeden z kluczy (21. Shōtai) odpadł od formacji i dołączył do 16 bombowców torpedowych Typ 89 (Mitsubishi B2M2), które także nie mogąc odnaleźć celu w Suzhou, poleciały nad Hangzhou.

Około 13 D1A1 ostatecznie pojawiło się nad pomocniczym lotniskiem Chao-Er, gdzie tuzin samolotów szturmowych Curtiss Export *Shrike* z 26. i 27. Dywizjonów 9. Grupy przygotowywał się do uderzenia na Szanghaj. Zdołały one pospiesznie wystartować i doszło do niezwykłej walki powietrznej pomiędzy japońskimi bombowcami nurkującymi a chińskimi szturmowcami, w wyniku której Japończycy utracili dwa D1A1 zestrzelone (R-216 pilotowany przez mata Tanakę rozbił się w Zatoce Hanghzou i R-218 pilotowany przez st. mar. Koyanagę rozbił się w pobliżu lotniska Chao-Er; obaj byli skrzydłowymi w 26. Shōtai). Chińczycy stracili pięć Curtissów, z czego dwa w wyniku wypadków przy starcie. Kolejny Aichi D1A1 (R-206) z 21. Shōtai został trafiony przez Curtissa Export *Shrike* pilotowanego przez por. Changa Kwan-yuna w pobliżu Chiao-shih. Por. Chang natknął się na klucz bombowców nurkujących Typ 94, który odłączył się od głównej formacji i pomimo że był sam, zaatakował trzy D1A1. Trafił Aichi z oznaczeniem R-206 raniąc strzelca st. mar. Nakakoshiego, a uszkodzony silnik zgasł. Pilot st. mar. Imamura już pogodził się z katastrofą, ale silnik odpalił na pułapie 200 m i D1A1 zdołał wrócić na lotniskowiec *Kaga*. Nakakoshi trafiony w sumie cztery razy w klatkę piersiową, w brzuch i w ramię, zmarł 18 sierpnia 1937 r.

Nisko wiszące chmury zneutralizowały chińską sieć wczesnego ostrzegania i 4. Grupa na lotnisku Jianqiao otrzymała ostrzeżenie o zbliżających się japońskich maszynach zaledwie kilka minut wcześniej, zanim te pojawiły się nad lotniskiem. Rozpoczęły się szaleńcze przygotowania, aby 21 sprawnych *Hawków III* wzbiło się w powietrze na czas. Na ich czele wystartował płk. Kao Chi-Hang. Dwie chūtai liczące po osiem bombowców B2M2 także rozdzieliły się w chmurach. Tylko prowadząca eskadra, na czele której leciał dowódca Grupy Powietrznej lotniskowca *Kaga* kmdr ppor. Tsuneo Iwai, odnalazła Jianqiao, pozostałe B2M2 poleciały nad położone niedaleko lotnisko Chiao-shi (Chao Tze).

Płk. Kao natknął się na Japończyków lecących po prawej stronie i nieco niżej. Zakołysał skrzydłami *Hawka III* (IV-1) aby ostrzec skrzydłowych i manewrując zajął pozycję za ostatnim samolotem po lewej stronie formacji. Był to samolot nr 3 w 2. Shōtai prowadzonym przez por. Masanori Tanakę, którego B2M2 był jedyną maszyną japońskiej eskadry, która przetrwała to starcie. Jego strzelec, bosman Mitsui, widział jak pierwszy został zaatakowany wiodący shōtai. Por. Wang Yuan-po, dowódca klucza z 21. Dywizjonu, zgłosił trafienie w samolot nr 3 pierwszego klucza i zestrzelenie go w płomieniach. *Hawk III* (2107) Wanga został trafiony w podwozie. Płk. Kao zestrzelił wybranego B2M2 (samolot nr 3 z 2. Shōtai) i według niektórych raportów później zaatakował innego, również go zapalając. Został jednak trafiony pojedynczym strzałem z tyłu, ranny w lewe ramię, a pocisk przechodząc przez tablicę przyrządów, uszkodził silnik jego samolotu. Dowódca 4. Grupy został zmuszony do lądowania w Jianqiao i został wyłączony z działań na dwa miesiące. Dowódca 21. Dywizjonu kpt. Li Kui-tan (2101) zaatakował 2. Shōtai zestrzeliwując samolot nr 2 nad Chao-Er. Dwóch

eprasa.pl 80796bb337

z trzech członków załogi wyskoczyło na spadochronach, ale prawdopodobnie nie przeżyli. Później Li zgłosił zestrzelenie innego bombowca wspólnie z por. Cheng Hsiao-Yu z 22. Dywizjonu (2202). Ogień obronny lecących w ciasnym szyku Japończyków był jednak również skuteczny i samolot Li został lekko uszkodzony w górny płat, podczas gdy *Hawk III* Chenga został trafiony w koło podwozia. Skrzydłowy Chenga, ppor. Chang Kuang-Ming, także zgłosił zestrzelenie w tej walce. Ostrzelał samolot dowódcy japońskiej formacji, który zamienił się w kulę ognia i zniknął w chmurach. Por. Tan Wen (2104) zaatakował 1. Shōtai i zgłosił zestrzelenie B2M2. Mógł to być samolot kmdr. ppor. Iwai z oznaczeniem R-372 na stateczniku pionowym, który zginął w tej akcji razem ze swoim zastępcą. Por. Wang Wen-Hua przechwycił dwa bombowce próbujące zaatakować Jianqiao z południa i zestrzelił jednego. Jeden z członków załogi, młody podporucznik, wyskoczył ze spadochronem i został ujęty przez Chińczyków. Ten nieznany pilot japoński później podjął współpracę z Chińczykami i pomagał tłumaczyć rozkodowane japońskie transmisje radiowe. Por. Huan Chin-Han (2108) również zaatakował 1. Shōtai i zgłosił zestrzelenie dowódcy w płomieniach. To także mógł być samolot Iwai — jest pewne, że wielu chińskich pilotów strzelało do tej maszyny. Por. Liu Che-sheng (Liu Chi-Sheng, 2102) także zgłosił jednego B2M2 nad Woong-Chia-Fu, lecz został trafiony w zbiornik paliwa i przymusowo lądował na lotnisku Chaio-shi, gdzie jego samolot został dodatkowo uszkodzony przez bomby. Por. Yue Yi-chin (Le Yi-Chin) z 22. Dywizjonu (2204) zgłosił w tej walce cztery zwycięstwa, ale zgłoszenia te są zbyt optymistyczne lub są to „duplikaty" innych zestrzeleń. Zastępca dowódcy 22. Dywizjonu, Lai Ming-Tai, wylądował uzupełnić paliwo i wystartował ponownie by zgłosić zestrzelenie wspólnie ze skrzydłowym por. Liang Tian-Chengiem. Z 23. Dywizjonu o zestrzeleniach po jednym bombowcu zameldowali kpt. Mow Ying-chu (Mao Ying-Chu – dowódca dywizjonu), por. Yang Yu-Ching i por. Wang Yin-Hua.

W zamieszaniu bitewnym i z powodu zachmurzenia piloci 4. Grupy zgłosili 17 zestrzeleń. Rzeczywiste straty Japończyków wyniosły sześć samolotów i dwa kolejne, które wodowały w Zatoce Hangzhou, bowiem 2. Chūtai również straciła jednego B2M2 za sprawą pojedynczego *Hawka III* pilotowanego przez por. Tung Ming-teha (Teng Ming-Teha), zastępcę dowódcy 25. Dywizjonu z 5. Grupy. Tung utknął na noc na lotnisku Chiao-shi z powodu złej pogody. Japoński samolot, z oznaczeniem R-365 na stateczniku, wodował u ujścia rzeki Chien-tang. Z 1. Chūtai na lotniskowiec *Kaga* powrócił jedynie podziurawiony kulami B2M2 por. Tanaki (R-373). Eskadra ta straciła B2M2 z oznaczeniami R-370, R-371, R-372, R-374 (wodował w Zatoce Hangzhou niedaleko ujścia rzeki Chao-Er), R-375, R-376 i R-377.

Boeing 281 nr taktyczny 1703 (nr ewidencyjny P-5603) z 17. Dywizjonu 3. Grupy. 15 sierpnia 1937 r. samolot ten pilotował kpt. „Buffalo" Wong Sun-Shui.

15 SIERPNIA 1937 R. – PIERWSZY ATAK LOTNICZY NA NANKIN

Według japońskich dokumentów 15 sierpnia o godz. 7.20 czternaście bombowców z Kanoya Kōkūtai wystartowało z Taipei na Formozie do nalotu na lotniska w Nanchangu. W rejonie celu Japończycy natrafili na nisko wiszące chmury i silne opady deszczu, a z powodu powodzi trudno było rozpoznać charakterystyczne punkty orientacyjne na ziemi. W rezultacie samoloty rozdzieliły się i próbowały odnaleźć lotniska, co zajęło od jednej do dwóch godzin. Ostatecznie osiem G3M zaatakowało zarówno stare, jak i nowe lotnisko w Nanchangu w przedziale czasowym od 10.40 do 11.55. Na pierwsze z nich zrzucono czternaście bomb 250 kg z pułapu 450 m, a na drugie dwie takie bomby z wysokości 500 m. Na starym lotnisku zaobserwowano dziewięć trafień m.in. w hangar, stanowisko dowodzenia, laboratorium i magazyn amunicji, powodując spory pożar. Na nowym lotnisku dwie bomby miały trafić w duży hangar, który się zapalił. Sześć bombowców miało stoczyć walkę z wrogimi myśliwcami, ale odniosły tylko nieznaczne uszkodzenia. Wszystkie 14 maszyn wróciło na lotnisko w Taipei o godz. 14.50.

O godz. 13.30 Dowództwo Obrony Powietrznej Nankinu otrzymało raport o 16 japońskich samolotach, które przeleciały obok Suzhou w kierunku stolicy. 20 bombowców G3M z Kisarazu Kōkūtai dowodzonych przez kmdr. ppor. Hayashidę wystartowało o godz. 9.20 z Omura w Japonii, a po nalocie miały lądować na wyspie Cheju (dziś Jeju) u południowych wybrzeży Korei. Wyznaczone do obrony Nankinu Dywizjony 3. Grupy (myśliwskiej) wystartowały z Jurong (Chuyung), lotniska położonego na południe od stolicy. Dowódca 17. Dywizjonu „John" Wong Pan-Yang (John Poon-Yeung Wong, w języku mandaryńskim Hwang Pan-yang; urodzony w Chinach w prowincji Guangdong, ale od szóstego roku życia mieszkający w Seattle w Stanach Zjednoczonych, gdzie ukończył chińską szkołę lotniczą w Portland, po powrocie do Chin przeszedł także zaawansowane szkolenie my-

Curtiss *Hawk II* w locie nad Jianqiao koło Hangzhou. W momencie wybuchu drugiej wojny chińsko-japońskiej w samoloty te wyposażony był 28. Dywizjon 5. Grupy, trafiły też na stan tymczasowego 34. Dywizjonu.

eprasa.pl 80796bb337

śliwskie w Lagerlechfeld w Niemczech) prowadził osiem Boeingów 281. Kpt. Chen Yau-Wei (Chen You-wei) – dowódca 8. Dywizjonu – wiódł pięć pozostałych Fiatów CR.32. Poderwano również siedem *Hawków II* z 28. Dywizjonu 5. Grupy i jednego „Nowego" i pięć „Starych Hawków" z 34. Dywizjonu (tymczasowego).

Zestrzelono cztery japońskie bombowce, a sześć zostało uszkodzonych, zginęło 30 japońskich lotników. Zgłoszenia chińskich pilotów nakładały się na siebie, ale generalnie przyjmuje się, iż por. „Buffalo" Wong Sun-Shui („Buffalo" Wong Sun-sui; w języku mandaryńskim Hwang Hsin-Jui, urodzony w Chinach w prowincji Guangdong, ale od 9 roku życia mieszkający w Los Angeles, ukończył szkołę lotniczą w Oakland w USA, pilotował Boeinga nr 1703) zestrzelił pierwszego G3M, kiedy osiem Boeingów zaatakowało sześć bombowców nad Nankinem i zgłosiło zestrzelenie wszystkich bez strat. „Buffalo" przechwycił cztery G3M z 4. Shōtai, gdy te zaatakowały lotnisko Ta Hsiao Chang. Zbliżył się do ostatniego samolotu w formacji „diamentu" od tyłu z lewej strony, wykorzystując martwą strefę dla strzelców, jaką zapewniało lewe usterzenie pionowe. Strzelając w lewe skrzydło, zapalił znajdujące się tam zbiorniki paliwa i G3M rozbił się w płomieniach na wschód od Nankinu. Jego Boeing został jednak trafiony przez strzelców w śmigło, silnik i zbiornik paliwa. Zmusiło go do przymusowego lądowania z wyłączonym silnikiem w Ta Hsiao Chang. Samolot został jednak szybko naprawiony i był gotowy do walki następnego dnia.

Z 17. Dywizjonu zestrzelenie wspólne zgłosili też „John" Wong i Su Ying-Hsien nad Jurong, podczas gdy Chun Chia-Chu zgłosił kolejnego, który rozbił się na południowy wschód od Nankinu.

Japońskie samoloty uciekły ścigane przez Fiaty z 8. Dywizjonu. Chen Yau-Wei i Huang Chu-Ku zgłosili wspólne zestrzelenie koło Jurong, a Shen Tse-Liu (Chen Tse-liu, w języku kantońskim Shum Tsak-lau, pilotował Fiata CR.32 nr 806) i Liu Chi-Wei (por. Harry Low z Portland w Oregonie, Fiat CR.32 nr 808) także zgłosili wspólne zestrzelenie wrogiego samolotu na zachód od Lui Shui (Li Shui). Dwa Fiaty z 8. Dywizjonu odniosły uszkodzenia w walce i nie wróciły już do służby. Japońskie dokumenty wskazują, że jedynym samolotem, który mógł lecieć tą trasą, był G3M dowódcy 5. Chūtai kpt. Yoshidy. Bombowiec został poważnie uszkodzony i z jednym mocno dymiącym silnikiem obniżył pułap lotu do 100 m, zanim Yoshida zdołał odzyskać nad nim kontrolę. Samolot miał śmigła o stałym skoku, których nie można było przestawić w „chorągiewkę" i na lotnisko na wyspie Cheju dotarł dopiero o godz. 21.20.

Kpt. Chow Ting-Fong, dowódca tymczasowego 34. Dywizjonu, wiódł sześć *Hawków* z Chia Hsiang i gonił osiem japońskich samolotów nad Nankin. Kpt. Chow zaatakował jeden z bombowców i zestrzelił nad Fang Shan.

Z lotniska Jianqiao koło Hangzhou wystartowało także 11 myśliwców z 4. Grupy – kpt. Li Kui-tan prowadził trzy *Hawki III* z 21. Dywizjonu,

Boeing 281 nr taktyczny 1703 (nr ewidencyjny P-5603) z 17. Dywizjonu 3. Grupy Chińskich Sił Powietrznych. 15 sierpnia 1937 r. samolot pilotował por. „Buffalo" Wong Sun-Shui i zestrzelił na nim G3M, który był pierwszym bombowcem straconym przez Japończyków nad Nankinem. Dzień później „Buffalo" ścigał na nim G3M i uzyskał kilka trafień. Nie mógł jednak zadać decydującego ciosu, gdyż jego karabiny maszynowe zawiodły z powodu awarii systemu elektrycznego. Boeing 281 nr 1703 został utracony 19 września 1937 r. gdy „Buffalo" Wong ruszył na pomoc por. Liu Lan-chinowi i został zaatakowany przez A5M z 13. Kōkūtai. „Buffalo" musiał ranny wyskoczyć ze spadochronem i został wyłączony z działań na pół roku.
Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 80796bb337

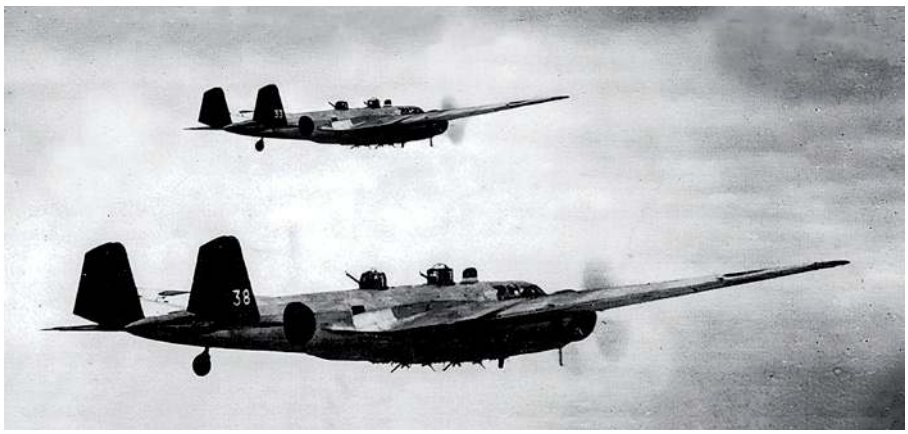
a kpt. Huang Kuang-Han, dowódca 22. Dywizjonu, leciał na czele ośmiu takich maszyn. Również im udało się dopaść Japończyków. Kpt. Li zgłosił wspólne zestrzelenie z trzema innymi pilotami, także por. Tan Wen i por. Yuan Chin-Han razem odnieśli zwycięstwo nad innym G3M. Po jednym zestrzeleniu zgłosili Cheng Hsiao-Yu, Pa Ching-Cheng i Wu Ting-Chun. Samolot tego ostatniego został uszkodzony w walce i pilot musiał przymusowo lądować. Por. Liang Tian-Cheng zgłosił dwa zwycięstwa. Kpt. Huang Kuang-Han miał zestrzelić G3M w połowie drogi pomiędzy Nankinem a Lui Shui.

Gdy G3M z 5. Chūtai Kisarazu Kōkūtai dotarły do Nankinu o godz. 14.25, przechwyciły je wspomniane wyżej *Hawki III* z 21. Dywizjonu 4. Grupy. Zgłoszono zestrzelenie dwóch G3M przy pomocy trzech „zaprzyjaźnionych samolotów z Nankinu". Te mogły pochodzić tylko z 28. Dywizjonu, którego maszyny jako jedyne operowały nad Nankinem w tym czasie. Zestrzelenie wrogich bombowców 15 sierpnia zgłosili kpt. Chan Kee-kwong (Chan Kee-Wong) i por. Arthur „Art" Chin Shui-Tin (Arthur „Art" Sui-tin Chin; w języku mandaryńskim Chen Rui-Tien; urodzony 23 października 1913 r. w Portland w stanie Oregon w Stanach Zjednoczonych, jego ojcem był Chińczyk, a matka pochodziła z Peru, ukończył chińską szkołę lotniczą w Portland, przeszedł także zaawansowane szkolenie myśliwskie w Lagerlechfeld w Niemczech; zmarł 3 września 1997 r.), dowódca i zastępca dowódcy 28. Dywizjonu. Nie zostały jednak one wówczas odnotowane.

15 sierpnia 28. Dywizjon z 5. Grupy (myśliwskiej) został wysłany ze swej bazy w Nanchangu, stolicy prowincji Jiangxi, w celu wzmocnienia obrony Nankinu i rozmieszczony na lotnisku Jurong. Po włączeniu jednostek prowincji Guangdong do Centralnych Sił Powietrznych niektórzy kantońscy oficerowie skarżyli się na niesprawiedliwe traktowanie i dyskryminację ze strony dowódców Centralnych Sił Powietrznych. W przypadku misji 15 sierpnia problem mógł się zaostrzyć przez pospieszne przebazowanie 28. Dywizjonu na odległe lotnisko bez własnego personelu administracyjnego, który mógłby sporządzić raporty bojowe. Analizując zapisy obu stron, wydaje się, że dwa G3M, w których zestrzeleniu miał udział 28. Dywizjon, pochodziły z 5. Chūtai Kisarazu Kōkūtai. Japońskie dokumenty wskazują, że pierwszy bombowiec tej jednostki, który dotarł do Nankinu, został przechwycony przez 28. Dywizjon.

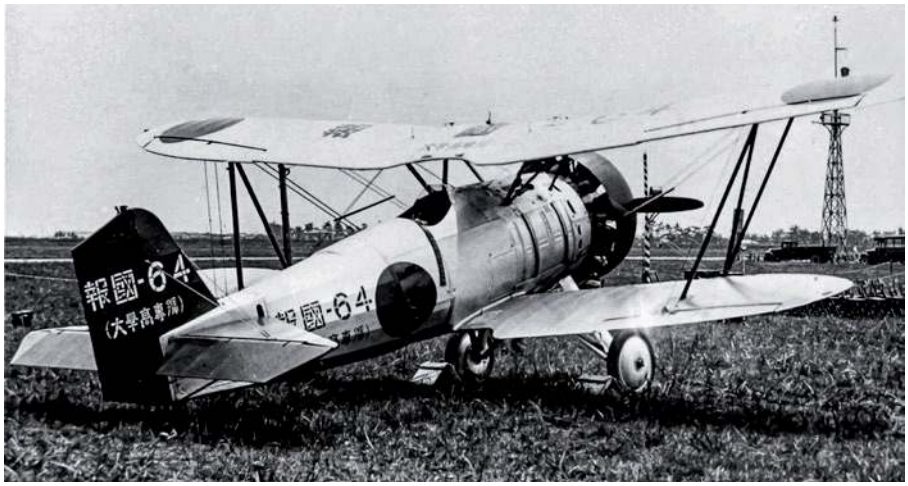
Podstawa chmur była niska i każda chińska grupa walczyła oddzielnie. Zgłoszono łącznie 14 zestrzeleń. Pięć chińskich myśliwców odniosło uszkodzenia.

Zgodnie z japońskimi dokumentami, gdy samoloty Kisarazu Kōkūtai zbliżały się do chińskiego wybrzeża wzrosła siła wiatru, a widoczność stała się ograniczona z powodu nisko zalegających chmur i ulewnego deszczu. Formacja bombowców uległa rozbiciu na czterosamolotowe eskadry, które działały oddzielnie. Pomimo napotkania oporu wrogich myśliwców nad Suzhou, 16 maszyn zbombardowało lotnisko w Nankinie z pułapu od 200 do 500 m w przedziale czasowym od 14.50 do 15.30. W rejonie chińskiej stolicy G3M były ścigane przez chińskie myśliwce, ale szesnaście bombowców dotarło do swej nowej bazy na wyspie Cheju do godz. 21.20. Na lotnisku Ta-Chiao-chang miano zniszczyć trzy hangary i dwa baraki oraz około dziesięciu samolotów znajdujących się poza hangarami. Na lotnisku Kakung miano zniszczyć hangar i kilka samolotów przed nim. Bombowce Kisarazu Kōkūtai starły się z ośmioma wrogimi samolotami nad Ta-hu i miały zestrzelić cztery z nich. Walczyły także z około



Dwa samoloty bombowo-torpedowe bazowania lądowego Typ 96 (Mitsubishi G3M1 model 11) w locie. Widać wysunięte górne wieżyczki strzeleckie.

Wrak Curtissa *Hawka III* nr taktyczny 2503 z 25. Dywizjonu 5. Grupy oglądany przez zagranicznych korespondentów. 16 sierpnia 1937 r. samolot ten, pilotowany przez Changa Mu-Fei, został zestrzelony przez ogień plot. Chang ocalał, wylądował przymusowo i ukryli go mieszkańcy miasta. Wrak *Hawka III* nr 2503 został przewieziony do Japonii w październiku 1937 r. i pokazywano go na wystawie zdobycznego sprzętu. Samolot ten miał z przodu kadłuba wymalowany napis, przypuszczalnie upamiętniający darowizny wpłacone na jego zakup przez mieszkańców miasta Nogpo.



Samolot myśliwski Type 90 (Nakajima A2N3) z napisem fundacyjnym Hokoku 64.

eprasa.pl 80796bb337

40 samolotami nad Nankinem i miały zestrzelić osiem z nich, ale straty wyniosły cztery własne maszyny zestrzelone na wschód od Nankinu. Z szesnastu maszyn, które dotarły na wyspę Cheju, sześć odniosło uszkodzenia, ale nie były one poważne.

Japończycy odnotowali też, że w tym dniu około 20 chińskich samolotów różnych typów (myśliwców, bombowców i samolotów rozpoznawczych) nieskutecznie atakowało ich jednostki pływające (w tym *Izumo*) i stanowisko dowodzenia piechoty morskiej w Szanghaju. Jeden chiński samolot rozpoznawczy miał zostać zestrzelony ogniem z ziemi.

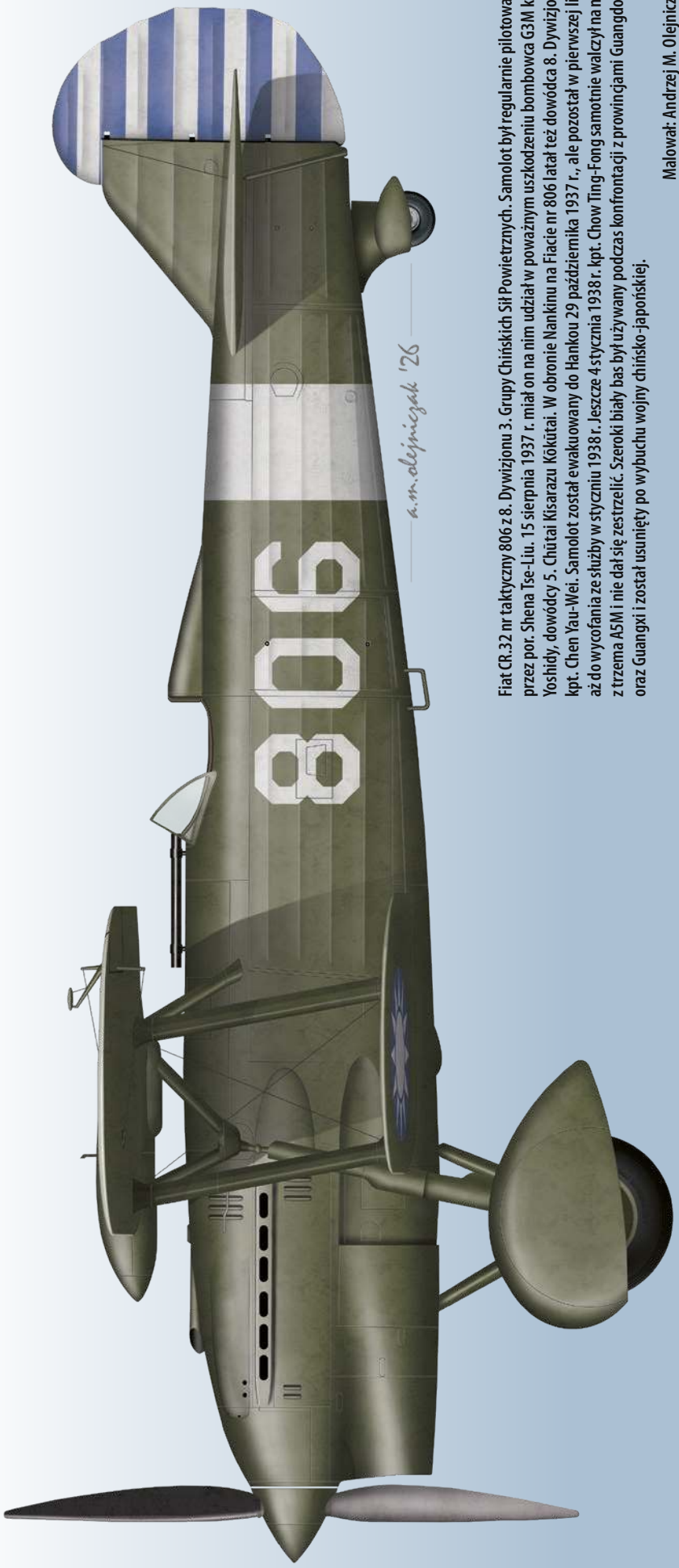
16 SIERPNIA

Rano 16 sierpnia Kanoya Kōkūtai przeprowadziła dwa rajdy przeciwko lotniskom Jurong i Yangzhou, będącymi ważnymi elementami obrony powietrznej stołecznego Nankinu. Do ataku na to pierwsze kmdr ppor. Nitta prowadził sześć G3M. Sam leciał na czele pierwszego Shōtai, a dowódcą drugiego był kpt. Osugi. Grupę złożoną z siedmiu maszyn do ataku na lotnisko Yangzhou prowadził kpt. Ishii. Samoloty wystartowały z lotniska Matsuyama w Taipei na Formozie.

Grupa Nitty przybyła nad Jurong o 10.55. Z powodu zachmurzenia ostrzeżenie o nalocie nastąpiło późno. Mechanicy, zarówno 17. Dywizjonu, jak i 28. Dywizjonu, które bazowały na tym lotnisku, pracowali szaleńczo, aby przygotować samoloty do startu. Na szczęście Boeingi 281 wyposażone były w system szybkiego rozruchu silników i zdołały wzbić się w powietrze zaledwie kilka minut przed przybyciem bombowców. „John" Wong, dowódca 17. Dywizjonu, pierwszy oderwał się od ziemi w Boeingu nr 1701, wiodąc swego zastępcę „Buffalo" Wonga (1703), por. Wonga Tse-Tsima (kolejny „chińsko-amerykański" pilot) i por. Tenga Cheng-Hsi. Z 28. Dywizjonu zdołały wystartować tylko dwa *Hawki II*, jednego z nich pilotował por. „Art" Chin Shui-Tin (2804), zastępca dowódcy dywizjonu.

„John" Wong ledwo zdążył zwrócić się przeciw G3M, kiedy pierwsze bomby spadły na lotnisko. Na szczęście tylko jeden mechanik został lekko ranny przez odłamki, a doświadczenie to nauczyło Chińczyków w przyszłości kopać rowy przeciwlotnicze. Wong zauważył trzy G3M atakujące lotnisko na niskim pułapie (japońskie dokumenty podają, że na wysokości 650 stóp, czyli ok. 200 m). Wykonał zwrot, podczas wznoszenia wchodząc na ogon japońskiej formacji, skierował się prosto na samolot prowadzący. Zbliżając się do G3M z lewej strony, wykorzystał fakt, że lewy statecznik bombowca osłaniał go od ognia strzelców. Jego pociski trafiły w lewy silnik oraz skrzydłowe zbiorniki paliwa i płonący G3M rozbił się na północny wschód od lotniska Jurong. Był to samolot kmdr ppor. Nitty, jednego z pionierów długodystansowych lotów w Lotnictwie Cesarskiej Marynarki Wojennej Japonii. Nitta zginął wraz z całą załogą, chociaż niektóre japońskie źródła sugerują, że przeżył on kraksę i popełnił samobójstwo, aby nie trafić do niewoli.

Wong zrobił pętlę i runął do ataku na samolot nr 2 japońskiego klucza. Ponownie skoncentro-



Fiat CR.32 nr taktyczny 806 z 8. Dywizjonu 3. Grupy Chińskich Sił Powietrznych. Samolot był regularnie pilotowany przez por. Shena Tse-Liu. 15 sierpnia 1937 r. miał on na nim udział w poważnym uszkodzeniu bombowca G3M kpt. Yoshidy, dowódcy 5. Chūtai Kisarazu Kōkūtai. W obronie Nankinu na Fiacie nr 806 latał też dowódca 8. Dywizjonu kpt. Chen Yau-Wei. Samolot został ewakuowany do Hankou 29 października 1937 r., ale pozostał w pierwszej linii aż do wycofania ze służby w styczniu 1938 r. Jeszcze 4 stycznia 1938 r. kpt. Chow Ting-Fong samotnie walczył na nim z trzema A5M i nie dał się zestrzelić. Szeroki biały bas był używany podczas konfrontacji z prowincjami Guangdong oraz Guangxi i został usunięty po wybuchu wojny chińsko-japońskiej.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

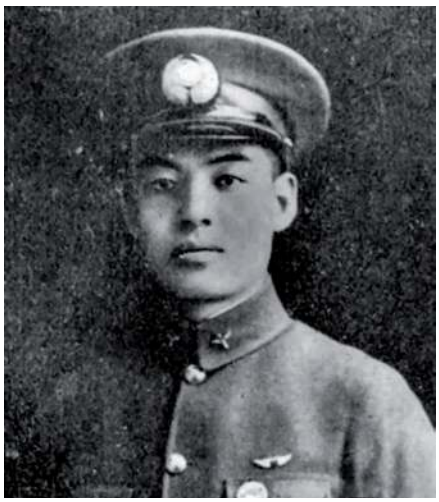
eprasa.pl 80796bb337

wał ogień na lewym skrzydle — silniku i zbiornikach paliwa. Widział trafienia swoich pocisków i paliwo wyciekające z przebitych zbiorników. Bombowiec pilotowany przez por. Watanabe obniżył lot, a dymiący lewy silnik stanął. Wong myślał, że także go wykończył, więc skierował się ku innej grupie G3M. Dostrzegł jak por. Wong Tse-Tsim nieskutecznie atakuje japoński bombowiec. Przyłączając się do walki zanurkował poniżej G3M i wyciągając ostro w górę, otworzył ogień celując w brzuch japońskiej maszyny. Ta natychmiast się zapaliła i rozbiła na południe od Jurong, załoga zginęła we wraku. Obserwatorzy na ziemi meldowali o dwóch wielkich eksplozjach, podczas uderzenia o ziemię, musiały więc detonować bomby 250 kg. Wong zgłosił po tej walce trzy zestrzelenia, ale trafiony przez niego G3M por. Watanabe zdołał wrócić do bazy na jednym silniku.

„Buffalo" Wong ścigał innego G3M przez całą drogę do Suzhou i uzyskał kilka trafień. Niestety nie mógł mu zadać decydującego ciosu, gdyż jego karabiny maszynowe zawiodły z powodu awarii systemu elektrycznego.

„Art" Chin Shui-Tin i por. Teng Cheng-Hsi z 17. Dywizjonu ścigali bombowiec, który zawrócił na południowy wschód po zbombardowaniu Jurong. Był to prawdopodobnie samolot z 2. Shōtai pilotowany przez kpt. Osugi. Po zrzuceniu bomb G3M zwiększył prędkość, uciekając w kierunku ujścia Jangcy. Teng zrezygnował z pościgu, ale „Art" Chin w powolnym „Starym Hawku" ścigał japońską maszynę do Jeziora Tai z trudem za nią nadążając. Ciągle strzelając uzyskał wiele trafień, przebijając zbiorniki z paliwem i raniąc członka załogi. Z powodu małej prędkości, „wiszący" centralnie za japońskim samolotem *Hawk II*, stanowił łatwy cel dla strzelców bombowca. Pilot opowiadał później, że jego myśliwiec został trafiony wiele razy, a w silniku Cyclone utkwiły dwa pociski. Ostatecznie „Art" Chin musiał zawrócić nad Jeziorem Tai w uszkodzonym samolocie i przymusowo wylądował na pomocniczym lotnisku w Chia Hsing, gdzie jego myśliwiec „stanął na nosie", gdy zawiodły hamulce. Atakowany przez niego G3M został trafiony 58 razy, gubił paliwo w alarmującym tempie i miał rannego członka załogi na pokładzie, więc Osuga rozważał nawet przymusowe lądowanie na kontrolowanym przez Japończyków terenie w Szanghaju. Ostatecznie jednak, wyrzucając dla odciążenia wszystko, co się dało, załodze udało się utrzymać samolot w powietrzu dość długo by – zmieniając kierunek lotu – dotrzeć do wyspy Cheju przy południowym wybrzeżu Korei. Japoński raport opisywał, że Osugi wykonał „nieplanowane" lądowanie na wyspie Cheju z powodu braku paliwa. Bazując na nim przyznano „Artowi" Chinowi zestrzelenie. Sam „Art" po wylądowaniu zgłosił zwycięstwo prawdopodobne.

Po tej walce „Art" chciał zwiększyć siłę ognia swego „Starego Hawka". Zapytał „Sebie" Smitha, który był ekspertem od uzbrojenia u Chennaulta, o możliwość zainstalowania karabinu maszynowego kalibru 0,5 cala (12,7 mm) w czasie, gdy samolot będzie naprawiany po uszkodzeniach, które odniósł w walce. Półcalówkę zamontowano, ale „Art" nie miał już okazji skorzystać osobiście z przezbrojonej maszyny.



Shen Chung-Hui próbował 19 sierpnia 1937 r. przeprowadzić samobójczy atak na stary japoński krążownik pancerny *Izumo*. Za ten czyn został pośmiertnie awansowany do stopnia kapitana.

Zgodnie z japońskimi dokumentami, grupa Nitty wystartowała o godz. 8, a lotnisko Jurong atakowała pomiędzy 10.55 a 10.58. Doszło do walki z ponad dziesięcioma chińskimi myśliwcami przed i po zrzucie bomb. Stracono dwie maszyny, w tym samolot dowódcy. W drodze powrotnej trzy bombowce zaatakowały Nankin i Chia-hsing. Jeden samolot musiał przymusowo lądować na wyspie Cheju z powodu braku paliwa. Trzy pozostałe wróciły na lotnisko Matsuyama w Taipei na Formozie.

Grupa wyznaczona do ataku na lotnisko Yangzhou wystartowała o godz. 8.40, ale samolot dowódcy musiał zawrócić z powodu problemów z silnikiem. Dowództwo nad formacją objął por. Umebayashi. Klucze dotarły nad cel pomiędzy 12.15 a 12.30 i przeprowadziły samodzielne ataki bombowe. Każdy samolot miał być atakowany przez od dwóch do pięciu chińskich myśliwców przed i po zrzucie bomb. Około 12.30 samolot por. Umebayashi został zestrzelony w płomieniach. Pozostałe pięć bombowców wróciło na Formozę o godz. 15.

Straty japońskie wyniosły w sumie trzy G3M zestrzelone i 23 poległych lotników, czwarty bombowiec rozbił się podczas lądowania, ale jego załoga przeżyła. Japończycy rościli sobie zniszczenie na lotnisku Jurong 12 – 13 myśliwców oraz zestrzelenie podczas tego ataku 11 kolejnych w powietrzu (z około 20 zaangażowanych w walkę). Na lotnisku Yangzhoumiano zniszczyć trzy bombowce i sześć małych samolotów, dodatkowo strzelcy w walce powietrznej mieli zestrzelić dwa myśliwce z około pięciu za-

Japoński krążownik pancerny *Izumo* zacumowany na rzece Huangpu przed Bundem w Szanghaju. Okręt został wprowadzony do służby jeszcze w 1900 r., ale był jednostką flagową zespołu reprezentującego interesy Japonii w Szanghaju zarówno w 1932 r., jak i w 1937 r. Z tego powodu był swego rodzaju symbolem i jednym z głównych celów dla chińskiego lotnictwa. Jego artyleria składająca się w wówczas z czterech dział kal. 203 mm i ośmiu kal. 152 mm stanowiła też cenne wsparcie dla sił japońskich w Szanghaju.

eprasa.pl 80796bb337

angażowanych w walkę. Takie straty po stronie chińskiej nie znajdują odzwierciedlenia w rzeczywistości.

Bombowce z Kisarazu Kōkūtai pierwotnie miały zaatakować w tym dniu cele w rejonie Nankinu, ale ostatecznie, gdy o godz. 17.10 wystartowało dziewięć maszyn, ich celem było Suzhou. Dotarły tu około godz. 20, dwadzieścia minut po zachodzie słońca. Bomby zrzucono na lotnisko i fort. Podczas powrotu jedna maszyna została poważnie uszkodzona podczas przymusowego lądowania u wybrzeży Korei, w wyniku burzy szalejącej w pobliżu wyspy Cheju.

Wcześniej tego dnia, o godz. 15.15, z lotniska Yangzhou wystartowało sześć „Nowych Hawków" z 25. Dywizjonu 5. Grupy, które prowadził zastępca dowódcy Dywizjonu kpt. Tung Ming-teh. Dwie maszyny stanowiły osłonę dla pozostałych przenoszących bomby (jedna miała podwieszone 4 bomby po 50 kg, a trzy po 6 bomb 18 kg). Samoloty zaatakowały japońskie pozycje w Szanghaju i nad celem *Hawk III* nr 2503, którego pilotem był Chang Mu-Fei, został zestrzelony przez ogień plot. Chang ocalał, wylądował przymusowo i ukryli go mieszkańcy miasta. Pozostałe pięć samolotów powróciło do bazy o 17.30. Wrak *Hawka III* nr 2503 został przewieziony do Japonii w październiku 1937 r. i pokazywano go na wystawie zdobycznego sprzętu. Samolot ten miał z przodu kadłuba wymalowany napis, przypuszczalnie upamiętniający darowizny wpłacone na jego zakup przez mieszkańców miasta Nogpo.

Hawki III z 5. Grupy z bombami 227 kg po raz kolejny zaatakowały japońskie pozycje w Szanghaju. Krótko po zrzucie bomb zostały one przechwycone przez dwa wodnosamoloty typu Nakajima E8N. Kpt. Liu Chui-Kang (*Hawk III* nr 2401), dowódca 24. Dywizjonu, zauważył je pierwszy i zanurkował za jednym z nich osłaniany przez dowódcę grupy i skrzydłowego. Uciszył tylnego strzelca, zanim E8N skierował się w kierunku ziemi sześć mil na północny-zachód od Szanghaju. Liu zgłosił jego zestrzelenie. Zestrzelenie drugiego japońskiego wodnosamolotu zgłosił też por. Yuan Pao-Kang (*Hawk III* nr 2404). Japończycy nie odnotowali jednak straty żadnego wodnosamolotu w tym dniu.

Z japońskiej strony wodnosamolot z *Izumo* miał zestrzelić *Hawka*, a sześć myśliwców Typ 90 (Nakajima A2N) z lotniskowca *Kaga*, pod dowództwem kpt. Chikamasa Igarashi starło się z czteroma chińskimi samolotami nad Kiangwan. Japończycy zestrzelili jednego Corsaira i dwa Douglasy O-2MC. Jeden Douglas padł ofiarą Akio Matsuby, przyszłego asa z 18 zestrzeleniami i innego japońskiego pilota. Jedną z tym maszyn był Douglas z 3. Dywizjonu 6. Grupy (nr 303). Jeden członek załogi zginął w walce, drugi zmarł z powodu odniesionych ran 7 września 1937 r.

Zgodnie z japońskimi dokumentami wczesnym rankiem z lotniskowców *Hōshō* i *Ryūjō*, tworzących 1. Kōkū Sentai (1. Dywizjon Lotniskowców), operujących koło Wysp Ma-an wystartowały samoloty, które zbombardowały Chia-hsiag, Hung-chiao, Chiang-wan i Ta-chang-chen. Miano zniszczyć dziesięć samolotów, duży hangar i pobliską linię kolejową. Zestrzelono także dwa chińskie samoloty w powietrzu.

Pokładowy samolot myśliwski Typ 95 (Nakajima A4N) z lotniskowca *Ryūjō* sfotografowany w bazie Kanoya.

Samoloty z 2. Kōkū Sentai (2. Dywizjon Lotniskowców, w skład którego wchodził wówczas samotny lotniskowiec *Kaga*) zaatakowały Nan-hsiang, Chiang-wan, Soochow (chyba Suzhou) i Kun-shan. Miały spowodować poważne uszkodzenia na ziemi, a w walkach powietrznych zestrzelić trzy chińskie samoloty. Myśliwiec Nakajima A2N (R-112) z lotniskowca *Kaga* pilotowany przez mata Kumumoto został uszkodzony podczas ataku na Suzhou i musiał przymusowo lądować na brzegu wyspy Chung Ming.

Zgodnie z japońskimi dokumentami rano i po południu w sumie 25 chińskich samolotów przeprowadziło sześć ataków przeciwko kwaterze marynarki oraz zacumowanym okrętom, w tym krążownikowi pancernemu *Izumo*. Spowodowały one uszkodzenia baterii przeciwlotniczej ulokowanej niedaleko *Izumo*, obszaru kwatery marynarki oraz części sieci komunikacyjnej.

W ciągu pierwszych trzech dni walk w powietrzu japońska 1. Rengō Kōkūtai (1. Połączona Grupa Powietrzna, w której skład wchodziły Kanoya i Kisarazu Kōkūtai) poniosła duże straty. Japończycy raportowali dziewięć bombowców „zaginionych" (co należy rozumieć, iż zostały zestrzelone – w rzeczywistości Chińczycy zestrzelili dziesięć), dwa uszkodzone w wyniku przymusowych lądowań oraz kilka innych uszkodzonych. Z powodu poniesionych strat dowódca Kanoya Kōkūtai Kmdr Shizue Ishii popełnił seppuku. Na koniec dnia jednostka ta dysponowała dziesięcioma sprawnymi G3M, Kisarazu Kōkūtai miała ich osiem.

W tym dniu Martiny 139WC-1 z 30. Dywizjonu (bombowego ciężkiego) przebazowano z lotniska Dajiaochang w Nankinie do Hankou.

17 SIERPNIA

Kpt. Liu Chui-Kang (*Hawk III* nr 2401) poprowadził trzy *Hawki III* do kolejnego ataku na japońskie pozycje w dzielnicy Hungkou (Hong-kou) w Szanghaju. Po zrzuceniu bomb chińscy piloci dostrzegli nad Cha-pei formację ośmiu japońskich bombowców w osłonie dwóch myśliwców. Liu skierował swój klucz do ataku. Jego skrzydłowy, por. Fu Shiao-yu (2405), zgłosił zestrzelenie myśliwca. Liu zaatakował prowadzący bombowiec i także zgłosił jego zestrzelenie. Japończycy kontratakowali i drugi skrzydłowy, por. Yan Pei, musiał przymusowo lądować swym trafionym *Hawkiem III* (2408). Bombowiec Mitsubishi B2M z lotniskowca *Kaga* przymusowo wodował na rzece Huangpu, a jego załogę uratował brytyjski statek handlowy. Uszkodzony myśliwiec Nakajima A2N (R-106) zdołał wrócić na *Kagę*.

W tym dniu łącznie 44 chińskie samoloty (w tym 17 *Hawków*, 12 maszyn typu Northrop Gamma 2E i 15 Vought Corsair) zaatakowało

Pokładowy samolot myśliwski Typ 95 (Nakajima A4N) z lotniskowca *Ryūjō* w widoku z lewej strony. Samolot pilotował por. Suzuki Miji.

eprasa.pl 80796bb337

Hungkou w Szanghaju. Interweniowały cztery japońskie myśliwce Nakajima A2N z lotniskowca *Kaga* prowadzone przez chor. Mitsuo Toyoda, które zestrzeliły *Hawka III* (2510) z 25. Dywizjonu 5. Grupy. Jego pilot – Yen Hai-Wen – wyskoczył ze spadochronem, ale widząc, że opada na japońskie pozycje, otworzył do wroga ogień z pistoletu i nie dał się wziąć do niewoli, odbierając sobie życie ostatnim nabojem. Według innej wersji wylądował na spadochronie wśród japońskich pozycji i walczył na ziemi do ostatniego pocisku, zabijając pięciu Japończyków, zanim popełnił samobójstwo. Jego zestrzelenie jest też przypisywane artylerii plot. Japończycy, doceniając ten czyn, pochowali go z honorami.

Northrop Gamma 2E Chińskich Sił Powietrznych. W samoloty te była wyposażona 2. Grupa. Na zdjęciu Gamma 2E po zmontowaniu w Central Aircraft Manufacturing Company (CAMCO) na lotnisku Jianqiao koło Hangzhou.

Zgodnie z japońskimi dokumentami odnotowali oni w tym dniu pięć dziennych i jeden nocny atak w sumie około 40 chińskich samolotów. Miała być to największa ilość misji, jaką Chińczycy wykonali jednego dnia (ale podobną ilość lotów nad Szanghajem Japończycy odnotowali też 14 sierpnia). Chińskie samoloty atakowały pozycje lądowe, rejon budowanego lotniska Yang-shu-pu, krążownik pancerny *Izumo* i inne zakotwiczone okręty. Ataki te były jednak nieskuteczne. W walce powietrznej miały być zestrzelone dwa chińskie myśliwce (według innego zestawienia jeden), cztery kolejne miały paść łupem ognia przeciwlotniczego (według innego zestawienia tylko jeden).

18 – 24 SIERPNIA

18 sierpnia w Shasi został utracony Ford 5-AT *Trimotor* nr 29 o nazwie własnej „Kweichow" należący do CNAC. Samolot ten prawdopodobnie został wcześniej przekazany CNAC przez Chińskie Siły Powietrzne. W tym dniu uzupełnione Kanoya i Kisarazu Kōkūtai wysłały w sumie 23 maszyny w celu ataku na mosty na Wielkim Kanale, lecz te okazały się dla horyzontalnych bombowców trudne do trafienia. Japończycy odnotowali, że ich pozycje i okręty w Szanghaju atakowało w tym dniu około 14 chińskich myśliwców i bombowców.

19 sierpnia o godz. 9 z Guangde wystartowało siedem Northropów Gamma 2E z 9. Dywizjonu 2. Grupy w celu przeprowadzenia ataku na japońskie okręty w porcie Pailung. Prowadził je dowódca 9. Dywizjonu Xie Yuqiing, a Northropy otrzymały eskortę w postaci sześciu *Hawków III* z 4. Grupy. Podczas przelotu nad Nanhui trafiony ogniem z ziemi został Gamma 2E nr 904 pilotowany przez por. Shena Chung-Hui (Shena Chonghui), zastępcę dowódcy 9. Dywizjonu, który jednak nie przerwał misji. Według innej wersji samolot doznał awarii mechanicznej. Po ataku przeprowadzonym przez pozostałe sześć szturmowców Shen miał do wyboru przymusowe lądowanie lub skok ze spadochronem. Postanowił jednak przeprowadzić samobójczy atak na stary japoński krążownik pancerny *Izumo*. Razem z nim zginął obserwator-strzelec Chen Xichun, który nie chciał sam wyskoczyć ze spadochronem i pozostał na pokładzie samolotu. Chińczycy twierdzili, że *Izumo* został ciężko uszkodzony i musiał zostać wycofany do Japonii, a Shen został pośmiertnie awansowany do stopnia kapitana. Ten czyn był później przedstawiany przez chińskich autorów jako dowód, że chińscy lotnicy poświęcali swoje życie dla ojczyzny. W sierpniu 1937 r. *Izumo* był kilkukrotnie atakowany z powietrza (a w nocy 16 sierpnia także przez kutry torpedowe), nie odniósł jednak większych uszkodzeń. Był to stary okręt wprowadzony do służby jeszcze w 1900 r., ale był jednostką flagową zespołu reprezentującego interesy Japonii w Szanghaju zarówno w 1932 r., jak i w 1937 r. Z tego powodu był swego rodzaju symbolem i jednym z głównych celów dla chińskiego lotnictwa. Jego artyleria składająca się w wówczas z czterech dział kal. 203 mm i ośmiu kal. 152 mm (na początku służby miał 14 dział kal. 152 mm) stanowiła też cenne wsparcie dla sił japońskich w Szanghaju.

Zgodnie z japońskimi dokumentami około godz. 13.30 osiem Mitsubishi G3M z Kanoya Kōkūtai zrzuciło bomby na skład amunicji i arsenał w Nankinie z pułapu 4000 m, wywołując duży pożar. Po ataku chińskie myśliwce zdołały zestrzelić jeden z japońskich bombowców.

Kisarazu Kōkūtai wysłała do ataku 14 maszyn, z których dziewięć zbombardowało około godz. 20 Szkołę Oficerską Armii, a pozostałe pięć uderzyło na budynki Rządu Kuomintangu w Hankou, powodując pożary w wielu miejscach. Ta jednostka strat nie poniosła.

Ponieważ we wcześniejszych atakach, które były przeprowadzane z niskiego pułapu, bombowce G3M ponosiły znaczne straty, 19 sierpnia zdecydowano, że bomby będą zrzucane przez nie z pułapu nie mniejszego niż 3000 m. Maszyny Kisarazu Kōkūtai, które przeprowadziły atak na Hankow kwadrans po zachodzie słońca, nie napotkały przeciwnika w powietrzu. Dało to Japończykom cenne wskazówki odnośnie do dalszych działań.

20 sierpnia po południu kpt. Liu Chui-Kang (2401) poprowadził dziewięć *Hawków III* w poszukiwaniu japońskich okrętów, które rzekomo miały znajdować się niedaleko ujścia rzeki Jangcy. Nie mogąc ich odszukać przez godzinę, chińscy piloci zrzucili w końcu swe bomby na japońskie koszary w Hongkou, dzielnicy Szanghaju w północnym centrum miasta. Próbowały interweniować dwa japońskie myśliwce morskie. Kpt. Liu dostrzegł jednego 2000 stóp (610 m) poniżej i zaatakował go nurkując z góry i z tyłu. Zgłosił jego zestrzelenie nad Hu-his w Szanghaju (miał to być Nakajima A4N). Chwilę później Liu napotkał wodnosamolot typu Nakajima E8N. Ponownie zaatakował z gó-

Curtiss *Hawk II* w „bambusowym hangarze" w Hangzhou.

eprasa.pl 80796bb337

ry i z tyłu. Uszkodzony wodnosamolot uciekł w kierunku Jangcy, a Liu ścigał go, aż w końcu zestrzelił koło japońskiego okrętu wojennego. Japońskie dokumenty potwierdzają, że był to E8N z transportowca wodnosamolotów *Kamoi*, którego załoga zginęła.

Po poniesieniu ciężkich strat w wyniku ataków przeprowadzanych na niskiej wysokości, Kisarazu Kōkūtai próbowała zaskoczyć chińskie myśliwce z 5. Grupy w ich bazie na lotnisku Yangzhou, atakując o świcie 21 sierpnia z pułapu 3000 m. O godz. 2.15 czasu japońskiego (1.15 czasu chińskiego) z wyspy Cheju wystartowało sześć bombowców 9-shi chūkō (prototypy G3M1), po trzy z 4. i 5. Chūtai. Zaplanowano, że po czterogodzinnym locie przybędą one około godz. 5.15 nad lotnisko Yangzhou. Japońskie klucze straciły ze sobą kontakt podczas lotu w ciemności i zmierzały nad cel oddzielnie. Klucz z 4. Chūtai dowodzony przez kpt. Toshie Irisa nie odnalazł celu i zbombardował Pukou, zaś klucz z 5. Chūtai prowadzony przez kpt. Kazuo Yoshidę dotarł nad Yangzhou.

Pechowo dla Japończyków 5. Grupa otrzymała poprzedniego dnia rozkaz porannego ataku na japońskie pozycje w Szanghaju i miała startować o godz. 5 rano. W momencie przybycia japońskich bombowców, silniki większości *Hawków III* już pracowały i chińskie myśliwce były gotowe do startu. Pomimo tego G3M zdołały zrzucić bomby, niszcząc na ziemi dwa *Hawki III* i uszkadzając trzeciego, zginął też chiński pilot. Cztery chińskie myśliwce zdołały wystartować i trzy z nich dopadły japońskie bombowce, zestrzeliwując cały klucz. Czwarty *Hawk III* (2404) pilotowany przez por. Yuan Pao-Kanga napotkał klucz z 4. Chūtai, gdy ten przelatywał niedaleko Yangzhou. Po 20 minutowym pościgu Yuan dogonił japońskie bombowce koło położonego na wybrzeżu miasta Hai An. Otworzył ogień do samolotu nr 3 i trafił zbiorniki paliwa maszyny pilotowanej przez bsmt. Hikosaburo Sato, który spadł w płomieniach. Zginęło w sumie 27 lotników, wszyscy którzy byli na pokładach czterech zestrzelonych maszyn i po dotkliwych stratach, jakie dotychczas poniosła 1. Rengō Kōkūtai dowództwo japońskie przesunęło bombowce G3M do nalotów nocnych.

Także 21 sierpnia Chińskie Siły Powietrzne przeprowadziły atak na lotnisko przy zakładach tekstylnych Kuang-Ta, wysyłając sześć Northropów Gamma 2E z 2.Grupy. Ich eskortę stanowiło dziewięć *Hawków III* z 22. Dywizjonu 4. Grupy prowadzonych przez dowódcę tej jednostki kpt. Huang Kuang-Hana (zwanego też Raymond Wong), które jednak oddzieliły się od bombowców, gdy chińskie samoloty zbliżały się do Szanghaju. Northropy zostały przechwycone przez sześć Nakajima E8N z transportowca wodnosamolotów *Kamoi*, prowadzonych przez kpt. Tokumori Nambu. E8N były bardzo zwrotne jak na wodnosamoloty i Japończycy wykorzystywali je do obrony powietrznej w początkowym okresie wojny chińsko-japońskiej. Chińskie bombowce musiały przerwać atak i wyrzucić bomby. Japończycy zgłosili zestrzelenie dwóch z nich, ale wszystkie Northropy wróciły do bazy. Następnie doszło do gwałtownej walki manew-

Curtiss *Hawk II* nr taktyczny 2804 z 28. Dywizjonu 5. Grupy Chińskich Sił Powietrznych. W dniach 15 i 16 sierpnia 1937 r. samolot ten prawdopodobnie pilotowany był przez por. Arthura „Arta" Chin Shui-Tina, zastępcę dowódcy 28. Dywizjonu. 16 sierpnia maszyna została uszkodzona w walce, a podczas naprawy zamontowano w niej karabin maszynowy kal. 12,7 mm. W połowie września 1937 r. *Hawka II* nr 2804 wysłano z częścią 28. Dywizjonu do Taiyuan, skąd został ewakuowany 1 października 1937 r. do Hankou. Jeszcze tego samego dnia ppor. Peng Chow z 34. Dywizjonu (tymczasowego) po alarmowym starcie przez pomyłkę zestrzelił na nim Heinkla He 111 K.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 80796bb337

rowej E8N z *Hawkami* i piloci wodnosamolotów zgłosili zestrzelenie trzech, w tym jednego przez taran powietrzny. Japończycy zgłosili także strącenie Boeinga 281 (przypuszczalnie doszło w tym przypadku do pomyłki z Northropem, gdyż 17. Dywizjon wyposażony w Boeingi 281 nie brał udziału w tej walce). Chińczycy nie stracili jednak żadnego *Hawka III*, a por. Yue Yi-chin z 22. Dywizjonu (*Hawk III* nr 2204) zgłosił zestrzelenie „samolotu pościgowego" po walce manewrowej niedaleko Tsu-Chia-Tsai nad zachodnimi przedmieściami Szanghaju. Japończycy faktycznie stracili jednego E8N. Jego pilot, bosman Shigeru Yano, twierdził że został zaatakowany przez cztery myśliwce (Curtissy *Hawki* i Boeingi), które odstrzeliły mu ster kierunku. Zgłosił staranowanie jednego z nich pływakiem swego samolotu, a sam musiał przymusowo wodować na rzece Huangpu. E8N zatonął, ale jego załoga została uratowana przez japoński okręt.

Podczas rekonwalescencji dowódcę 4. Grupy, płk. Kao Chi-Hanga, zastępował początkowo kpt. Wang Tien Hsiang, dotychczasowy zastępca dowódcy 3. Grupy. 22 sierpnia poprowadził on 18 *Hawków III* (wśród których było pięć maszyn z 5. Grupy) do ataku na siły japońskie, które wylądowały w rejonie Liu Ho niedaleko Szanghaju. Cztery myśliwce Typ 95, czyli Nakajima A4N, z lotniskowca *Ryūjō*, pod dowództwem por. mar. Tadashi Kaneko, patrolujące nad Pao-Shan na pułapie 3000 m, dostrzegły Hawki i przeprowadziły niespodziewany atak z tyłu. Zgłoszono zestrzelenie pięciu i uszkodzenie dwóch chińskich maszyn, podczas gdy żaden pocisk nie miał trafić w japońskie myśliwce! Bsmt. Yoshi-o Fukui zaliczono trzy zwycięstwa, podczas gdy Kaneko dwa. Była to pierwsza misja myśliwców z *Ryūjō*. Japończycy zgłosili walkę z dziewięcioma chińskimi samolotami, która miała mieć miejsce około godz. 15.10.

Po walce chińscy piloci zgłosili, że kpt. Wang zestrzelił dwa wrogie myśliwce, zanim jego samolot został trafiony i rozbił się, a on sam zginął (według innej wersji Wang został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą). Oprócz jego maszyny stracono dalsze cztery *Hawki*. Maszyny o nr 2404 i nr 2405 po walce wylądowały w Sushui, podczas gdy 22. Dywizjon powrócił do Nankinu.

Po chińskim ataku do odwetowego uderzenia przystąpili Japończycy i kpt. Liu Chui-Kang, dowódca 24. Dywizjonu 5. Grupy, musiał opóźnić lądowanie o godzinę z powodu nalotu na lotnisko.

W tym dniu pierwszą misję wykonały dwa nowe myśliwce Typ 96, czyli Mitsubishi A5M1, z lotniskowca *Kaga*, ale nie napotkały przeciwnika.

Japończycy przeprowadzili pierwszy nocny nalot na Nankin wczesnym wieczorem 22 sierpnia i zaskoczyli Chińczyków. Podczas drugiego ataku dwie godziny później wystartowało pięć *Hawków II* z 28. Dywizjonu. „Stare Hawki" nie zdołały jednak przechwycić japońskich bombowców G3M. Były stare i zużyte, a luminescencyjna farba na instrumentach na tablicy przyrządów pokładowych wyblakła do tego stopnia, że piloci mieli problem, aby odczytać ich wskazania w ciemności.

23 sierpnia kpt. Liu Chui-Kang prowadził cztery *Hawki III*, które stanowiły eskortę dla innych chińskich samolotów atakujących japońskie oddziały lądujące na plażach w pobliżu Liu-he na wschód od Szanghaju. W trakcie tej misji piloci *Hawków* zauważyli pięć japońskich myśliwców Nakajima A4N z lotniskowca *Ryūjō*

Chińskie jednostki lotnicze po mobilizacji

Grupa	Dywizjon	Wyposażenie (sprawne + niesprawne)
1.	1.	Brak
	2.	Brak
	20.	Yangcheng (7 + 2)
	29.	*Hawk* (7 + 2)
2.	9.	Northrop (9)
	11.	Northrop (9)
	14.	Northrop (8 + 1)
	HQ	Northrop (2 + 7)
3.	8.	Fiat CR.32 (5 + 2)
	17.	Boeing 281 (8 + 1)
	HQ	*Hawk* (2 + 1)
4.	21.	*Hawk* (8 + 1)
	22.	*Hawk* (9)
	23.	*Hawk* (6 + 3)
	HQ	*Hawk* (2 + 1)
5.	24.	*Hawk* (9)
	25.	*Hawk* (9)
	28.	*Hawk* (8 + 1)
	HQ	*Hawk* (0 + 6)
6.	3.	Douglas O-2MC (11 + 1)
	4.	Douglas O-2MC (10 + 1)
	5.	Douglas O-2MC (11)
	HQ	Douglas O-2MC (1 + 10)
7.	12.	*Corsair* (10)
	16.	*Corsair* (9)
	_	*Corsair* (2 + 11)
	HQ	Douglas O-2MC (0 + 2)
8.	10.	Savoia S.72 (4 + 1)
	19.	Heinkel He 111 (6)
	30.	Martin 139 (5 + 1)
	HQ	_
9.	26.	Shrike (9)
	27.	Shrike (9)
	HQ	Shrike (1 + 1)
Provisional	32.	Douglas O-2MC (9)
	34.	*Hawk* (9)
	35.	*Corsair* (9)
	HQ	Douglas (4 + 2), *Hawk* (5 + 1), *Corsair* (1)

toczących walkę z Boeingami 281 z 17. Dywizjonu. Liu w *Hawku* nr 2401 przeprowadził czołowy atak w nurkowaniu na jednego z A4N i odskoczył. Następnie zbliżył się do następnego na 150 m i otworzył ogień. Trafił go porządnie i widząc jak opada „swobodnie jak liść" (według Liu), zgłosił jego zestrzelenie. Zgodnie z japońskimi dokumentami wszystkie myśliwce wróciły na *Ryūjō*, ale dwa z nich zostały mocno uszkodzone, mając 30 i 23 przestrzeliny. W tej walce ostrzelanie i zapalenie A4N zgłosił także por. Yuan Pao-Kang lecący *Hawkiem III* nr 2409.

Według Japończyków ponownie nad Pao-Shan cztery myśliwce z *Ryūjō*, prowadzone przez por. Minoru Suzuki, napotkały o 9.25 formację 27 chińskich samolotów. Doszło do walki, w której Japończycy mieli bez strat zestrzelić dziewięć maszyn, z czego trzy przypadły Suzuki. Dwa zestrzelenia zapisano na konto bosmana Mas-ichi Kundo (skrzydłowy nr 2 Suzuki). W rzeczywistości stoczyli oni walkę z mieszaną formacją 19 samolotów chińskich pod dowództwem kpt. Huang Kuang-Hana, dowódcy 22. Dywizjonu 4. Grupy. Podczas walki Chińczycy stracili Boeinga 281 nr 1702 pilotowanego przez dowódcę klucza Gin Jia-Zhu z 17. Dywizjonu. Inna maszyna tego typu (nr 1704), pilotowana przez Ma Kuo-Liena, została trafiona 23 razy i musiała przymusowo lądować.

Po południu Japończycy i Chińczycy starli się ponownie, kiedy pięć *Hawków III* prowadzonych przez kpt. Li Kui-tana z 21. Dywizjonu natknęło się na – jak ocenili piloci – dziewięć japońskich maszyn. Chińskie myśliwce wspierały wojska naziemne w rejonie Won Chao Bin koło Szanghaju. W czasie walki kpt. Li został trafiony i rozbił się w Su-Zhou. Por. Yuan Chin-Han próbował ratować dowódcę i nawet zgłosił zestrzelenie, ale został zaatakowany przez dwa inne japońskie myśliwce. Jego maszyna została trafiona osiem razy (według innych źródeł został trafiony przez artylerię przeciwlotniczą), a on sam ranny w policzek i ucho. Zemdlał i odzyskał przytomność dopiero na wysokości 1000 stóp (305 m). Rozbił samolot na polu ryżowym na terenie zajętym przez wroga. *Hawk* się przewrócił i Yuan musiał kopać w miękkim błocie pola ryżowego, aby się z niego wydostać. Potem, cały w błocie i krwi, przewrócił się na samolot. W takim stanie został znaleziony przez grupę pięciu japońskich żołnierzy. Widząc, że ledwie oddycha, sądzili, iż nie przeżyje i zostawili go, a sami odeszli do wiejskiego domu oddalonego o 200 m. Kiedy Yuan został sam, wstał i popędził ponad 1000 m na zachód, gdzie teren utrzymywany był jeszcze przez Chińczyków. Wcześniej biegał on na 400 i 800 m i reprezentował nawet swoją prowincję na regionalnych zawodach lekkoatletycznych w północnych Chinach. Z pewnością wcześniejszy trening pomógł mu w ucieczce, pomimo że był ciężko ranny.

23 sierpnia Japończycy przeprowadzili kolejny nocny nalot na Nankin. 34. Dywizjon (tymczasowy) poderwał sześć *Hawków II*, nie udało im się jednak zestrzelić żadnego z japońskich bombowców. Dowódca jednostki, kpt. Chow Ting-Fong, odnalazł w świetle reflektorów trzy G3M, ale zacięły mu się karabiny maszynowe. Krótko po tym dla wzmocnienia nocnej obrony Nankinu skierowano 23. Dywizjon z 4. Grupy.

24 sierpnia o godz. 21.30 sześć G3M z Kisarazu Kōkūtai, które wystartowały z wyspy Cheju, zaatakowało lotnisko Dajiaochang w Nankinie, gdzie spłonęły dwa *Hawki III* z 5. Grupy (nr 2403 i V-2) oraz dwa szkolne Focke Wulfy Fw 44.

Jacek Pukropp ❑

eprasa.pl 80796bb337

Lotnictwo – profesjonalny magazyn poświęcony historii, współczesności i perspektywom lotnictwa wojskowego, cywilnego oraz kosmonautyce. Ukazuje się od 1998 roku. W czasopiśmie prezentowane są obszerne i bogato ilustrowane monografie samolotów wojskowych i cywilnych statków powietrznych, artykuły poświęcone węzłowym problemom lotnictwa i kosmonautyki, opisy sił powietrznych poszczególnych krajów, najciekawszych kampanii, operacji i bitew lotniczych, historie jednostek, sylwetki ludzi lotnictwa, sprawozdania z najważniejszych imprez lotniczych w kraju i na świecie oraz aktualności i ciekawostki lotnicze. Silną stroną czasopisma jest doborowy zespół autorów, który gwarantuje rzetelność, różne punkty widzenia na omawiane tematy oraz wysoki poziom merytoryczny prezentowanych treści. Więcej na naszej stronie internetowej: www.magnum-x.pl

Lotnictwo

magazyn miłośników lotnictwa wojskowego, cywilnego i kosmonautyki

W wydaniu specjalnym znajdą Państwo:

- Ukraińskie lotnictwo nad Donbasem w 2014 roku
- Su-17 w działaniach bojowych nad Afganistanem
- Boeing B-50 *Superbomber* – monografia
- Fatalna pomyłka i bezwzględny rewanż: krwawy finał wojny koreańskiej
- Czas „ptaka-rzeźnika" i techniczny wyścig myśliwców roku 1942
- Fiat G.55 *Centauro* – monografia

NUMER SPECJALNY 26

Już w sprzedaży

magnum X

Możliwości zakupu wysyłkowego: www.magnum-x.pl • www.portalmilitarny.pl

Najlepsze czasopisma o profilu militarnym w Polsce i Europie Centralnej

MAGNUM X Sp. z o.o.
al. Stanów Zjednoczonych 51/316; 04-028 Warszawa
tel.: +48 607 989 922
e-mail: magnum@magnum-x.pl • www.magnum-x.pl

eprasa.pl 80796bb337

Jedenastki nad Krakowem

ŁUKASZ ŁYDŻBA

Poranna walka III/2 Dywizjonu 1 września 1939 roku.

W 2013 roku Marius Emmerling i Igor Kraiński w książce „First kill pchor. Gnysia – Mit i rzeczywistość pierwszego polskiego zwycięstwa powietrznego w II wś" (Gdynia 2013) obalili mit, że sierż. pchor. pil. Władysław Gnyś zestrzelił dwa Dorniery Do 17 z III./KG 77 nad Żuradą pod Olkuszem. Według autorów Dorniery leciały w zbyt dużej odległości od miejsca walki sierż. pchor. Gnysia i poległego kpt. pil. Mieczysława Medweckiego, żeby pilot Gnyś miał szansę przechwycić bombowce. Poza tym w czasie, kiedy Władysław Gnyś walczył nad Morawicą z Ju 87, to Dorniery były już w rejonie Olkusza, gdzie zderzyły się bez udziału polskiego myśliwca. Potwierdza to lotnik z trzeciego Dorniera z feralnego klucza, z którego pochodziły oba pechowe bombowce. Według niego zderzenie było wynikiem ostrzału opl. Faktem jest, że koło Żurady nie było żadnej opl, ale jeden z Dornierów został trafiony przez działo przeciwlotnicze nad Rakowicami. Pomimo uszkodzenia maszyna leciała w szyku, aż nie doszło do wybudowania silnika. Przez to samolot gwałtownie skręcił i uderzył w drugi bombowiec. Ponadto według autorów, raport oficera 2. Bazy Lotniczej ppor. pil. Zdzisława Pirszela, który podaje, że za niemiecką formacją leciały dwa bombowce atakowane przez samotnego myśliwca, który zestrzelił oba, to wynik błędnej interpretacji wydarzenia przez świadków. W rzeczywistości ów myśliwiec był trzecim bombowcem z klucza, w którym doszło do zderzenia dwóch bombowców. Poza tym nowy dowódca dywizjonu kpt. pil. Walerian Jasionowski dowiedział się, że jego myśliwcy mieli coś strącić nad Żuradą dopiero wieczorem podczas wizyty w Sztabie Lotniczym Armii „Kraków" i wtedy zaczęło się szukanie zwycięzcy znad Żurady. W swoim sprawozdaniu Jasionowski podaje, że jednego bombowca znad Żurady strącił Gnyś, a drugiego nieustalony pilot. Autorzy również pokazują proces poszukiwania zwycięskiego pilota przez emigracyjne władze lotnicze we Francji i Wielkiej Brytanii aż ostatecznie Władysław Gnyś w latach 1944–1945 sporządził relację, że to on miał ostrzelać te Dorniery. Sam długo wierzyłem w możliwość zestrzelenia tych bombowców przez Gnysia do czasu aż przeczytałem około 2012 roku cytowanej w przypisie poniższego artykułu relacji ówczesnego ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego o jego walce pod Olkuszem. Jak więc faktycznie mogła wyglądać poranna walka III/2 Dywizjonu Myśliwskiego operującego z Balic i jej rezultaty?

eprasa.pl 80796bb337

Rankiem 1 września 1939 roku III/2 Dywizjon Myśliwski stacjonował na lotnisku polowym w Balicach, mając do dyspozycji 16 myśliwców PZL P.11c[1] oraz jednego łącznikowego RWD 8. Cztery PZL P.11c były na dowodzonej przez ppor. pil. Wacława Króla zasadzce myśliwskiej w Aleksandrowicach.

Rankiem od godziny 4.00 w gotowości bojowej stał klucz alarmowy ze 121. EM. Poranek tego dnia tak opisał pilot 121. EM, kpr. Piotr Zaniewski:

Dowódca dywizjonu ustalił klucz pogotowia (alarmowy – przyp. aut.)*, piloci klucza siedzieli w kabinach godzinę przed świtem, reszta pilotów spała w ubraniach na kwaterach*[2].

Po godz. 5.00 dowódca dywizjonu kpt. pil. Mieczysław Medwecki prawdopodobnie telefonicznie został poinformowany przez Sztab Armii „Kraków" o tym, że coś dzieje się na granicy oraz o niemieckich samolotach nadlatujących nad Polskę.

Można przypuszczać, że Sztab Armii „Kraków" jeszcze w tym momencie nie wiedział, czy to już na pewno jest wojna. Dywizjon miał połączenie telefoniczne z Krakowem dzięki cywilnej linii telefonicznej, która rankiem była w dużej części zablokowana przez inne dzwoniące z meldunkami jednostki wojskowe i urzędy państwowe. Jednak przy jej pomocy nie można się było połączyć z centralą dozorowania powietrznego w Krakowie. Z tego powodu dywizjon nie miał informacji o tym, co się dzieje w powietrzu. Brak łączności z siecią dozorowania wynikał z faktu, że brakowało kabla telefonicznego, który połączyłby Balice i jej centralę w Krakowie. Tak opisał to kpt. pil. Walerian Jasionowski:

W całej armii nie można było znaleźć 20 klm drutu, aby połączyć centralę dozorowania z dyw. myśliw. Ogromny aparat sieci dozorowania, zmontowany jako warunek współpracy z lotnictwem myśliwskim, jest w tej chwili nieużyteczny. Za sztabem armii połączenie telefoniczne przez Proszowice–Miechów–Słomniki[3].

LOT KLUCZA ALARMOWEGO 121. EM

Około godz. 5.20 w powietrze poderwał się klucz alarmowy ze 121. EM dowodzony przez ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego, ponieważ usłyszano niemiecki samolot przelatujący koło lotniska w Balicach. Dowódca klucza relacjonował:

Było to pod Krakowem, dnia pierwszego września 1939. Z rozkazu dowódcy eskadry miałem klucz w alarmie od piątej rano. Szła już jesień i świt tego dnia był ponury. Szara powłoka rzadkiej mgły, zimno i wielka wilgotność tworzyły atmosferę ciężką – nieprzyjemną.

Już od dwudziestu minut, zakuty w futro, siedziałem w maszynie. Po obu stronach, w sztucznym lesie z powtykanych w ziemię sosen, siedzieli w swoich maszynach pchr. Koczor i st. szer. Uchto, moi boczni w kluczu. By nie zasnąć po dwu prawie nieprzespanych nocach, zawołałem dyżurnego mechanika i zacząłem z nim plotkować. o wojnie światowej, w której brał udział, o maszynach, o Niemcach…

Ppor. pil. Tadeusz Kawalecki, który rano 1 września poprowadził pierwszy klucz alarmowy z Balic przeciwko niemieckiemu samolotowi zwiadowczemu – arch. Łukasz Łydżba.

Wtem gdzieś od zachodu, od Śląska, odezwał się cichy warkot, tak dobrze mi znanego z zasadzek z pod zasadzek Wielunia i Bielska, niemieckiego silnika. Jednocześnie ukazała się na niebie coraz szybciej rosnąca kreska.

W niespełna pół minuty byliśmy w powietrzu. Szliśmy w górę, starając się prostopadle przeciąć drogę Niemcowi. Był to He 111, szedł na Kraków na wysokości tysiąc pięćset metrów. Po chwili, mając najsilniejszą maszynę, byłem na jego wysokości, lecz niestety daleko w tyle.

Zaczęło się dochodzenie. Wolno, mimo pełny gaz i boost, zdobywałem metr po metrze. Za mną w długiej linii ciągnęli moi boczni. w takiej gonitwie minęliśmy Kraków, Kłaj i wzdłuż toru szliśmy w kierunku Tarnowa.

Sierż. pchor. pil. Ryszard Koczor – arch. Andrzej Kubicki.

Niemiec mnie dostrzegł i zaczął się ze mną bawić. Kilka razy przymykał gaz, pozwalał się trochę zbliżyć, to znowu odchodził, aż znudziła mu się zabawa i wreszcie został kropką na niebie. Byliśmy już prze Tarnowem. Zawróciłem, zebrałem wlokących się bocznych i klnąc biednego „Pułaszczaka" szedłem do domu.

Po chwili z dala ukazały się kontury Krakowa. Wieży kościoła Mariackiego, ratusza, sukiennic… kochane miasto[4].

W czasie, kiedy klucz ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego gonił intruza większość lotników jeszcze spała, ale mechanicy 122. EM przygotowywali do użycia sześć PZL P.11c, żeby jednostka miała możliwość wystawienia zarówno klucza alarmowego, jak i klucza zapasowego. 122. EM miała bowiem od godz. 6.00 przejąć dyżur bojowy od 121. EM. Tadeusz Kawalecki wspominał dalej:

Lecz cóż to? Z pode mnie, z prawej strony, wyskoczył długi szereg kresek. Pierwsza myśli bociany, nie – to samoloty. Było ich siedem, szły „skrzydłem w prawo". Patrzyłem bez wrażenia. Myśl o tym, że to samoloty niemieckie, nigdy by mi do głowy nie przyszła. To też z ciekawości raczej niż z chęci walki, zrobiłem skręt nie, by się im przyjrzeć. Nagle wyskoczyło przede mną mnóstwo białych, cieniutkich włókiem; tuż przy płatach i głowie ujrzałem biało-różowe błyski, a słuchawki były pełne nieznośnych trzasków. Spojrzałem w górę na bocznych. Wysoko nad nami szło jeszcze kilkanaście takich maszyn i snuło w dół do nas taką samą białą siatkę. Zdanie sobie sprawy, że to Niemcy, że strzelają do nas, że to już wojna i że lecą na Kraków, było dziełem ułamka sekundy.

W dali widać już było lotnisko. Wiedząc o tym, że na lotnisku jest artyleria i K.M., postanowiłem odprowadzić Niemców do lotniska i odejść nie wchodząc z nimi w ogień artylerii. Dałem znak do ataku, i mając przewagę wysokości nad idącymi lotem koszącym Niemcami, poszedłem w dół.

Jaki był wynik tej walki i jak długi ona trwała, jeszcze dzisiaj nie mogę określić. Zdawało mi się wtedy, że śnię. Skończyłem atakować tuż przed hangarami. Postanowiłem zajść ich od zachodu. Pode mną rwało się lotnisko czerwonymi kołami – ani jednego strzału artyleryjskiego. Początkowo płakać mi się chciało za moją decyzję nie walczenie nad lotniskiem, potem złość taka przyszła, że aż oczy mgłą zaszły. Straciłem na chwilę świadomość tego co robię.

Zobaczyłem w odległości około 600 m Heinkla. Nie zważając na odległość zacząłem prać. Momentalnie przyszła refleksja – przecież to bezcelowe, taka odległość. Spojrzałem w dół: pode mną moje lotnisko Balice, a na zachód od niego, na plecach, w ogniu leżała maszyna. Czerwone płomienie objęły cały przód samolotu, snując w górę długą kichę dymu. Zestrzelony Niemiec. Śmiałem się w głos z radości. Świadomość tego, że i koledzy walczą, że są już wyniki, ogromnie dodała mi ducha. Poczułem przypływ nowej energii. Chęć walki, morderstwa ogarnęła mnie zupełnie[5].

W tym miejscu warto przerwać i skomentować, co widzieli nad Krakowem lotnicy klucza ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego. Klucz 121. EM w pewnym momencie o godz. 5.29 musiał do-

eprasa.pl 80796bb337

Muzealny PZL P.11c ze 121. EM z III/2 Dywizjonu. Rekonstruktor ubrany w letni płócienny kombinezon pilota, wprowadzony na początku lat 30., noszony w czasie lotów. Kombinezon z przodu na wysokości klatki piersiowej posiada dwie dodatkowe klapki, zapinane z przodu na guziki. Była to dodatkowa osłona zabezpieczająca przed wiatrem wiejącym w otwartej kabinie. Na głowie skórzana kominiarka i gogle lotnicze – arch. Marek Rogusz.

strzec formację 30 Dornierów Do 17E z I./KG 77 lecących na wysokości 3000 m. o tej godzinie niemieccy lotnicy zauważyli patrolujący klucz trzech polskich PZL P.24[6], które zbliżyły się do bombowców, ale – według ich oceny – nie zaatakowały[7]. Niestety, nie wiadomo, czy Niemcy zauważyli polski klucz przed zrzutem bomb na lotnisko Rakowice, czy już po nalocie. Lotnicy polskiego klucza prawdopodobnie nie byli w stanie zaatakować niemieckich maszyn, a pociski niemieckie przelatujące koło ich maszyn dopiero uświadomiły, że wybuchła wojna. Dowódca klucza zawiadomił dywizjonową radiostację zamontowaną na samochodzie i w ten sposób kpt. pil. Mieczysław Medwecki dowiedział się o nalocie na Kraków. Tak opisał to kpt. pil. Jasionowski:

1.IX. o godz. 5.30 klucz patrolujący nad Krakowem na wys. 3000 mtr. zaalarmował dywizjon[8].

Klucz ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego patrolował dalej rejon nad Krakowem, ponieważ przypuszczalnie nie było sensu gonić odlatujących znad miasta bombowców z grupy I./KG 77. Te mogły być już zbyt daleko, by myśleć o skutecznym pościgu. w tym czasie z północy korytem Wisły zbliżała się do Krakowa lotem koszącym druga formacja niemieckich bombowców – 33 Dornierów Do 17E. Były to trzy eskadry z III./KG 77, które na północ od Krakowa wykonały skręt i ominęły miasto od wschodu. Niemcy zaplanowali zaatakowanie lotniska w Rakowicach z lotu koszącego, ponieważ dymy po pierwszym nalocie uniemożliwiały celowanie przy klasycznym zrzucie bomb w czasie lotu poziomego z wysokości 2000-3000 metrów. Nalot mógł zacząć się o godz. 5.43[9], a być może minutę-dwie wcześniej. Szóstka Dornierów Do 17E z eskadry 8./KG 77 prawdopodobnie w czasie odlotu znad Krakowa zameldowała, że została zaatakowana przez klucz polskich myśliwców. Walka nie przyniosła rozstrzygnięcia[10]. Niemieckie bombowce zostały ostrzelane przez klucz ze 121. EM dowodzony przez ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego, o czym wiemy z wniosku o nadanie temu pilotowi krzyża Virtuti Militari:

W czasie nalotu pierwszej wyprawy bombowej n-pla na m. Kraków zaatakował kluczem wyprawę 7-miu samolotów n-pla wdając się w walkę. Został silnie ostrzelany, jednak nie wycofał się z walki i brał udział następnie w walce całym dyonem[11].

Ppor. tech. Florian Martini z dowództwa III/2 Dywizjonu Myśliwskiego – arch. Wojciech Zmyślony.

Kpr. pil. Mieczysław Parafiański rano 1 września 1939 roku nad Rakowicami zameldował zestrzelenie „nurkującego He 111". W rzeczywistości atakował Ju 87B z I./StG 2 – arch. www.polishairforce.pl

ALARMOWY START III/2 DYWIZJONU MYŚLIWSKIEGO

Komunikat radiowy ppor. Kawaleckiego wywołał zamieszanie na lotnisku w Balicach. Wobec zaistniałej sytuacji kpt. pil. Mieczysław Medwecki kazał budzić pilotów. w tym czasie na nogach już była zapewne grupa pilotów 122. EM, która szykowała się do objęcia służby w kluczu alarmowym. Wspomniani lotnicy spali w domku zarządcy majątku Balice, znajdującym się niedaleko kasztanów, pod którymi stały myśliwce[12]. Według nagranego niepublikowanego wywiadu z Władysławem Gnysiem ze snu miał go tam zbudzić sam dowódca[13].

Kpt. pil. Medwecki szybko zwołał odprawę, w której wzięli udział piloci nocujący w domku za-

eprasa.pl 80796bb337

Klucz trzech myśliwców z 122. EM z III/2 Dywizjonu Myśliwskiego przed startem – arch. MLP.

rządcy. w grupie tej byli m.in. zastępca d-cy 122. EM ppor. pil. Edward Pilch, a także pchor. pil. Władysław Gnyś, kpr. pil. Mieczysław Parafiński. Dowódcaca dywizjonu, spodziewając się kolejnych nalotów, postanowił wysłać gotowe do lotu samoloty w rejon Krakowa. Sam miał polecieć na czele swojego klucza. Zgodnie z ustalonym przed wojną planem działania, myśliwce zapewne miały patrolować nad obrzeżami miasta.

Przypuszczalnie około godz. 5.35-5.40 wystartowały dwa klucze myśliwców ze 122. EM. Samoloty PZL P.11c tej eskadry mogły tak szybko wzbić się w powietrze, ponieważ, o czym wcześniej wspomniano, mechanicy wcześniej przygotowywali samoloty do służby w kluczu alarmowym. w powietrzu znaleźli się m.in. ppor. pil. Edward Pilch, kpr. pil. Mieczysław Parafiński. Po nich, według przekazu Tadeusza Arabskiego, mieli startować piloci dowodzeni przez kpt. pil. Medweckiego, którzy stanowili zapewne zapasowy klucz alarmowy 121. EM. w tym przypadku piloci mieli obowiązek ubrać się w kombinezony i znaleźć się w powietrzu w ciągu pięciu minut od otrzymania rozkazu startu. Pozostałe myśliwce dywizjonu wymagały kilkuminutowego przygotowania do lotu i nie mogły natychmiast wzbić się w powietrze.

Tymczasem obudzeni w pałacu lotnicy biegli w stronę lądowiska. Piotr Zaniewski, wówczas kapral pilot 121. EM, tak wspominał pobudkę personelu lotniczego:

Wyrwali nas ze snu, bombardują Kraków, wciągnęliśmy spodnie, biegliśmy do samolotów[14]. *Alarm o nalocie na Rakowice dotarł do dworu wcześniej niż do podoficerów. Piloci biegli do samolotów. Kto był pierwszy, ten startował. Było trochę bałaganu dlatego, że samoloty były zaparkowane w kształcie litery L i punkt startów nie był wyznaczony literą T*[15].

Córka zarządcy majątku w Balicach, pani Renata Gostyńska wspominała, że lotnicy byli opanowani, pomimo pośpiechu i zamieszania, jakie panowało na lotnisku. Ppor. tech. Florian Martini śpiący w domku zarządcy wydawał rozkazy żołnierzom, zapewne związane z jak najszybszym przygotowaniem samolotów do startu[16]. Można przypuszczać, że na lotnisku nie było dowódców eskadr.

Prawdopodobnie około godz. 5.32-5.35 personel dywizjonu spostrzegł na północ od lotniska formację dwusilnikowych bombowców lecących

Ppor. pil. Edward Pilch ze 122. EM, który rano 1 września 1939 roku poprowadził jeden z kluczy do walki ze Stukasami z I./StG 2 – arch. www.polishairforce.pl

w kierunku płn.-zach. Ktoś krzyknął: – *Lecą nasze Łosie*[17].

Taki przekaz odnotował również w swoim opowiadaniu Tadeusz Arabski[18]. w rzeczywistości były to Messerschmitty Bf 110 z I./ZG 76, które leciały w rejon Krakowa, żeby zapewnić osłonę nalotu na Rakowice. Dość szybko zorientowano się, że to maszyny niemieckie, co jeszcze spotęgowało zamieszanie w Balicach.

WALKA III/2 DYWIZJONU Z I./STG 2

Tymczasem klucz ppor. pil. Kawaleckiego nie mogąc gonić Dornierów Do 17E z 8./KG 77 prawdopodobnie patrolował w rejonie Rakowic, spodziewając się kolejnych nalotów na lotnisko lub też po pogoni za Dornierami lotnicy prawdopodobnie włączyli się w walkę z odlatującymi po kolejnym nalocie na Rakowice 18 Junkersami Ju 87B z I./StG 2 (wszystko wskazuje, że w kilka do 10 minut po nalocie III./KG 77 zbombardowały one Rakowice z lotu nurkowego). Stukasy zostały również przechwycone przez sześć PZL P.11c ze 122. EM prowadzonych przez ppor. pil. Edwarda Pilcha, które wystartowały około godz. 5.35-5.40. Po zrzuceniu bomb niemiecka formacja odlatywała znad Rakowic na południe od linii wyznaczonej przez miasta Turze (Welledorf, 15 km na płn. od Raciborza), Oświęcim, Bochnia (w uproszczeniu na południe od dzisiejszej autostrady A4 pomiędzy Krakowem a Katowicami). Wszystko wskazuje, że niemieckie bombowce nurkujące zostały zaatakowane zaraz po zbombardowaniu Rakowic. Świadkiem próby przechwycenia *Stukasów* był Jerzy Nowakowski z 10. Brygady Kawalerii, który stacjonował ze swoim poddziałem w Skawinie:

Widać niemieckie samoloty, jak walą w lotnisko krakowskie. Latają na wysokim pułapie, nawet nie próbujemy strzelać z cekaemów. Nagle ktoś krzyczy: – Nasi lecą – rzeczywiście poznajemy trójkę naszych myśliwców. Ogólna radość: teraz im dadzą bobu. Ale, co do diabła, wprawdzie Niemcy zawrócili zrzuciwszy bomby, ale odległość między naszymi i nimi, zamiast się zmniejszać, rośnie. Jak to, czyżby nasze myśliwce były nie dość szybkie? Po chwili konstatujemy, że jednak tak jest, myśliwce zawróciły, teraz patrolują inny kierunek. a niech to szlag trafi, no mówi się trudno, pierwsze rozczarowanie[19].

Bombardowanie lotniska oraz pojawienie się polskich myśliwców tak zrelacjonował mający

eprasa.pl 80796bb337

Start Dornierów z III./KG 77 do nalotu na lotnisko Rakowice – 1 września 1939 roku – arch. Wawrzyniec Markowski.

wówczas 17 lat Marian Jędo, który z ojcem obserwował niemiecki nalot z krakowskiej dzielnicy Podgórze:

(…) *1 września rankiem niebo było całkiem zachmurzone nad Krakowem. Staliśmy na tym podwórku, dochodził do nas straszliwy szum, patrzymy, a tam w kształcie rombu zbliżają się do nas jakieś kreski, przelatują nad nami. Ojciec mówi: – „Łosie" – a ja mówię: „Łoś" ma krótki kadłub, a szerokie skrzydła, a te są chyba niemieckie, bo takie cienkie, długie". Nad Prokocimiem część wyszła z tej grupy, z tego rombu i utworzyła linię, a tamci mały rąb i poszli na wschód. Patrzymy, a nad Rybitwami jeden przechyla się w dół, wtedy zobaczyliśmy dokładnie, co się dzieje. Na hangary w Czyżynach zrzucili bomby. Naraz natrafili na ogromny zbiornik, zdaje się z paliwem z benzyną, bo był wybuch i czarny, ogromny dym. Co chwilę z tego dymu wyłaniał się jeden czy dwa polskie PZL-e, malutkie, myśliwskie, chowały się w tym dymie, a te niemieckie szły jak błyskawica*[20].

Z rysunków, jakie na początku marca 2012 wykonał pan Jędo dla autora, wynika, że bombowce atakowały z lotu nurkowego, więc musiały być to *Stukasy*. Z opowiadania Tadeusza Arabskiego wiadomo, że grupa pilotów dowodzonych przez ppor. pil. Pilcha spostrzegła niemieckie samoloty atakujące Rakowice i po chwili piloci ze 122. EM je zaatakowali[21]:

Jako pierwszy nawiązał kontakt ogniowy klucz por. Pilcha, za nim poszły do walki następne nasze klucze. Już w pierwszym ataku zapalony został He-111. Zaatakowana formacja bombowców odpowiedziała gęstym ogniem strzelców i zaczęła się rozpraszać[22].

Niemieckie samoloty odlatywały znad Krakowa w kierunku zachodnim. Po walce kpr. pil. Mieczysław Parafiański zameldował zestrzelenie „nurkowego" He 111 w rejonie dzielnicy Czyżyny[23] (sąsiadującej z Rakowicami):

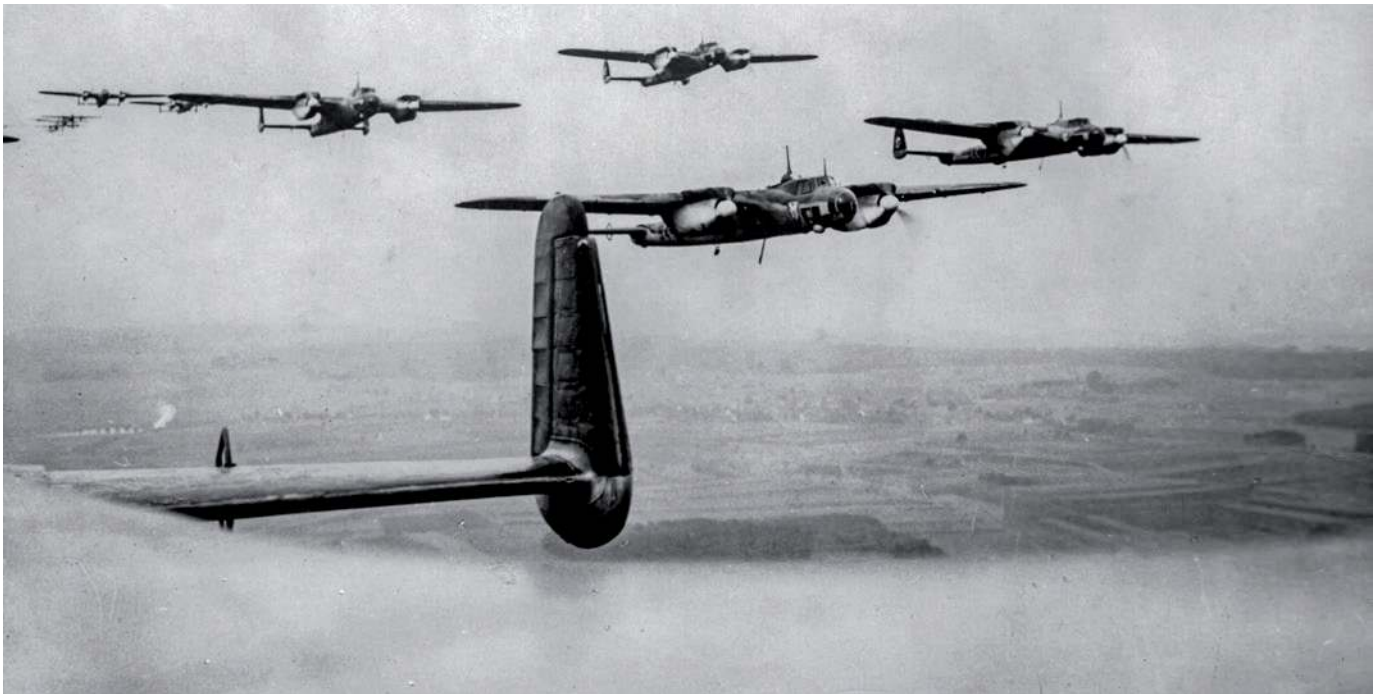
Heinkel 111, atakowałem po bombardowaniu nurkowym w chwili przejścia do lotu niskiego z zaskoczeniem z tyłu dołu pod kątem 20-30 stopni. Strzelec otworzył ogień w odległości około 300 m. Ogień jego był nieskuteczny, gdyż atak był w osi podłużnej, a kąt ataku nie pozwolił strzelcowi strzelać przez własny statecznik. Ten samolot zestrzeliłem[24].

W tej walce również ppor. pil. Tadeusz Kawalecki zgłosił zestrzelenie jednego z odlatujących znad Krakowa lotem koszącym Ju 87[25]. Jesienią 1939 roku we Francji tak lakonicznie opisał swoje loty bojowe z 1 września w tzw. Zeszycie Ewidencyjnym[26]:

1.IX.39 lotnisko Balice, lotów bojowych 6, walk 4, zestrzeliłem 1 samolot npl [27].

Niemieccy strzelcy odparli osiem ataków polskich myśliwców. Pogoń polskich myśliwców trwała prawdopodobnie do rejonu Alwerni. w trakcie wymiany ognia został uszkodzony, przypuszczalnie niezbyt groźnie, PZL P.11c pilotowany przez st. szer. Edwarda Uchto ze 122. EM[28]. w wyniku ognia polskich myśliwców mógł przymusowo lądować Ju 87B dowódcycy 2./StG 2 Olt. Mertza koło Rybnika zajętego krótko wcześniej przez oddziały Wehrmachtu. w czasie lądowania *Stukas* skapotował i maszynę spisano na straty. Niemiecka dokumentacja nie podaje przyczyny lądowania tej maszyny, ale nie

Około godz. 5.45 rano 1 września klucz ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego bezskutecznie zaatakował sześć Do 17E z 8./KG 77, a następnie wdał się w pogoń za odlatującymi znad Rakowic Junkersami Ju 87B z I./StG 2 – arch. Łukasz Łydżba.



eprasa.pl 80796bb337

Rano 1 września 1939 roku III/2 Dywizjon Myśliwski dysponował w Balicach 16 myśliwcami PZL P.11c – arch. MLP.

można wykluczyć, że padł on ofiarą jednego ze wspomnianych pilotów. Mogło to być pierwsze polskie i zarazem alianckie zwycięstwo lotnicze. Inny *Stukas* z 2./StG 2 – pilotowany przez Gefr. Heinza Werka — wylądował przymusowo w terenie prawdopodobnie z braku paliwa i utraty orientacji[29].

ŚMIERĆ DOWÓDCY DYWIZJONU – KPT. PIL. MIECZYSŁAWA MEDWECKIEGO

Stukasy wracające znad Rakowic przelatywały 3-4 km na południe od Balic, ale również nad samymi Balicami. Pilot jednego z Ju 87 Lt. Frank Neubert, jak relacjonował prawie 40 lat po wojnie, spostrzegł polskie lotnisko i samoloty krążące wokół niego:

Osiągnęliśmy pułap ok. 1000 m, kiedy zobaczyłem na prawo w dole, a musiało to być na północny-zachód od Krakowa, lotnisko polowe i krążące nad nim samoloty polskie. Oczywiście były to myśliwce, które po wykonaniu zadania podchodziły do lądowania[30].

Prawdopodobnie niemiecki pilot spostrzegł start alarmowy III/2 Dywizjonu Myśliwskiego. Jako pierwszy, co wiadomo z przekazu Tadeusza Arabskiego i Wacława Króla, wzbijał się klucz dowódcy dywizjonu w składzie kpt. pil. Mieczysław Medwecki i sierż. pchor. pil. Władysław Gnyś. Pojawienie się niemieckich samolotów koło lotniska tak wspominał oficer techniczny 122. EM chor. Gustaw Pokrzywka:

Tej nocy spałem w domku ogrodnika. Nad ranem usłyszałem, jakby przez sen, jazgot karabinów maszynowych. Zerwałem się na równe nogi. Spojrzałem na zegarek. Było kilka minut po godz. 5.00… (…) Kiedy przybiegłem pod kasztany, zauważyłem, że większość samolotów 122 eskadry znikła. Byli więc nasi chłopcy w powietrzu. Medwecki musiał już zadziałać! – przemknęło mi przez myśl. Z wdzięcznością pomyślałem o również o szefie mechaników mojej eskadry, starszym sierżancie Janie Szysce, który sprawnie zorganizował starty samolotów. Pod kasztanami stała P-11. Poznałem ją. To był samolot dowódcy dywizjonu. Przy maszynie kręcił się mechanik, starszy sierżant Jan Gerwatowski.

Gdzieś na wysokości kopca Kościuszki zobaczyłem Heinkla-111. Leciał samotnie, majestatycznie, jakby prosił się, żeby go zaatakować. Nagle

Po Dornierach około godz. 5.50-5.55 lotnisko Rakowice zostało zaatakowane przez Stuksasy z I./StG 2. W wyniku ognia polskich myśliwców mógł przymusowo lądować Ju 87B d-cy 2./StG 2 Olt. Mertza koło Rybnika zajętego krótko wcześniej przez oddziały Wehrmachtu — arch. Łukasz Łydżba.

eprasa.pl 80796bb337

pod kasztanami pojawił się kapitan Medwecki. Był z gołą głową, bez kominiarki i okularów.

– Gdzie moja kominiarka? – wołał do mechanika.

Mechanik zareagował jakimś bezradnym gestem. Znów słyszę to pytanie, skierowane tym razem do mnie. Kręcę przecząco głową. Rozglądam się za swoimi ludźmi, którzy zdenerwowani biegają po lotnisku. Słyszę wzrastający łoskot silników. To nie nasi.

– Chować się do rowów – wrzeszczę na cały głos.

Nawet nie zauważyłem, kiedy wystartował Medwecki i jednocześnie z nim podporucznik Władysław Gnyś. Spostrzegłem tylko nadlatującą trójkę Ju-87. Stukasy. Stałem pod kasztanami. Wrogie maszyny leciały na wysokości nie większej niż 50 metrów. Ich załogi mogły dostrzec, co się dzieje pod drzewami. Zaterkotały serie. Stukasy pruły z broni pokładowej. Czterdzieści metrów ode mnie zobaczyłem chłopca wiszącego na parkanie oddzielającym lotnisko od czworaków służby folwarcznej. Był to Jan Opioła. Poniósł śmierć na miejscu [31].

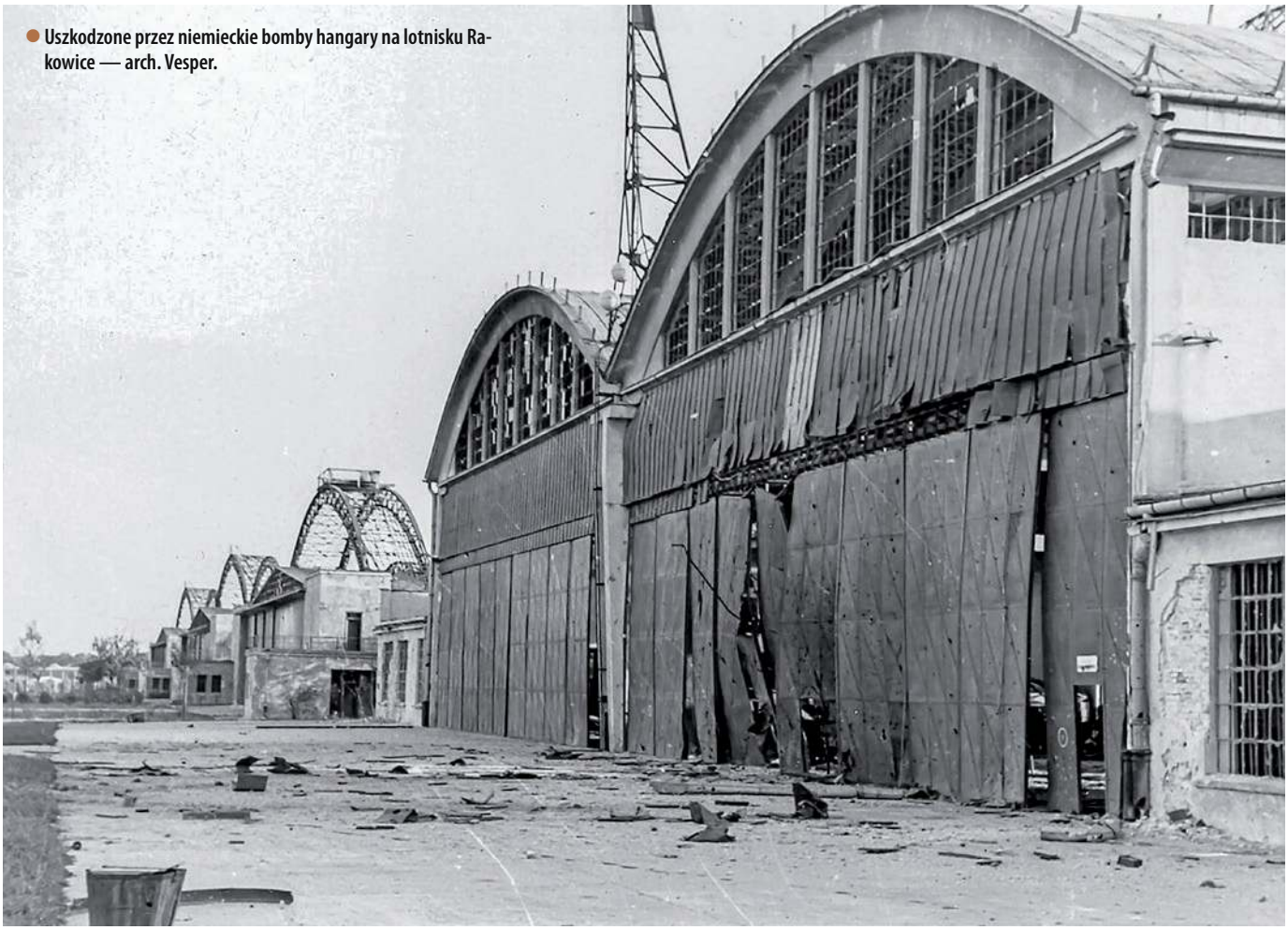
Wspomniany Jan Opioła, fornal pracujący w majątku Radziwiłłów, wybiegł przed dom, żeby zobaczyć, co się dzieje. Seria niemieckiego strzelca obramowała jego domostwo (niszcząc m.in. dach) i trafiła Opiołę, który zabity zawisł na płocie. Prawdopodobnie strzelec jednego ze *Stukasów* lecących koło lotniska spostrzegł samoloty pod kasztanami i oddał w ich kierunku serię.

Kpt. pil. Medwecki – sierż. pchor. pil. Gnyś startowali w kierunku płd.-zach. lub zach. i kiedy nabrali nieco wysokości, skierowali się w stronę Junkersów Ju 87B. Sierż. pchor. pil. Gnyś nabrał nieco wcześniej odpowiedniej prędkości oraz wysokości i skierował się w stronę wybranego Stukasa, którego zamierzał zaatakować. Lecący z tyłu kpt. pil. Mieczysław Medwecki nabierał jeszcze wysokości.

Kpt. pil. Mieczysław Medwecki, który poległ 1 września 1939 rok koło Morawicy — arch. Grzegorz Śliżewski.

Polski klucz zbliżający się do *Stukasa* pilotowanego przez Lt. Brandenburga zobaczył lecący z tyłu niemiecki pilot (Ju 87B, T6+GK), cytowany wcześniej Lt. Frank Neubert, który postanowił ratować kolegę. Lt. Neubert tak opisał walkę powietrzną, jaka się rozegrała:

Nagle odkryłem przed sobą samotnie lecącego Ju 87. Został on dla mnie równie nieoczekiwanie zaatakowany przez dwa polskie myśliwce typu PZL P.24, które ujrzałem lecące za nim w tym samym kierunku: jeden po prawej w tyle u góry, jeden po lewej. Moim natychmiastowym odruchem było iść na pomoc atakowanemu koledze. Musiałem dodać gazu, aby zmniejszyć odległość i zająć pozycję do strzału. Zmierzyłem się do lecącego po prawej stronie polskiego myśliwca. Potem oddałem pierwszą w tej wojnie serię, bez zaobserwowania rezultatu. Musiałem zaatakować po raz drugi. Do tego musiałem wpierw nabrać nieco wysokości (…), moje pociski ginęły w kabinie pilota, ale żadnej reakcji na razie nie zauważyłem. Kiedy zamierzałem się do trzeciego ostrzelania, atakowana maszyna eksplodowała w powietrzu w wielkiej kuli ognia (…). Moje spojrzenie przeniosło się naturalnie na drugi myśliwiec nieprzyjacielski, który zestrzelenia pierwszego jeszcze nie zauważył. (…) Kiedy zająłem pozycję do oddania strzału, ten zrobił elegancki skręt w lewo do góry, zawrócił do tyłu i więcej go nie widziałem. Potem lecieliśmy dalej do Nieder-Ellguth i tam lądowaliśmy. Po wylądowaniu okazało się, że lecący przede mną Ju 87 pilotował ppor. Brandenburg… (…) Na lotnisku Nieder-Ellguth ppor. Brandenburg rzucił mi się dosłownie



Uszkodzone przez niemieckie bomby hangary na lotnisku Rakowice — arch. Vesper.

eprasa.pl 80796bb337

na szyję ze słowami: „Ty uratowałeś nam życie". Zestrzał ten został uznany przez gen. Milcha, który tegoż dnia przyleciał na naszego lotnisko, jak również w ogłoszonym później komunikacie. Dokładnej godziny nie mogę już dziś podać… (…) Według tego, co sobie przypominam, musiało to być między 5.30 a 6.00[32].

Dziewięcioletnia dziewczynka przebywająca na dworskim polu majątku Balice (na płn. od drogi Balice-Morawica) widziała nisko lecący w kierunku Burowa (2 km na płn. zach. od Balic), dymiący samolot kpt. Medweckiego, a za nim dwa niemieckie, które strzelały[33]. Były pilot 121. EM Piotr Zaniewski słyszał od mechaników, że samolot kpt. Medweckiego został trafiony na wysokości 200 m podczas startu. Relacja Neuberta wskazuje, że PZL P.11c dowódcycy dywizjonu został ostrzelany nieco wyżej, ale jeszcze kiedy wznosił się w rejonie lotniska. Prawdopodobnie jeden z pocisków pierwszej serii trafił kpt. pil. Medweckiego w wątrobę[34]. Rany wątroby wywołują paraliżujący ból i zapewne dlatego ranny dowódca dywizjonu nie wykonywał żadnych uników, gdy pil. Lt. Neubert strzelał do jego samolotu. Trzecia seria wywołała gwałtowny pożar silnika, kiedy walczące samoloty znalazły się nad lasem rozciągającym się na północ od wiosek Burów i Chrosna (obie wsie leżą 4-5 km na zach. od Balic). Lt. Neubert uznał prawdopodobnie gwałtowny pożar samolotu kpt. Medweckiego za

St. szer. pil. Edward Uchto – arch. Wojciech Zmyślony.

eksplozję myśliwca i przeniósł swoją uwagę na drugiego PZL P.11c pilotowanego przez pchor. pil. Gnysia, ale o tym za chwilę.

Świadkowie tej walki słyszeli odgłosy strzałów znad lasu znajdującego się na północ od Morawicy i Chrosny. Pożar zbiornika i parzący ogień przywrócił zapewne nieco świadomości kpt. pil. Medweckiemu, który przypuszczalnie wyrzucił zbiornik benzyny[35] i wykorzystując fakt, że został pozostawiony w spokoju przez pilota niemieckiego, podjął próbę przymusowego lądowania.

Wraki samolotów i samochodów zniszczone na lotnisku Rakowice w wyniku nalotów Luftwaffe 1 września 1939 roku, „uprzątnięte" przez Niemców w jedno miejsce po zdobyciu Krakowa – arch. Vesper.

Mieszkańcy Chrosny widzieli, jak dymiący samolot nadleciał nad wieś z północy, wykonał nad nią zakręt na wschód i ostatecznie wylądował przymusowo na polach pomiędzy Chrosną a Morawicą (ta wieś leży ok. 1,5 km na płd.-wsch. od Chrosny)[36]. Świadkiem lotu trafionej maszyny nad wsią oraz lądowania był Stanisław Soja:

Jak ja go zauważyłem, jak my wszyscy tu wyglądali, to gdzie jest ten las (na płn. i płn. wsch. od Chrosny, była strzelanina, było słychać strzały. Medwecki leci, takie dymy czarne (za nim było widać – przyp. aut.)*, leciał nad środkiem wsi (Chrosna), nakręcił* (w kierunku południowo-południowo-wschodnim – przyp. aut.)*, po tych polach leciał tak, że prawie jechał po polach i tu dojechał* (w miejsce tuż po północnej stronie dzisiejszej autostrady A4 – Kraków–Katowice – przyp. aut.)[37].

Według świadków pilot leciał tuż nad ziemią, próbując wylądować i haczył przy tym kołami o wysokie miedze na polach[38]. Mieszkańcy Morawicy i Chrosny, widząc lądowanie maszyny, pobiegli, żeby ratować lotnika. Początkowo do samolotu nie można było podejść, ponieważ palił się prawdopodobnie zbiornik opadowy, co powodowało wybuchy amunicji do karabinów maszynowych. Jedną z osób, która wkrótce znalazła się na miejscu lądowania, był 13-letni wówczas chłopak mieszkający w Morawicy, Paweł Bator, który tak zrelacjonował przebieg wydarzeń:

Zlądował na kołach. Ludzie z Morawicy mówili, że pilot był na tyle przytomny, że nie wylądował na zabudowaniach, tylko skręcił w lewo. Kabina była mocno spalona. Ludzie z Chrosny mówili, że bali się podejść, bo coś tam eksplodowało[39].

W programie „Było, nie minęło" Paweł Bator tak przedstawił swoją relację z tego wydarzenia:

Wszyscy tu lecieliśmy, przyszliśmy, to pilot siedział w samolocie taki schylony (ze spuszczoną głową – przyp. aut.)*, tutaj wszystko było znać, jak samolot jechał na kołach do miejsca, tam gdzie stał*[40].

Upadek samolotu i śmierć kpt. Medweckiego widział również pan Józef Krawczyk (wówczas 20 lat):

Pasłem od rana krowy. Gdy zobaczyłem samoloty na niebie i usłyszałem strzały, myślałem, że to jakieś ćwiczenia. Działo się to nad moim po-

Lt. Frank Neubert z I./StG 2, który rano 1 września zestrzelił PZL P.11c kpt. pil. Mieczysława Medweckiego, a sierż. pchor. pil. Władysława Gnysia zmusił do zaprzestania ataku na Ju 87B pilotowanego przez Lt. Brandenburga – arch. internet.

eprasa.pl 80796bb337

Sierż. pchor. pil. Władysław Gnyś rano 1 września 1939 roku meldował zestrzelenie Ju 87. W rzeczywistości bezskutecznie ostrzelał Stukasa pilotowanego przez Lt. Brandenburga z I./StG 2 – arch. Andrzej Kubicki.

lem. Widziałem pociski uderzające w ziemię. Nie wiedziałem, co to znaczy? Nie zdawałem sobie sprawy, że właśnie wybuchła wojna! Widziałem tę strzelaninę i walkę samolotów. Polski samolot został zestrzelony. Spadł na pola pod wsią Chrosna. Ludzie podbiegli do rozbitego samolotu, by wyciągnąć pilota, ale palił się tak bardzo, że wybuchała amunicja i nie można było do niego podejść[41].

Czternastoletnia Stefania Ślusarczyk, pomimo zakazu rodziców, pobiegła w miejsce, gdzie spadł samolot. Widziała siedzącego w kabinie martwego pilota, który był mocno spalony. Nogi były tak mocno opalone, że pod butami było widać kości[42]. Kpt. pil. Mieczysław Medwecki zginął prawdopodobnie w momencie gwałtownego przyziemienia, ponieważ miał złamaną podstawę czaszki.

W tym czasie kiedy Lt. Neubert strzelał do kpt. Medweckiego, sierż. pchor. pil. Władysław Gnyś nieświadomy sytuacji, w jakiej znalazł się jego dowódca, skupił całą swoją uwagę na lecącym z przodu Junkersie Ju 87B Lt. Brandenburga, którego zaatakował. Tak po latach opisała to wydarzenie małżonka pilota, Barbara Simon-Gnyś:

Przed nim zakołysał się Junkers Ju 87. Władek nie namyślając się posłał serię w stronę uciekającego „Stukasa". Złapał go ponownie w celownik i otworzył ogień raz jeszcze. Poczuł swąd prochu. Stukas ostro skręcił i tracąc wysokość zniknął w chmurach zostawiając za sobą nikłą smugę ciemnego dymu[43].

Pchor. pil. Władysław Gnyś zgłosił zestrzelenie Ju 87[44]. Wtedy sierż. pchor. pil. Gnyś został zaatakowany z zaskoczenia przez Lt. Neuberta, co ten ostatni tak opisał po latach:

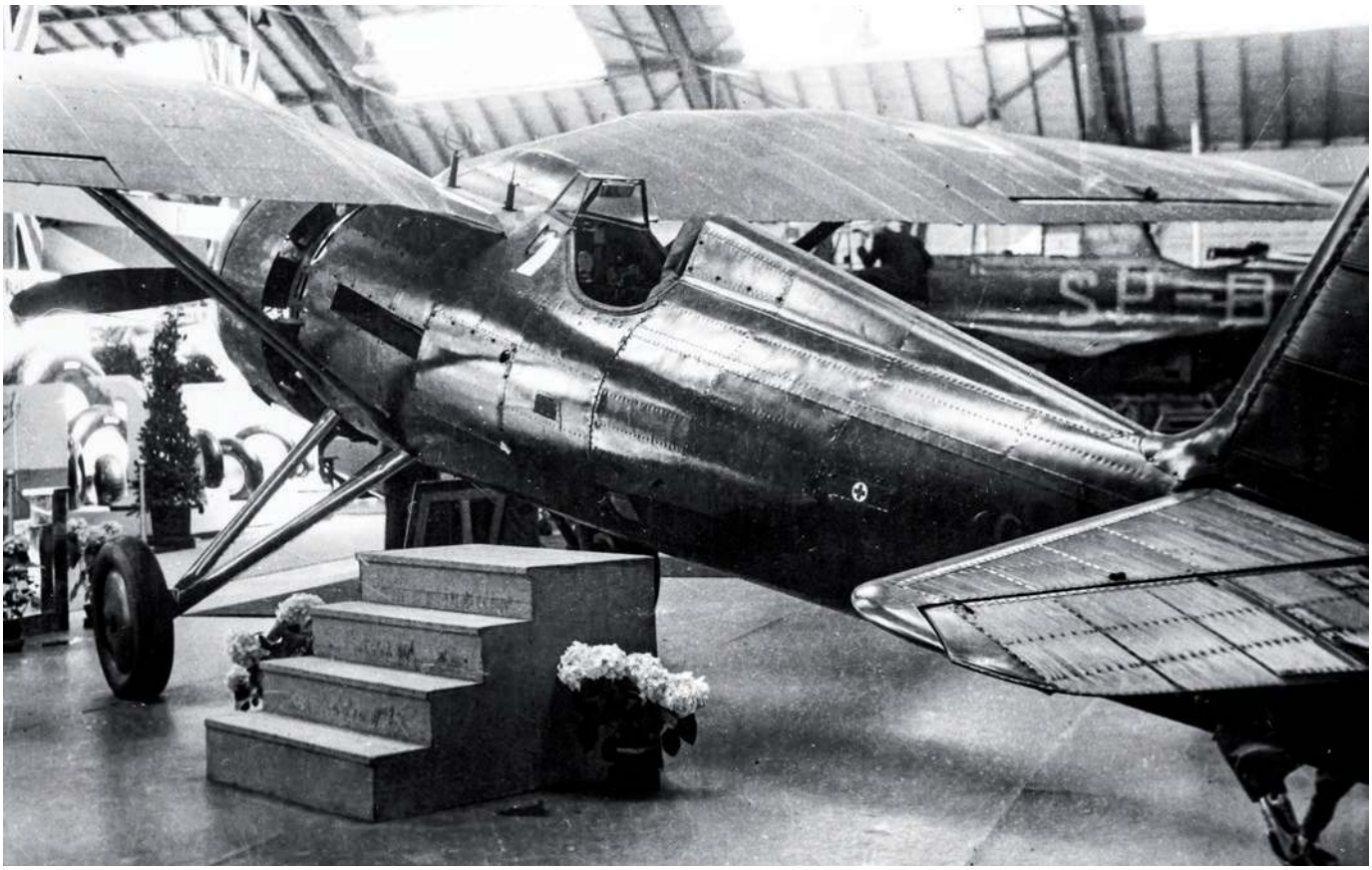
(…) *celem ataku było lotnisko w Krakowie. Po ataku doszło do walki powietrznej między nami a 2 polskimi myśliwcami, z których jednego udało mi się zestrzelić. Drugi uciekł*[45].

Faktycznie, dzięki szybkiej reakcji i gwałtownemu skrętowi sierż. pchor. pil. Gnysiowi udało się umknąć spod luf Lt. Neuberta, co opisała jego żona w swojej książce:

Władek nagle spostrzegł przed sobą pociski smugowe, a nad głową dwie ciemne sylwetki hitlerowskich samolotów. w ułamku sekundy rzucił wciąż przyspieszający samolot w prawo jednocześnie stopniowo opuszczając nos maszyny… (…) *Udało się, zgrabna „jedenastka" przeleciała tuż nad wierzchołkami drzew. Teraz panując całkowicie nad samolotem wzniósł się raz jeszcze*[46].

Kpr. pil. Piotr Zaniewski ze 121. EM z III/2 Dywizjonu – arch. Bartłomiej Belcarz.

W wyniku porannych walk powietrznych III/2 Dywizjon startując z Balic, utracił jednego PZL P.11c kpt. pil. Mieczysława Medweckiego, który poległ. „Jedenastka" st. szer. pil. Edwarda Uchty ze 122. EM została prawdopodobnie niegroźnie postrzelana – arch. MLP.



eprasa.pl 80796bb337

Po wyjściu spod ataku *Stukasa* pchor. pil. Gnyś prawdopodobnie nie był w stanie już dogonić Junkersów Ju 87 i na tym zakończyła się jego walka.

Wracające z pogoni za *Stukasami* cztery polskie myśliwce kilka minut po godz. 6.00 na południe od Kopciowic koło Oświęcimia bezskutecznie zaatakowały Dorniera Do 17P z 4.(F)/14 dowodzonego przez Olt. Menege, który odnotował: *Atak myśliwski klucza o pojedynczej maszyny na południe od K* [47].

PODSUMOWANIE

W walce około godz. 6.00 rano 1 września 1939 roku krakowski III/2 Dywizjon mógł zestrzelić Ju 87B dowódcy 2./StG 2 Olt. Mertza, który przymusowo lądował i kapotował koło Rybnika. Mógł zostać trafiony przez jednego z dwóch pilotów, którzy zgłaszali zestrzelenie tego poranka – Ju 87 ppor. pil. Tadeusza Kawaleckiego i nurkującego He 111 (czyli w rzeczywistości Ju 87) nad Rakowicami przez kpr. pil. Mieczysława Parafińskiego. Było to być może pierwsze polskie i alianckie zwycięstwo powietrzne w drugiej wojnie światowej. Również sierż. pchor. pil. Władysław Gnyś zgłaszał zestrzelenie Ju 87, ale on atakował *Stukasa* pilotowanego przez Lt. Brandenburga, którego nie zestrzelił. Sami krakowiacy stracili jednego PZL P.11c z poległym kpt. pil. Mieczysławem Medweckim. Był on pierwszym poległym polskim i alianckim lotnikiem w II wojnie światowej.

Łukasz Łydżba ❑

PRZYPISY:

1. Liczbę PZL P.11c autor podaje za: „Sprawozdanie z działań bojowych krakowskiego III/2 dyw. myśl." (IPMS, Lot.A.II.14/1a-2) kpt. pil. Waleriana Jasionowskiego, który w okresie 1939-1941 sporządził notatki z działań dywizjonu, a w 1941 roku wykorzystał je do spisania sprawozdania dla Biura Historycznego Polskich Sił Powietrznych w Anglii. Jest bardzo prawdopodobne, że kpt. pil. Walerian Jasionowski zrobił notatki już jesienią 1939 roku. Nie znamy ich treści, ale wiemy o nich, ponieważ Jasionowski powoływał się na nie, wpisując swoje uwagi do wniosków o odznaczenie pilotów krzyżami Virtuti Militari w czerwcu 1941 roku. Wacław Król podawał, że dywizjon miał na stanie w obu eskadrach 20 PZL P.11c i dodatkowo jeden PZL P.11c w dowództwie dywizjonu, czyli razem 21.
2. Korespondencja e-mail Piotra Zaniewskiego z autorem z 2 października 2011 roku.
3. W. Jasionowski, „Sprawozdanie z działań bojowych krakowskiego III/2 dyw. myśl." (IPMS, Lot.A.II.14/1a-2).
4. T. Kawalecki, „Wspomnienie", w: Jednodniówka wydana w marcu 1940 w Centrum Szkolenia Polskich Lotników (RAF) Eastchurch – Kent w Anglii z okazji wizyty Naczelnego Wodza Generała Władysława Sikorskiego, s. 35 – https://muzlot.nazwa.pl/index.php/digitalizacja/katalog/1562.
5. T. Kawalecki, „Wspomnienie", w: Jednodniówka wydana w marcu 1940 w Centrum Szkolenia Polskich Lotników (RAF) Eastchurch – Kent w Anglii z okazji wizyty Naczelnego Wodza Generała Władysława Sikorskiego, s. 36 – https://muzlot.nazwa.pl/index.php/digitalizacja/katalog/1562.
6. Lotnicy Luftwaffe rozpoznawali polskie myśliwce PZL P.7a i PZL P.11 jako PZL P.24. Niemiecki wywiad szacował, że polskie lotnictwo używa 300 PZL P.24 i takimi danymi dysponował personel latający Luftwaffe. PZL P.24 wyglądał w powietrzu praktycznie dokładnie tak samo, jak „siódemki" oraz „jedenastki" i dlatego tak je rozpoznawali niemieccy lotnicy. PZL P.24 nie weszły na wyposażenie polskich jednostek bojowych.
7. M. Emmerling, „Luftwaffe nad Polską", t.2, Gdynia 2005, s. 33.
8. W. Jasionowski, op. cit.
9. Taką godzinę ataku odnotował jeden z niemieckich lotników z tyłu zdjęcia ze swojego albumu, które przedstawia start Dornierów bladym świtem 1 września 1939 roku.
10. Jeden z bombowców z eskadry 8./KG 77 wylądował przymusowo koło Opola. Jego pilot, Oblt. Hans Karpenkiel odnotował, że musiał przymusowo posadzić swojego Dorniera Do 17E z powodu ognia opl (Flakbeschuss). Samolot otrzymał trzy trafienia z działek przeciwlotniczych i 51 przestrzelin z kaemów. Pod 10 września ten sam pilot odnotował bezskuteczny atak dwóch polskich myśliwców na swojego bombowca. Z tego można wnioskować, że trafienia z kaemów, jakie otrzymał jego samolot 1 września, pochodziły od ognia naziemnego, gdyż – podobnie jak zrobił pod 10 września – Niemiec odnotowałby atak polskich myśliwców. Po przymusowym lądowaniu 1 września uszkodzenia w Dornierze oszacowano na 90% (Flugbuch i Leistungbuch Oblt. H. Karpenkiela – kopia w zbiorach autora).
11. Wniosek o nadanie Virtuti Militari – ppor. pil. Tadeuszowi Wilhelmowi Kawaleckiemu, Zbiory IPMS.
12. Dane z relacji pani Renaty Gostyńskiej, córki zarządcy majątku Balice z programu TVP – „Było, nie minęło" z 20 marca 2010 oraz rozmowy telefonicznej autora z panią Renatą Gostyńską z lutego 2011 roku. W domku jej ojca w nocy z 31 sierpnia na 1 września nocowało kilku lotników, m.in. kpt. pil. Mieczysław Medwecki. Reszta pilotów nocowała w pałacu księcia Radziwiłła.
13. http://www.dws.org.pl/viewtopic.php?f=59&t=124921&st=0&sk=t&sd=a&start=500 – Streszczenie rozmowy Dominika Szmerka z autorem niepublikowanego wywiadu z Władysławem Gnysiem. Gnyś mówił, że do samolotów pobiegli i mieli startować Medwecki, Gnyś, Arabski. Wynika z tego, że w dwójce alarmowej miał być st. szer. pil. Tadeusz Arabski, ale po zapoznaniu się z opublikowanymi relacjami i przekazami Tadeusza Arabskiego wydaje się to mało prawdopodobne. Przekaz Gnysia o udziale Arabskiego w alarmowym starcie wynika zapewne z faktu, że po latach niezbyt dobrze pamiętał te wydarzenia. Wydaje się, że kpt. Medwecki zbudził pilotów, którzy, jak wspominał Piotr Zaniewski, mieli rano pełnić służbę alarmową i dlatego spali w ubraniach.
14. Wywiad telefoniczny autora z Piotrem Zaniewskim z 15 listopada 2010.
15. Korespondencja e-mail Piotra Zaniewskiego z autorem z 11 grudnia 2011 roku.
16. Rozmowa telefoniczna autora z panią Renatą Gostyńską ze stycznia 2011 roku.
17. Ibidem.
18. T. Arabski, „Alarm ogłoszono o świcie", „Biuletyn Historyczny" – Dowództwo Wojsk Lotniczych. Zarząd Polityczny – Wydział Historyczny, Poznań 1974, s. 120.
19. J. Nowakowski, „Z proporczykiem na antenie", Warszawa 1986, s. 20.
20. Relacja Mariana Jędo – Inna lekcja historii (relacje mieszkańców krakowskiej dzielnicy Podgórze z 1939 roku) – http://1939.podgorze.pl/people/view/5/.
21. Tadeusz Arabski napisał w tym opowiadaniu, że brał udział w tym porannym locie: *Startowaliśmy w pośpiechu – ja chyba siódmy z kolei. Po kilkudziesięciu sekundach cały dywizjon był w powietrzu i nabierał wysokości.* (. . . .) *Nasz klucz zaatakował jedną z trójek Do-17. Sytuacja natychmiast przekształciła się w indywidualne pojedynki. W związku z rozpraszającymi się bombowcami i niskim ich lotem – nie było możliwości atakowania. Uciekały lotem koszącym.* (T. Arabski, „Alarm ogłoszono o świcie", „Biuletyn Historyczny" – Dowództwo Wojsk Lotniczych. Zarząd Polityczny – Wydział Historyczny, Poznań 1974, s. 123-124). Natomiast Marian Oleksy, który napisał biografię Tadeusza Arabskiego na podstawie jego relacji, tak opisał lot tego pilota z 1 września: *Kapitan Medwecki urządził bardzo krótką odprawę. Natychmiast też nakazał start dwóch kluczy, po jednym ze 121 i 122 eskadry. Sam też poprowadził pierwszą trójkę. Za kapitanem Medweckim kołował kapral Gnyś, za nim, jako trzeci Tadeusz Arabski. Startowali akurat wtedy, kiedy nad lotnisko nadleciały, na niskiej wysokości, hitlerowskie Junkersy. Zaatakowały startującą trójkę seriami karabinów maszynowych. Celnie ugodzona została maszyna kapitana Medweckiego. Stało się to na oczach Tadeusza Arabskiego. Taki widok, wspominał Arabski, nosi się do końca życia.* (M. Oleksy, Tadeusz Arabski, „Zeszyty historyczne" nr 1 – „Kombatanci – Kawalerowie Orderu Virtuti Militari", Publikacja Fundacji Muzeum Czynu Zbrojnego wydana po 2004 roku, s. 6). W relacji przytoczonej przez Wacława Króla Arabski napisał o swojej walce z 3 września 1939: *Było to moje pierwsze spotkanie z wrogiem. Strach i emocja*. . . (W. Król, „Krakowskie. . .", s. 94). Z powyższych fragmentów wynika, że st. szer. pil. Tadeusz Arabski nie był w grupie pilotów prowadzonej przez ppor. pil. Edwarda Pilcha ze 122. EM.
22. T. Arabski, op. cit., s. 124.
23. J. Pawlak, „Polskie eskadry w wojnie obronnej 1939 roku", Warszawa 1991, s. 74. We Francji w Zeszycie Ewidencyjnym Mieczysław Parafiński zanotował: *Zestrzeliłem 1 samolot Heinkel He 111 nad m. Czyżyny pod Krakowem* (IPMS, Lot.A.IV.1/39a-421).
24. Meldunek kpr. pil. Mieczysława Parafińskiego (IPMS, Lot.A.II.14/1a-2). Nie jest to typowy meldunek z lotu, lecz napisany gdzieś pomiędzy 1939-1941 ogólny spis doświadczeń z walk z samolotami niemieckimi (bez podawania dat starć powietrznych), które stoczył pilot – jak podawał – pomiędzy 1 a 16 września 1939 roku. Z tego sprawozdania wynika, że lotnik zgłosił we wrześniu 1939 roku jedno zestrzelenie, wspomnianego nurkującego He 111. Lotnik sporządził tę notatkę prawdopodobnie jesienią 1939, kiedy dobrze nie znał sylwetek niemieckich maszyn i nie rozróżniał He 111 od Ju 87.
25. *I Bóg pozwolił. Tuż przy ziemi ujrzałem dwa Ju-87. Szły koszącą jedna przy drugiej, wąskim jarem, w kierunku na Olkusz. Już nie kombinowałem – znalazłem się od razu na ogonie. Rzygnęły karabiny. Obok mnie pluła druga maszyna. Poznałem pchor. Gnysia. Dopadliśmy Niemców we dwójkę. Walka nie trwała długo. Przyjęły ich polskie piaski pod Olkuszem, a dwa olbrzymie słupy ognia zakończyły historię. Z dumą i radością wracałem na lotnisko. Dowódca eskadry przyjął nas poważnie. Cicho, po żołniersku pogratulował nam zwycięstwa i. . . zemsty na mordercach dowódcy dywizjonu. Spojrzeliśmy zdziwieni na siebie, potem na niego, – patrzył w kierunku, gdzie z góry widziałem palącą się maszynę. . . – Tak – rzekł – startował do walki. W pośpiechu tylko okulary założył na oczy. Został zestrzelony przy starcie przez tych, których wyście strącili. Tak zginął śp. kpt. pil. Medwecki Mieczysław do niedawna jeden z pierwszych lotników w Polsce, dziś pierwszy, który dał życie dla Ojczyzny.* T. K. T. Kawalecki, „Wspomnienie", w: Jednodniówka wydana w marcu 1940 w Centrum Szkolenia Polskich Lotników (RAF) Eastchurch – Kent w Anglii z okazji wizyty Naczelnego Wodza Generała Władysława Sikorskiego, s. 36 – https://muzlot.nazwa.pl/index.php/digitalizacja/katalog/1562. Ta relacja jest bardzo podobna do tego, co podawał o rzekomej walce nad Żuradą raport oficera 2. Bazy Lotniczej ppor. pil. Zdzisława Pirszela na podstawie relacji świadków: Spisaliśmy następnie zeznania naocznych świadków, z których wynikało, że 3 trójki Dornierów leciały ze wschodu na zachód na wysokości około 2000 mtr. Ostatnią trójkę, która była znacznie w tyle, zaatakował polski samolot i wtedy dwa Dorniery odłączyły się, lecąc w zwartym szyku i zeszły następnie do wysokości kilkunastu metrów, przy czym stale ścigane i ostrzeliwane były dalej przez myśliwca. W pewnym momencie oba Dorniery, lecąc blisko siebie, zwaliły się na ziemię. W obu przekazach wrogie samoloty lecą nisko, spadają pod Olkuszem.
26. Jest to teczka personalna z danymi osobowymi, życiorysem, przebiegiem służby wojskowej.
27. Kawalecki Tadeusz Wilhelm, „Zeszyt Ewidencyjny", Lot. A.IV/1(3?)/33/a).
28. W. Jasionowski, op. cit. Tadeusz Arabski natomiast napisał, że st. szer. pil. Uchto został zestrzelony: *O godz. 6.30 pierwsze samoloty lądowały na lotnisku. Kilka naszych samolotów było postrzelanych. Jeden z naszych pilotów st. szer. Edek Uchto, mając postrzelaną maszynę, ratował się skokiem na spadochronie. Powrócił na lotnisko po południu* (T. Arabski, op. cit., s. 124). Wszystko wskazuje na to, że informacja podana przez Tadeusza Arabskiego jest błędna. Walerian Jasionowski, pisząc w czerwcu 1941 roku swoje „Sprawozdanie. . .", opierał się na nielicznych notatkach, jakie zostały mu po kampanii wrześniowej 1939 roku. Ponadto płk Stefan Sznuk 2 września 1939 roku w telegramie z godz. 9.25, meldując Naczelnemu Dowódcy Lotnictwa o działalności lotnictwa Armii „Kraków" oraz Luftwaffe na terenie podległej mu armii, odnotował w porannym starciu tylko zestrzelenie kpt. pil. Mieczysława Medweckiego: *Jeden samolot własny zapalił się w powietrzu, w czasie walki prawdopodobnie zestrzelony /śp. kpt Medwecki z 2 p lotn/* (IPMS – Zbiór telegramów Lotnictwa Armii „Kraków"). Ppor. pil. Stanisław Wielgus, który w jakiś czas po pierwszych nalotach na Kraków przybył do Balic, tak opisał jesienią 1939 roku w swoim „Zeszycie Ewidencyjnym" poranne straty dywizjonu: *1-IX-1939 na rozkaz dowódcy 2. p. lot. ppłk. Luzińskiego i Dowódcy Dyonu myśl. zostaję przydzielony do III dyonu myśl. i 122. esk. kpt. Wiórkiewicza. Przybywam na lotnisko Balice, gdzie rano ginie d-ca dyonu kpt. pil. Medwecki. Zestrzelone 2 samol. npla i 1 nasz* (IPMS, Lot.A.IV.1/45a). Mowa jest zatem tylko o stracie jednego samolotu z lotniska Balice. Oczywiście Stanisław Wielgus, pisząc dwa-trzy miesiące później „Zeszyt Ewidencyjny", pamiętał tylko to, co słyszał na lotnisku w Balicach i było tam żywo komentowane, a mogło mu umknąć rozbicie PZL P.11c ze 122. EM na zasadzce w Aleksandrowicach. W kolejnych dniach również czasami odnotowywał, ile miano zestrzelić wrogich samolotów i własne straty.
29. M. Emmerling, I. Kraiński, „First kill pchor. Gnysia – Mit i rzeczywistość pierwszego polskiego zwycięstwa powietrznego w II wś", Gdynia 2013, s. 37.
30. J.B. Cynk, „Polskie lotnictwo myśliwskie w boju wrześniowym", Gdynia 2000, s. 158.
31. R. Kukliński, „Pierwsi i ostatni", Warszawa 1972, s. 23-24.
32. J.B. Cynk, op. cit., s. 158-159.
33. Dane świadka przytoczone przez Dominika Szmerka na forum .www.dws.org.pl – temat – „Lotnisko Balice" – http://www.dws.org.pl/viewtopic.php?f=59&t=124921&st=0&sk=t&sd=a&start=525. Dominik Szmerk potwierdził dane przytoczone przez świadka w rozmowie z autorem.
34. W księgach parafialnych w Morawicy zapisano, że poległy kpt. pil. Mieczysław Medwecki miał ranę postrzałową wątroby i złamanie podstawy czaszki.
35. W przypadku pożaru w samolotach PZLP.7a, PZL P.11a i PZL P.11c istniała możliwość wyrzucenia zbiornika, który – przymocowany specjalnymi taśmami stalowymi – mieścił się w kadłubie. Przy pomocy specjalnej dźwigni pilot mógł go szybko odrzucić.
36. Miejsce lądowania przylega do autostrady A-4 Kraków–Katowice.
37. Relacja Stanisława Soji, w: „Było, nie minęło" – Program TVP z 1 maja 2010.
38. Dane z rozmowy telefonicznej ze Stefanem Rzewuskim z Chrosny z 6 września 2010. Pan Stefan Rzewuski wiedział od ojca, gdzie wylądował kpt. Medwecki. To on na apel redaktora Adama Sikorskiego prowadzącego program „Było, nie minęło" o poszukiwaniu miejsca, gdzie zginął kpt. Medwecki, odnalazł żyjących świadków tamtego zdarzenia w Morawicy oraz Chrośnie i rozmawiał z nimi.
39. Rozmowa telefoniczna autora z Pawłem Batorem z 6 września 2010.
40. Relacja Pawła Batora, w: „Było, nie minęło" – Program TVP z 1 maja 2010.
41. W. Krajewski, Śmierć kapitana Medweckiego. „Do Broni" – Wrzesień 1939 – Numer Specjalny 2/2009, s. 98-99.
42. Relacja Stefanii Ślusarczyk, w: „Było, nie minęło" – Program TVP z 1 maja 2010.
43. B. Simon-Gnyś, „Pierwsze spotkanie", Lublin 1996, s. 63.
44. Kolega Gnysia z dywizjonu Wacław Król napisał, że słyszał do niego, że ten miał zestrzelić Ju 87: *Podczas całej wojny mówiło się w Anglii wśród braci lotniczej, z pełnym przekonaniem – i Gnyś tego nie negował – że jako pierwszy polski pilot zestrzelił on niemiecki samolot Ju 87 rano w pierwszym locie, startując z kpt. Medweckim* (W. Król, List opublikowany w „Wojskowym Przeglądzie Historycznym" Nr 1/1984, s. 177) oraz T. Kawalecki, „Wspomnienie", w: Jednodniówka wydana w marcu 1940 w Centrum Szkolenia Polskich Lotników (RAF) Eastchurch – Kent w Anglii z okazji wizyty Naczelnego Wodza Generała Władysława Sikorskiego, s. 36 - https://muzlot.nazwa.pl/index.php/digitalizacja/katalog/1562.
45. M. Emmerling, „Luftwaffe nad Polską", t. 3, Gdynia 2006, s. 17.
46. B. Simon-Gnyś, op. cit., s. 62-63.
47. M. Emmerling, I. Kraiński, „First kill pchor.. Gnysia – Mit i rzeczywistość pierwszego polskiego zwycięstwa powietrznego w II wś", Gdynia 2013, s. 160.

eprasa.pl 80796bb337

Łotewska Flota Wojenna 1919–1940

ZBIGNIEW LALAK

Duma Łotewskiej Floty Wojennej – okręty podwodne *Ronis* (na pierwszym planie) oraz *Spīdola*, za nimi zacumowała kanonierka *Virsaitis*.

Po południu 25 lipca 1940 roku na okrętach łotewskich, które zgromadziły się w bazie morskiej w Lipawie, opuszczono bandery łotewskie, a po kilku minutach podniesiono bandery Floty Bałtyckiej Czerwonego Sztandaru. Stało się to pomimo, że dowódcy okrętów nie otrzymali odpowiedniego rozkazu adm. Teodorsa Spāde. Co więcej Flota Wojenna nie została oficjalnie rozwiązana. Dopiero 19 sierpnia 1940 roku oficjalnie włączono ją w skład Floty Bałtyckiej, a dowództwo i wszelkie organy administracyjne rozwiązano. Po 21 latach Łotewska Flota Wojenna (Latvijas Kara Flote) przestała istnieć. 17 września 1940 roku adm. Spāde został aresztowany i po procesie skazany na więzienie. Wyszedł na wolność w 1954 roku, zmarł 25 lipca 1970 roku w Kazachstanie.

Początki łotewskiej floty wojennej sięgają 1919 roku, gdy na Łotwie toczyła się wojna o niepodległe państwo. 18 listopada 1918 roku Łotewska Rada Ludowa proklamowała powstanie niepodległego państwa łotewskiego. Przebywające na Łotwie wojska niemieckie stopniowo opuszczały jej terytorium. Pozostały tylko ochotnicze oddziały Bałtyckiej Landeswehry, które miały za zadanie utrzymywać porządek. Łotysze przystąpili do tworzenia własnych oddziałów. W ramach Landeswehry powstała 1. Łotewska Brygada dowodzona przez ppłk. Jānisa Balodisa, a nad granicą z Estonią Północna Brygada Łotewska kpt. Jorgisa Zemitānsa. Sytuację wykorzystały oddziały Armii Czerwonej, które wkroczyły na Łotwę i na początku 1919 roku zajęły praktycznie cały kraj.

11 lutego 1919 roku utworzono Radziecką Łotewską Flotyllę Wojenną, której dowódcą został kpt. Reinhold Mārtiņš Bernhards. Oficer ten urodził się w 1879 roku w Carnikavā w prowincji Vidzeme. W 1900 roku ukończył Szkołę Morską w Mangalii, zostając sternikiem morskim. W 1903 roku zdał egzamin na stopnień kapitana żeglugi morskiej. W 1904 roku został powołany do służby we flocie rosyjskiej. Służył na jednostkach hydrograficznych. W 1909 roku został przeniesiony do Władywostoku do Floty Pacyfiku. W 1915 roku przeniesiono go do Floty Bałtyckiej i powierzono dowództwo trałowca. W maju 1917 roku został przeniesiony 8. Valmierskiego Pułku Strzelców Łotewskich, w którym objął dowództwo kompanii. We wrześniu tego roku przeniesiono go ponownie do Floty Bałtyckiej na dowódcę stawiacza min. W sierpniu 1918 roku został dowódcą Radzieckiej Flotylli Wołżańskiej, a od lutego został mianowany dowódcą Radzieckiej Łotewskiej Flotylli Wojennej.

23 lutego utworzono Administrację Morską, której zadaniem było zorganizowanie i dowodzenie obroną wybrzeża, jej dowódcą został K. Ziediš. Podporządkowano ją Rewolucyjnej Radzie Wojennej. Bernhards dysponował kilkoma jednostkami pływającymi, były to statki cywilne, które przystosowano do zadań wojennych. Główne zadania wykonywały parowce: *Aleksander, Baltija, Faktor, Hurting, Jānis, Lielupe, Nadeżda* i *Perriau*, których zadaniem było patrolowanie rzeki Dźwiny i Lelupy. Dwa kolejne parowce: *Benkenhof* i *Katarina*, znajdujące się w remoncie, nie były wykorzystywane. Na początku maja 1919 roku Radziecka Łotewska Flotylla Wojenna dysponowała 17 parowcami, 17 kutrami, 10 łodziami motorowymi, trzema barkami rzecznymi i dwoma pontonami. Łącznie służyło w niej 498 ludzi. Największą jednostką, która znalazła się w służbie, była niemiecka kanonierka M 68.

Kanonierka (Niemcy sklasyfikowali okręt jako trałowiec) M 68 została zbudowana w Neptun Werft w Rostoku i weszła do służby 6 października 1917 roku. Okręt wziął udział w operacji moonsundzkiej, której celem było opanowanie Zatoki Ryskiej i zniszczenie okrętów Floty Bałtyckiej. Niemcy stracili wówczas 26 okrętów i jednostek pomocniczych, w tym trałowiec M 68, który 29 października wszedł na minę w rejonie Dyneburga i zatonął. 15 marca 1919 roku okręt został podniesiony z dna i odholowany do Rygi. Pomimo, że jednostka nie nadawała się do działań została wpisana na stan i jako *Sarkanā Latvija* (*Czerwona Łotwa*) rozpoczęła formalnie służbę. 22 maja 1919 roku wojska niemieckie i łotewskie zajęły Rygę. Bernhards ukrył wszystkie jednostki, których załogi składały się wyłącznie z Łotyszy. Jak się jednak okazało nie pragnęli oni dalszej służby w Armii Czerwonej i cała flotylla przeszła na stronę oddziałów płk. Balodisa. W ten sposób armia łotewska (choć

eprasa.pl 80796bb337

były to oddziały współpracujące z Niemcami, a nie z rządem Ulmanisa) zdobyła pierwsze jednostki pływające. Sam Bernhards wstąpił do armii łotewskiej dopiero w maju 1920 roku (od sierpnia służył w Zachodniej Armii Ochotniczej). Został szefem Służby Obserwacyjnej, a od 1922 roku był szefem Służby Łączności. W 1923 roku służył w Zarządzie Budownictwa Wojskowego. W 1930 roku przeszedł w stan spoczynku, napisał pierwszy podręcznik taktyki morskiej oraz zaprojektował banderę i proporce floty wojennej. Zmarł w 1937 roku w Rydze.

16 lipca 1919 roku płk Jorgis Zemitāns, dowodzący Dywizją Inflancką (Vidzemes), wydał rozkaz sformowania 1. kompanii morskiej (1. Jūrnieku rota). Jej zadaniem była ochrona wybrzeża. Administracyjnie i gospodarczo kompania podlegała 5. Kieskiemu Pułkowi Piechoty (5. Cēsu kājnieku pulka). 10 sierpnia 1919 roku naczelny dowódca, gen. Davidas Simonson, wydał rozkaz nr 22 o utworzeniu Oddziału Morskiego przy Kwaterze Głównej Naczelnego Wodza. Szefem został por. marynarki (jūras virsleitnants, j-vltn.) Mārtinu Zalcman, a jego zastępcą został j-vltn. Aleksander Dēreniusem. Dzień ten uznano także za oficjalną datę powołania do życia Floty Wojennej.

Zalcmanowi podporządkowano 1. kompanię morską oraz Flotyllę Minową (Mīnu Flotiles), której zadaniem było udrożnienie morskich szlaków komunikacyjnych. 10 sierpnia 1919 roku dowódcą 1. kompanii morskiej został j-ltn. Robertas Ceplītisa, a 13 sierpnia dowódcą Flotylli Niszczycieli Min (Minu izzvejošanas flotile) mianowano j-vltn. Jūlija Briedisa, a jego zastępcą j-ltn. (ppor. marynarki) Robertasa Zarinša. 17 sierpnia Oddział Morski przemianowano na Dywizjon Morski (Jūras daiu), równocześnie utworzono Oddział Min i Hydrografii, którego dowódcą został j-ltn. Ādolf Bergs. 30 sierpnia wszyscy marynarze, który służyli dotychczas w innych formacjach zostali przeniesieni do służby we Flocie, jeśli tylko wyrazili na to zgodę. 1 września utworzono także Straż Przybrzeżną, której dowództwo objął j-ltn. Mārtinš Vītolinš. Zgodnie z informacjami przekazanymi Kwaterze Głównej Naczelnego Wodza 30 sierpnia w służbie znajdowało się 36 oficerów oraz 184 podoficerów i marynarzy.

Wraz z organizacją sił morskich Rada Ludowa rozpoczęła starania o pozyskanie jednostek pływających. 10 lutego 1919 roku przebywający na konferencji pokojowej w Paryżu Jānis Čakste podjął starania o przyznanie Łotwie w ramach reparacji wojennych kilku niemieckich okrętów. Prośby Łotyszy zostały jednak zlekceważone. Brytyjczycy oraz Francuzi uznali, że Łotysze nie byli sojusznikami Ententy i nie mogą uczestniczyć w podziale floty cesarskich Niemiec. Dopiero 26 stycznia 1921 roku Najwyższa Rada Mocarstw Sprzymierzonych uznała Łotwę jako państwo niepodległe.

Pierwszym i najważniejszym zadaniem Flotylli Niszczycieli Min było oczyszczenie wód Zatoki Ryskiej. Do służby liniowej mogły zostać użyte trzy kutry: *Baltija*, *Lielupe* i *Nadieżda*. Wydzielono dwa zespoły, jeden składał się z kutrów wojskowych, a drugi z jednostek cywilnych czasowo wcielonych do służby. Dowodzący Flotyllą j-vltn. Jūlijs Briedis dysponował jeszcze sześcioma oficerami: j-vltn. Roberts Zariņšem, j-vltn. Heinrichs Krastsem, j-ltn Ansis Rozenvaldsem, j-ltn. Mārtiņš Danielsem, j-ltn. Ernests Melvilsem i j-ltn. Vilis Kļavinšem.16 września do Flotylli skierowano j-ltn. Jēkaba Krastsa, który objął dowództwo nowej cywilnej jednostki *Hamburg* (holownik wraz z 12 marynarzami został wcielony do wojska 19 października). 30 kwietnia 1920 roku Flotylle Niszczycieli Min przemianowano na 2. Dywizjon Trałowców, którego dowódcą został j-vltn. Vilhelm Ārans. W dywizjonie służyły trawlery *Baltija* (dowódca: j-vltn. Jāni Bernsons), *Kodimo* (dowódca: j-vltn. Roberts Ceplītis), *Wolemus* (dowódca: j-vltn. Vilis Kļaviņš), *Lielupe* (dowódca: j-vltn. Heinrich Krasts), *Oskars* (dowódca: Jēkabs Krasts), *Sekunda* (dowódca: j-vltn. Mārtiņs Dāniels) oraz dwie łodzie motorowe – B-18 *Frankonia* i B-17 *Gutenberg*.

12 września 1919 roku rozpoczęto organizację Flotylli Lubańskiej (Lubānas flotile), która miała wesprzeć siły lądowe w walkach nad tym jeziorem z radziecką 15. Armią. Zadanie to powierzono j-vltn. Eduardovi Pukitisowi. Dowódcą Flotylli został mianowany j-ltn. Pēteri Strazdiņis. Dysponował on jeszcze trzema oficerami: j-ltn. Pēteri Līni, j-ltn. Jāni Putniņu i j-ltn. Kārli Dimis-Dimzi oraz 14 marynarzami. Flotylla dysponowała dwoma kutrami motorowymi: A-14 *Neptun* i A-15 *Kullen*. Każdy z nich uzbrojony był w moździerz okopowy oraz jeden ciężki karabin maszynowy. Pojawienie się kutrów na jeziorze (działały także na rzece Aiviekste) przyniosło Łotyszom duże korzyści. W grudniu Flotylla otrzymała uzupeł-

11 lutego 1919 roku utworzono Radziecką Łotewską Flotyllę Wojenną, której dowódcą został kpt. Reinhold Mārtiņš Bernhards. Bolszewicy dysponowali ok. 15 jednostkami, które wykonywały zadania patrolowe. Na zdjęciu jeden z kutrów parowych, na burcie widoczny napis „Nāve kapitalisama!" (śmierć kapitalistom!).

W trakcie walk na Łotwie oddziały niemieckie oraz gen. Pawła Bermondt-Awałowa zarekwirowały kilkanaście cywilnych jednostek. W trakcie działań w 1919 roku zostały one przejęte przez armię łotewską. Na zdjęciu pasażerski parowiec *Secunda*, który został zdobyty przez Łotyszy w marcu tego roku.

eprasa.pl 80796bb337

nienie osobowe – jednego oficera i pięciu marynarzy. 12 kwietnia 1920 roku flotylla została przekształcona w Dywizjon Jeziorowy (Ezeru Divizions), który otrzymał jeszcze jedną jednostkę, był to kuter A-16 *Ogre*. Wykorzystywano także łodzie motorowe. Dowódcą został j-vltn. Ernests Bartojas.

WALKI Z OCHOTNICZĄ ZACHODNIĄ ARMIĄ GEN. BERMONDTA-AWAŁOWA

8 października 1919 roku, Ochotnicza Zachodnia Armia, dowodzona przez gen. Pawła Bermondta-Awałowa, rozpoczęła atak na Rygę. Wojska rosyjsko-niemieckie atakowały w trzech kierunkach: wzdłuż Zatoki Ryskiej, z rejonu Mitawy na Rygę oraz z rejonu Bauska na Kekavę na północ w kierunku na Jekabpils. Jeszcze tego samego dnia rząd łotewski zwrócił się do aliantów z prośbą o pomoc 9 października na Zatoce Ryskiej pojawił się silny zespół okrętów brytyjskich i francuskich.

Kwatera Główna Naczelnego Dowódcy Armii zaplanowała atak na twierdzę Dynemunt (Daugavgrīva), która znajdowała się przy ujściu Dźwiny oraz sąsiednią miejscowość Bolderaja, by tym samym odciąć wojska Bermondta-Awałowa od ujścia Dźwiny. Ministerstwo Wojny zwróciło się do szefa misji alianckiej na Łotwie, gen. Alfreda Burta, o wsparcie alianckich okrętów wojennych.

Wieczorem 12 października francuskie kontrtorpedowce: *L'Lestin*, *La Marne* i *L'Aisne* dotarły do ujścia Dźwiny. Ponieważ światła latarni morskich zostały wygaszone, Francuzi musieli czekać do rana, aby wpłynąć na rzekę i dołączyć do Brytyjczyków, którzy już zakotwiczyli w dolnym biegu Dźwiny. Znajdowały się tam lekki krążownik *Dragon* oraz kontrtorpedowce: *Abdiel*, *Vanoc*, *Windsor* i *Vanquisher*. Rankiem 12 października gen. Burt wysłał radiogram do dowodzącego siłami Royal Navy na Bałtyku adm. Waltera Henry'ego Cowana, z prośbą o przesłanie ultimatum gen. Bermondtowi-Awałowi z żądaniem ewakuacji oddziałów z twierdzy Daugavgrīva, ponieważ stanowiły one poważne zagrożenie dla okrętów alianckich. Dowództwo nad zespołem brytyjsko-francuskim adm. Cowen powierzył francuskiemu kadm. Jeanowi Josephowi Brissonowi.

W tym czasie, aby uniknąć strat, wszystkie parowce i holowniki, które znajdowały się w Rydze zostały skierowane do nabrzeży handlowych „Andrieja" i „Eksporta". Pukītis energicznie wziął się do realizacji swojego zadania. Zebrał wszystkie jednostki pływające, które były w dobrym stanie technicznym. Spodziewając się wrogiego ostrzału ich nadbudówki zostały obłożone arkuszami blachy kotłowej, przy burtach ustawiono takie same parawany, które obłożono workami z piaskiem.

Wieczorem 14 października kadm. Brisson powiadomił adm. Cowena, że w przypadku gdy ultimatum ws. wycofania się Rosjan z twierdzy nie zostanie spełnione, otworzy ogień i wesprze desant Łotyszy, w przeciwnym wypadku: *całe przedsięwzięcie byłoby daremne*. Odpowiedź Brytyjczyka była zdawkowa: *z pewnością*.

Rosjanie dysponowali baterią artylerii ciężkiej oraz ciężkimi karabinami maszynowymi na lewym brzegu Dźwiny, które broniły podejścia do twierdzy Dzegužkalns i tym samym wyjścia z portu ryskiego. Okręty z desantem mogły wykonać swoje zadanie tylko w nocy. Pierwszą próbę opuszczenia portu podjęto w nocy z 13 na 14 października o 23.00. Szybki parowiec *Paweł* uzbrojony został w szybkostrzelne działko morskie kalibru 37 mm. Dowodził j-vltn. Pukītis. Niestety Rosjanie dostrzegli jednostkę i otworzyli ogień. Parowiec został uszkodzony, a na pokładzie kilku marynarzy odniosło obrażenia, w tym dowódca (został ranny w rękę). *Paweł* musiał zawrócić do nabrzeża „Eksporta".

Parowiec musiano pozostawić w celu usunięcia uszkodzeń. Działo zostało zdemontowane i przeniesione na holownik *Alfa*. Pukītis nie zamierzał jednak rezygnować. Otrzymał rozkaz, który musiał wykonać. Druga próba został podjęta o świcie 15 października. Gdy okręty wypłynęły z portu, wróg otworzył zaciekły ogień, ale tym razem flotylla miała szczęście i dwanaście okrętów desantowych, wydostało się z Rygi i dotarło do Vecmīlgrāvi, gdzie wkrótce potem wpłynął również statek szpitalny *Kareivis*.

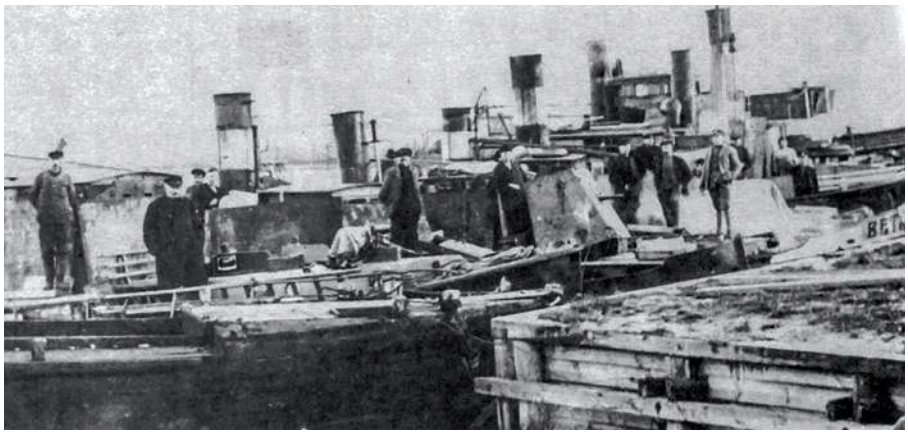
9. Pułku Piechoty zakończył się opanowaniem twierdzy Daugavgrīva i miasta Bolderāja. Po udanym desantowaniu statek szpitalny *Kareivis* zabrał rannych do Sarkandyugawy.

Następnie jednostki flotylli wojennej przeprowadziły rozpoznanie wzdłuż Dźwiny i do 18 października wszystkie jednostki 3. Łatgalskiej Dywizji Piechoty (3. Latgales kd) zostały przeniesione na lewy brzeg Dźwiny.

W październiku ze zmobilizowanych holowników i parowców rzecznych sformowano flotyllę wojenną, którą przystosowano do działań wojennych poprzez uzbrojenie w karabiny maszynowe, moździerze lub działa automatyczne. Utworzono 1. Dźwiński Dywizjon Bojowy (1. Daugavas kaujas divizionu), którego dowódcą został j-vltn. Eduards Verners Pukītis.

Z pozostałych okrętów utworzono 2. Dźwiński Dywizjon Transportowy (2. Daugavas transporta divizionu), który został podporządkowany zastępcy dowódcy Dywizjonu Morskiego, j-vltn. Aleksandrasovi Dērumsowi.

27 października 1919 roku doszło do starcia z Rosjanami. W rezultacie ostrzału jednostek z 1. Dźwińskiego Dywizjonu Bojowego ranny został j-vltn. Pukītis. Barka transportowa została



Kuter łącznikowy *Beta* zdobyty w lutym 1918 roku w Tallinnie przez wojska niemieckie. W lutym 1919 roku przejęli go z kolei bolszewicy, a w maju dostał się w ręce Łotyszy. Po uzbrojeniu jednostka została skierowana na jezioro Lubiań, gdzie jej załoga wspierała armię łotewską. Jesień 1919 roku.

15 października, około południa, gen Burt powiadomił Kwaterę Główną, że flota aliancka wesprze w walce armię łotewską. W południe, nie było żadnych oznak, że Rosjanie przygotowują się do ewakuacji z twierdzy Daugavgrīva. Oznaczało to, że nie spełnili ultimatum adm. Cowena. O 13.15 na rozkaz kadm. Brissona jego okręt flagowy, niszczyciel *L'Lestin*, otworzył ogień artyleryjski na twierdzę Daugavgrīva i Bolderāję. Po kilku minutach do ostrzału przyłączyły się *La Marne* i *L'Aisne* oraz brytyjskie jednostki.

Po rozpoczęciu bombardowania żołnierze z 1. batalionu i 8. kompanii 9. Rzeżyckiego Pułku Piechoty (9. Rēzekne kp) rozpoczęli w Mīlgrāvi zaokrętowanie na siedem kutrów.

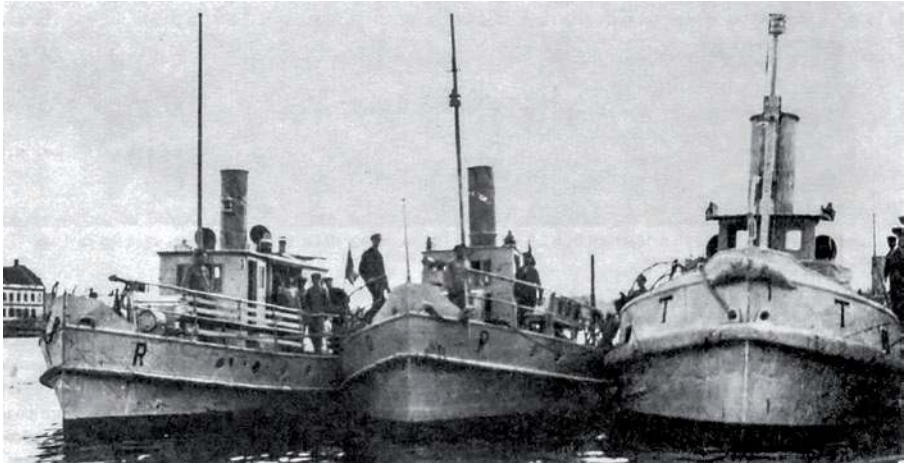
Gdy rozpoczął się ostrzał artyleryjski alianckich okrętów wojennych, jednostki desantowe, dowodzone przez Pukītisa, opuściły kanał Mīlgrāvi i skierowały się w stronę Daugavgrīvy, płynąc do wskazanych punktów wyjścia. Desant ciężko uszkodzona. Obsługując na holowniku *Alfa* działko sierż. sztab. Dāvids Riekstiņš otworzył ogień w stronę wrogów i umożliwił przeładowanie zaopatrzenia z tonącej barki na inne jednostki.

29 października w rejonie Ragaciems Łotysze dokonali udanego desantu i zmusili Rosjan do wycofania się ze swoich pozycji. W akcji desantowej wziął udział kuter *Baltija*.

2 listopada trzy jednostki 1. Dźwińskiego Dywizjonu Bojowego miały przetransportować desant żołnierzy z 7. Siguldzkiego Pułku Piechoty (7. Siguldas kp). Celem ataku była fabryka cementu położona przy ujściu rzeki Lielupe. Desant miały osłaniać dwie grupy bojowe, na prawym skrzydle(cztery okręty) oraz na lewym (trzy okręty), gdzie mieli nacierać żołnierze z 9. Rzeżyckiego Pułku Piechoty (9. Rēzeknes kp).

Dowódca Dywizjonu wyznaczył na dowódcę prawoskrzydłowej grupy j-vlnt. Fritsa Lipstonsa, a j-vlts Mārtiņša Vītoliņša został dowódcą grupy

eprasa.pl 80796bb337



Trzy kutry łącznikowe R, P i T w porcie ryskim w 1919 roku. Okręty te zostały zdobyte w tym roku w trakcie walk z Ochotniczą Zachodnią Armią gen. Bermondta-Awałowa. Po zakończeniu działań wojennych zostały zwrócone cywilnym właścicielom.

lewoskrzydłowej, j-ltn. Ansis Leja objął dowództwo nad okrętami grupy desantowej.

Przygotowania do desantu miał nadzorować zastępca dowódcy dywizjonu, j-ltn. Aleksandras Dērums. Zamierzano desantować dwie kompanie piechoty. Do akcji wydzielono dwie jednostki, trzecia miała utrzymywać łączność pomiędzy sztabem dywizji a desantem. Dwa kutry motorowe przeznaczono do ewakuacji rannych.

Rankiem 3 listopada grupa desantowa piechoty morskiej, składająca się z 3. i 4. kompanii 7. Siguldzkiego Pułku Piechoty (7. Siguldas kp), dowodzona przez kpt. Jānisa Mucenieksa, dotarła na miejsce załadunku. Grupa desantowa znalazła się na trzech kutrach, które holowały łącznie 15 drewnianych szalup. O godzinie 3.00 grupa opuściła Bolderāję. Warunki pogodowe nie były sprzyjające, wiał silny wiatr, wysokie fale kołysały okrętami. Wielu cierpiało na nudności i wymiotowało. Dwukrotnie łodzie zerwały się z holu, co opóźniało marsz. Ostatecznie grupa dotarła o świcie w rejon desantowania Edinburgai.

Zgodnie z planem, desant miał być wspierany przez dwa okręty alianckie, z których jeden zakotwiczył naprzeciwko ujścia rzeki Lielupe, a drugi naprzeciwko Asari. Przed lądowaniem okręty miały one ostrzelać wybrzeże. Ponieważ jednak okręty stacjonowały daleko od brzegu i panowała gęsta mgła na obu okrętach nie dostrzeżono rakiet sygnałowych wystrzelonych przed Łotyszy. Desant odbył się bez wsparcia artyleryjskiego.

Pomimo niesprzyjającej sytuacji, żołnierze wsiedli do szalup i skierowali się w stronę brzegu. Rosjanie dostrzegli zbliżających się Łotyszy i otworzyli z brzegu ogień z ciężkich karabinów maszynowych. Kapitan Mucenieks, dwóch oficerów i siedmiu żołnierzy zostało ciężko rannych. Dowódca wydał rozkaz przerwania desantu i powrotu na kutry. W drodze do Bolderāji zmarł jeden z rannych oficerów – por. Ozoliņš.

7 listopada młodszy j-vltn. Aleksandras Dērums otrzymał rozkaz przygotowania trzech kutrów, 15 szalup i holownika do lądowania, które miało się odbyć następnego dnia w rejonie Bulduri. Desant miały wspierać okręty alianckie.

Desant mieli wykonać żołnierze z 2., 3. i 4. kompanii 9. Rzeżyckiego Pułku Piechoty (9. Rēzeknes kp) pod dowództwem kpt. Fricisa Hermansonsa. Zaokrętowanie miało nastąpić w twierdzy Daugavgrīva. Zakładano, że kutry przewiozą żołnierzy. Aby ukryć zamiar desantu transportowce miały zostać zasłonięte przez okręty osłony, którymi były niszczyciele *Vovager*, *Vortingern* i *Ancre*. Za każdym niszczycielem miał „schować się" jeden transportowiec holujący pięć szalup.

Jednak w nocy zerwał się silny wiatr. Z powodu wiatru i dużych fal kutry nie mogły wyjść w morze, więc desant od strony morza również tym razem się nie powiódł.

W listopadzie Łotysze przystąpili do rozprawy z oddziałami Ochotniczej Zachodniej Armii. 10 listopada osiem kutrów z 1. Dźwińskiego Dywizjonu Bojowego, pod rozkazami dowódcy dywizjonu, znajdowało się w Volleri, a cztery pod dowództwem j-vltn. Fricisa Lipstonsa w Lielupe. Generalny atak na Rosjan rozpoczął się o godzinie 9.00 rano. Aby odciążyć atakujące jednostki piechoty, jednostki dywizjonu otrzymały zadanie odwrócenia uwagę wroga. Gdy artylerzyści dostrzegli okręty natychmiast skierowali na nie ogień. Marynarze postanowili podpłynąć jak najbliżej brzegu aby uciec z zasięgu bezpośredniego ognia, okręty zbliżyły się do lewego brzegu Dźwiny, gdzie znajdował się wróg, i otworzyły celny ogień z moździerzy i karabinów maszynowych na pozycje wroga i cementownię.

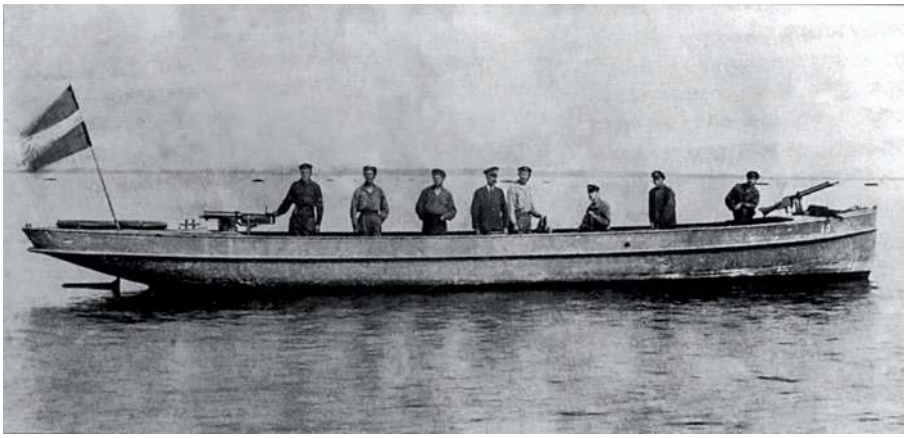
Ogień Rosjan był bardzo celny. Wszystkie okręty zostały uszkodzone. Najbardziej ucierpiał kuter *Cēzars*, oraz *Lielupe*. Kilku marynarzy zostało rannych, w tym – co chyba stało się tradycją – kmdr ppor. Pukītis, tym razem odłamek granatu utkwił w łydce dowódcy Dywizjonu. Rannych przetransportowano na statek szpitalny F.

Oddziały rosyjsko-niemieckie znajdujące się w Lipawie były dowodzone przez ltn. von Düfinga i wspierane przez własne jednostki pływające. Były to holowniki i kutry uzbrojone w szybkostrzelne działa i karabiny maszynowe.

Cztery jednostki łotewskie j-vltn Lipstonsa zaatakowały Vārni. Po jego zdobyciu Łotysze popłynęli w górę rzeki Lielupe torem wyznaczonym przez Niemców. W rejonie mostu Bilderin napotkały okręty przeciwnika. Rozpoczęła się wymiana ognia. Niemieckie okręty były lepiej uzbrojone i Łotysze musieli się szybko wycofać.

Po powiadomieniu o napotkaniu niemieckich okrętów cały 1. Dźwiński Dywizjon Bojowy skierował się w górę rzeki Lielupe. Łotysze chcieli rozbić Niemców i zdobyć jak najwięcej okrętów. Pojawienie się łotewskich okrętów nie uszło uwagi Niemców. Ponieważ przewaga była tym razem po stronie łotewskiej Niemcy postanowili się wycofać. Ostrzał niemiecki był chaotyczny i niecelny. Aby zebrać informacje o wrogu wysłano na rozpoznanie kuter *Cēzars*. Załoga stosunkowo szybko odszukała wroga. Okręty niemieckie zostały zacumowane w Varkaļi. Niemcy nieświadomi swojej sytuacji postanowili zatrzymać się na odpoczynek i uzupełnić amunicję. Po zapadnięciu zmroku Łotysze uderzyli. Atak był całkowitym zaskoczeniem. Niemcy porzucili znaczne ilości amunicji (głównie artyleryjskiej) i innego wyposażenie wojennego oraz żywności. Zdobycz została załadowana na dwie barki i odesłana do Rygi.

16 listopada, po zdobyciu Sloki, okręty Dywizjonu kontynuowały marsz w górę rzeki Lielupy. Marynarze łotewscy otrzymali informację, że jeden z niemieckich okrętów ma uszkodzony silnik i został pozostawiony przez nieprzyjaciela. Zarządzono poszukiwania. Po kilku godzinach, w jednym z bocznych kanałów, odkryto kuter *Oskars*. Jednostka była dobrze uzbrojona i opancerzona.



12 września 1919 roku powstała Flotylla Lubańska, dowodzona przez j-vltn. Eduarda Pukitisa. Terenem jej działania było jezioro Lubań, a wyposażenie stanowiły łodzie motorowe. Na zdjęciu łódź *Šrapnelis* uzbrojona w cekaem Maxim 08 na rufie oraz widoczny na dziobie elkaem Maxim 08/15.

eprasa.pl 80796bb337

21 listopada Dywizjon otrzymał rozkaz ataku w kierunku Jełgawy. W pobliżu tej miejscowości na lodzie znaleziono kilka min, które Niemcy ułożyli aby uniemożliwić ruchy okrętów.

Po zdobyciu Jełgawy Dywizjon Morski wzbogacił się o okręty, których Niemcy nie zdążyli wysadzić z powodu braku czasu. Były to: *Akots, Praces,* Nr 2*, P, Jānis, Vera, Mitau, Vilma, Hartman, Junge, Jordans*, *Schwinge, Katerina, Adlers, Hermans* i M-1 F*rankonia*. W większości były to zarekwirowane przez Niemców i Rosjan jednostki cywilne, które wkrótce zwrócono właścicielom. W służbie pozostawiono jedynie parowiec *P*.

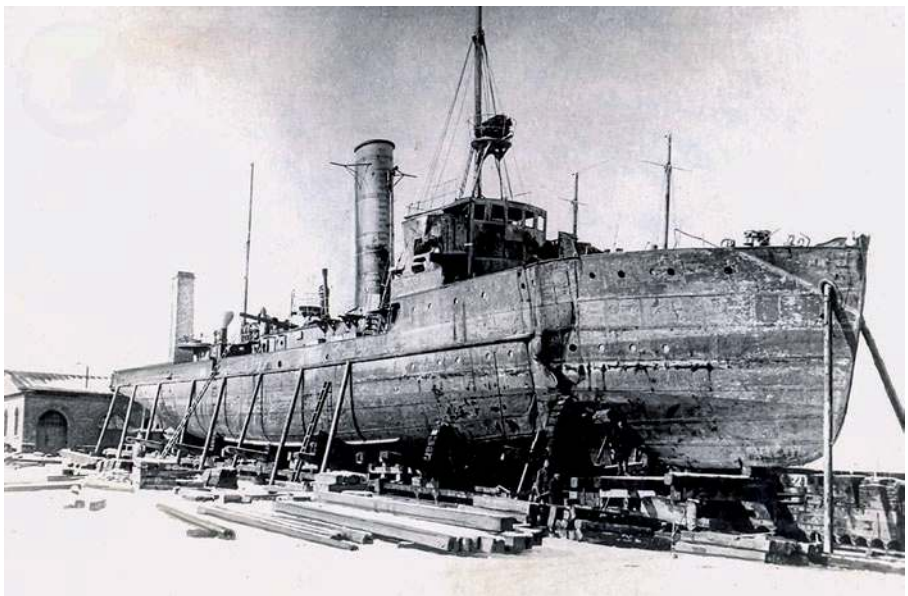
Zdobycie Jełgawy zakończyło działania wojenne 1. Dźwińskiego Dywizjonu Bojowego. Głównym zadaniem flotylli stało się dostarczanie sprzętu wojskowego, żywności i zbieranie trofeów wojennych.

LATA 1920–1923

Po zakończeniu działań wojennych Dywizjon Morski rozpoczął zwracanie zmobilizowanych cywilnych jednostek pływających. Do prawowitych właścicieli wróciły holowniki: *Agnes, Anita, Anna, Augsburg-1, Augsburg-6, Benkenholm, B, D, Fangi, Klāra, Komet, Mark, Maruszka, Mulgraben, Moritz, Poderra, Pārrāt, R, Roberts, Wołga*, a także motorówki: *Schenni* i *Mēri*. Marynarze (załoganci zmobilizowani wraz ze swoimi jednostkami) zostali zwolnieni do cywila.

11 grudnia 1919 roku utworzono Wojskową Policję Portową, której szefem został j-ltn. Jānis Vendis. Służyło w niej dziewięciu oficerów i 60 marynarzy, Wszyscy zostali wciągnięci na stan Dywizjonu Morskiego. Siedzibę Policji ulokowano w Rydze.

12 kwietnia 1920 roku powołano: Wydział Techniczny, Wydział Hydrograficzny oraz Warsztat Floty, które zostały podporządkowane dowódcy Dywizjonu Morskiego, a nieco później pozyskano również pływający dok *Liepāja* oraz dok *Bolderāja*. Naczelny Dowódca Armii włączył do dywizjonu, pod nazwą S, okręt *Schwinge*.Były niemiecki trawler minowy M68, który był w trakcie przebudowy, przemianowano na M.

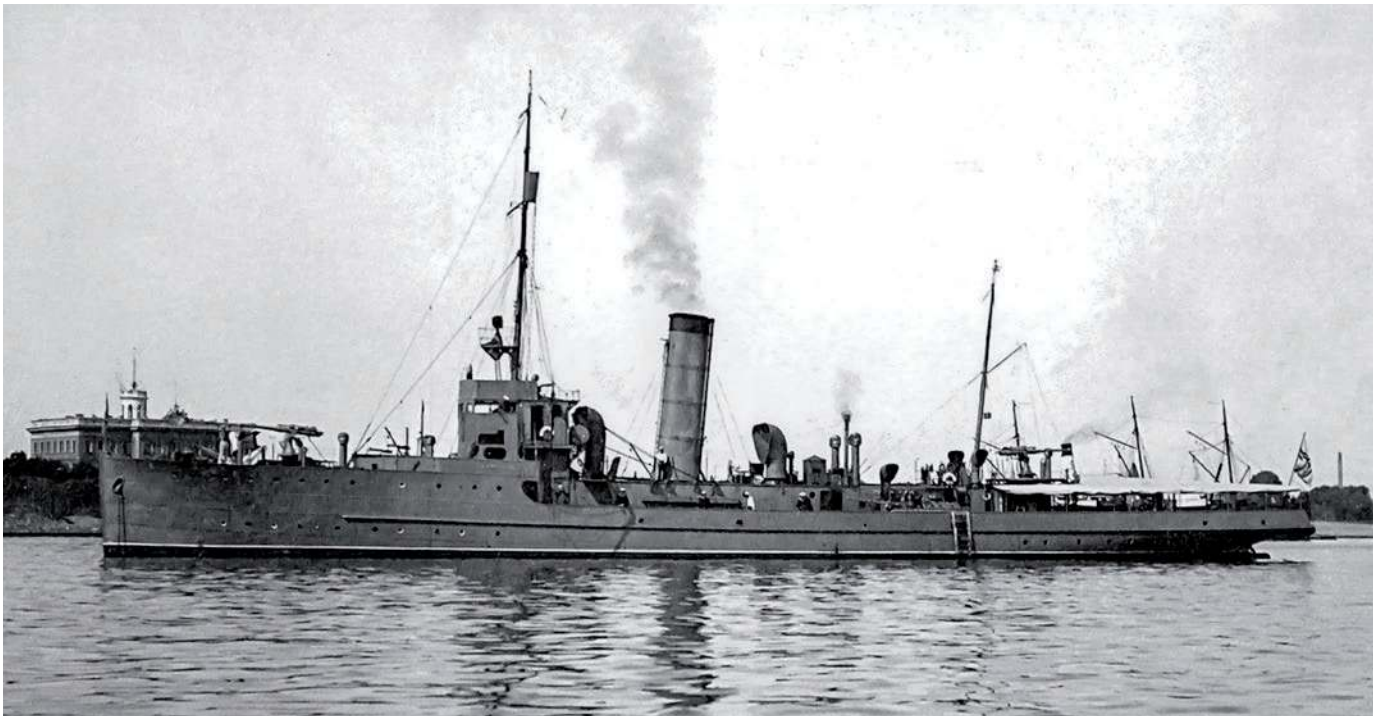


Niemiecki trałowiec M 68, który 29 października 1917 roku wszedł na minę w rejonie Dyneburga i zatonął. 15 marca 1919 roku został podniesiony z dna i odholowany do Rygi. Pomimo, że jednostka nie nadawała się do działań została wpisana na stan jako *Sarkanā Latvija* (*Czerwona Łotwa*).

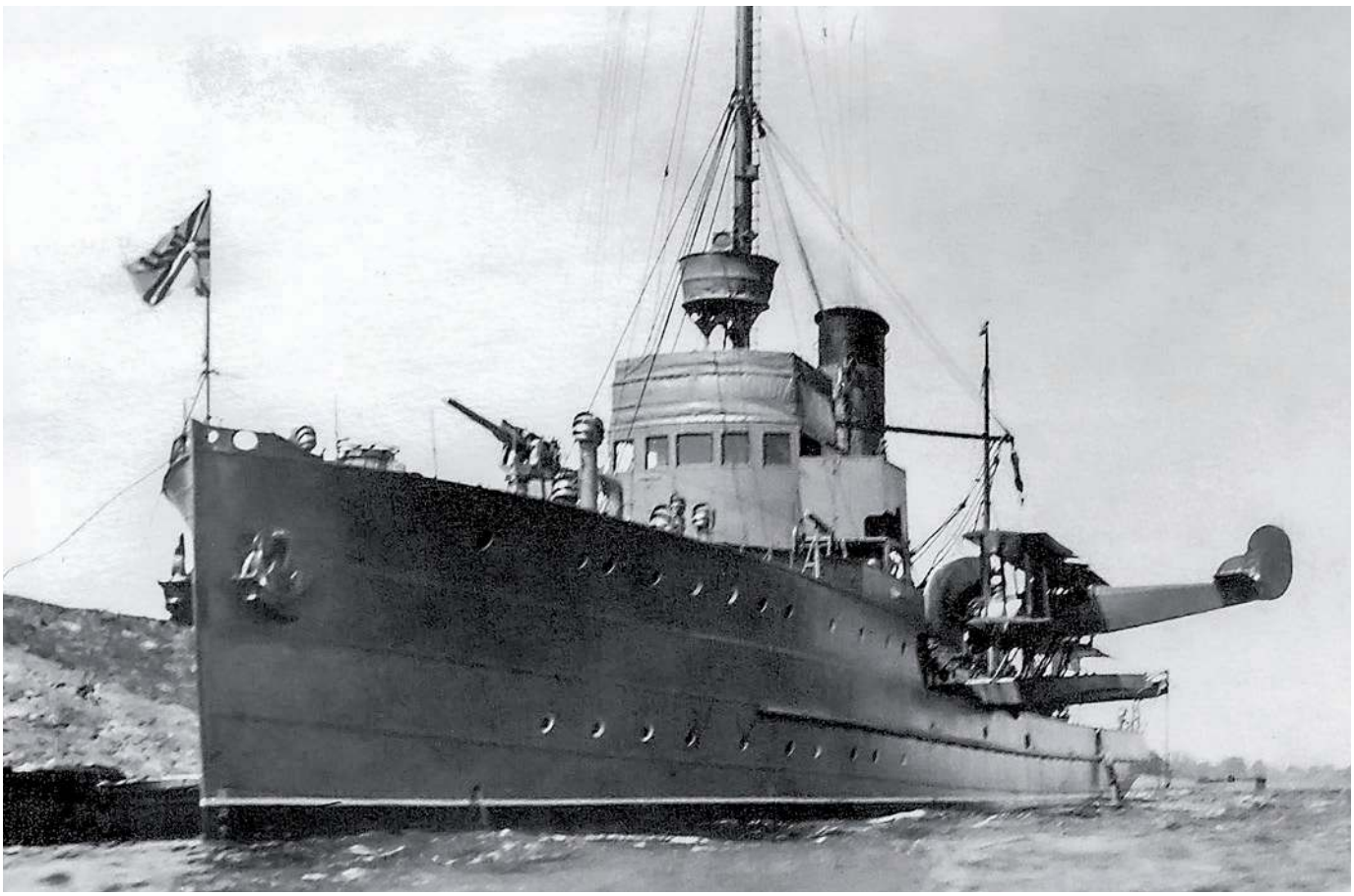
12 kwietnia 1920 roku, w miejsce 1. Dźwińskiego Dywizjonu Bojowego, utworzono 1. Dywizjon Okrętów Bojowych (1. Kaujas kuģu divizionu). Dowódcą został kmdr ppor. Eduards Puķīts, a do dywizjonu włączono kutry (używano nazwy bruņotos kuģus, czyli okręty pancerne): P, R, S, i M oraz motorówki *Mery*, B19, C1, D20 i *Gauja*. Okręt M wchodzący w skład dywizjonu znajdował się w remoncie. Kompania Morska została rozwiązana, a 1 czerwca 1920 roku jej personel przeniesiono do Straży Granicznej.

W czerwcu 1920 roku, podczas łotewsko-niemieckich negocjacji pokojowych, rząd łotewski próbował pozyskać okręty wojenne. W ramach reparacji wojennych Łotysze zażądali czterech okrętów podwodnych, 24 stawiaczy min oraz 10 torpedowców. Niemcy całkowicie zlekceważyli żądania łotewskie. Podobne oczekiwania wyrażono wobec strony radzieckiej. Jednak i w tym przypadku oczekiwania łotewskie pozostały bez odpowiedzi. Działania wojenne na Łotwie zakończyły się 11 sierpnia

Po zdobyciu trałowca (22 maja 1919 roku) przez armię łotewską zmieniono mu nazwę na M. 12 czerwca 1921 roku okręt został wpisany na stan armii łotewskiej. 10 listopada 1922 roku trałowiec po gruntownym remoncie został zwodowany jako *Virsaitis*. Jego pierwszym dowódcą został kpt. Jūlijs Briedis.



eprasa.pl 80796bb337



Załoga kanonierki *Virsaitis* w trakcie podnoszenia wodnosamolotu Hanriot HD-17. Po rozwiązaniu Łotewskiej Floty Wojennej w 1940 roku okręt, już jako T-297, został wcielony do Floty Bałtyckiej Czerwonego Sztandaru. Zatonął 2 grudnia 1941 roku, podczas rejsu z bazy w Hanko do Leningradu.

1920 roku, kiedy w Rydze podpisano traktat pokojowy z Rosją Radziecką, na mocy którego zrzekła się ona na zawsze wszelkich praw do ziem łotewskich.

14 lipca 1920 roku Dywizjon Morski przemianowano na Zarząd Marynarki Wojennej, a szefem został kmdr ppor. Jūlijs Briedis. W praktyce Zarząd kontynuował działalność Dywizjonu. Dotyczyła ona głównie działań mających zapewnić swobodną żeglugę, czyli rozminowania. Do tych prac wykorzystywano jednostki o małym zanurzeniu (motorówki). Praca był bardzo odpowiedzialna i niebezpieczna. Marynarze otrzymywali za nią specjalny dodatek.

W 1921 roku, wraz z likwidacją Kwatery Głównej Naczelnego Wodza, decyzją rządu do 1 maja miała ulec likwidacji także Administracja Morska. Procedurę określił minister obrony. Wraz z likwidacją Administracji Morskiej, Ministerstwo Wojny pozostało z jednym organem odpowiedzialnym za sprawy morskie i podlegającym Szefowi Sztabu Generalnego. Oficerem odpowiedzialnym za sprawy morskie był kpt. Archibald von Keyserling.

W dyspozycji Ministerstwa Wojny pozostały jedynie okręty: M, P, R, T oraz motorówki *Komet* (później *Komēta*), *Gauja* (później *Spulga*), A15 i A16 (później *Granāta*).

Wszystkie okręty podlegały w sprawach technicznych szefowi Departamentu Technicznego Ministerstwa Obrony. W zakresie utrzymania i eksploatacji okręty: P, R i T podlegały Dowódcy Oddziału Straży Granicznej. Okręt M podlegał bezpośrednio Departamentowi Utrzymania Wojennego w zakresie utrzymania, natomiast w zakresie eksploatacji – szefowi Sztabu Generalnego. W zakresie obsady załogi wszystkie okręty podlegały Sztabowi Generalnemu.

Na mocy postanowienia Ligi Narodów z października 1920 roku Łotwa otrzymała prawo do utworzenia marynarki wojennej. Zgodnie z tym postanowieniem Łotysze mogli posiadać cztery okręty podwodne o wyporności 400 ton, osiem kontrtorpedowców o wyporności do 1500 ton oraz do 1500 min morskich jako broń defensywną. Przyznany przez Ligę Narodów limit znacznie przekraczał możliwości finansowe państwa łotewskiego. Do 1927 roku, czyli do czasu wprowadzenia do służby okrętów podwodnych *Ronis* i *Spīdola*, jedyną nowoczesną jednostką bojową był trałowiec floty M 68.

Dane taktyczno-techniczne k/k *Virsaitis*

Wyporność	525 ton
Długość	56 m
Szerokość	7,6 m
Zanurzenie	2,2 m
Napęd	dwa silniki parowe Schulz o mocy 1200 KM, dwie śruby napędowe
Prędkość	17 węzłów
Zasięg	1200 mil morskich (2222,4 km)
Zapas węgla	115 ton
Zapas wody	25 ton
Uzbrojenie	dwa francuskie działa Carnet-Schneider kal. 7,5 cm* dwa działa Hotchkiss kal. 5,7 cm działo przeciwlotnicze kal. 7,5 cm cztery karabiny maszynowe Vickers, 30 min.
Załoga	69–70 ludzi

* W czerwcu 1929 roku zamiast nich zainstalowano dwa nowoczesne czeskie działa Škoda kal. 8,6 cm.

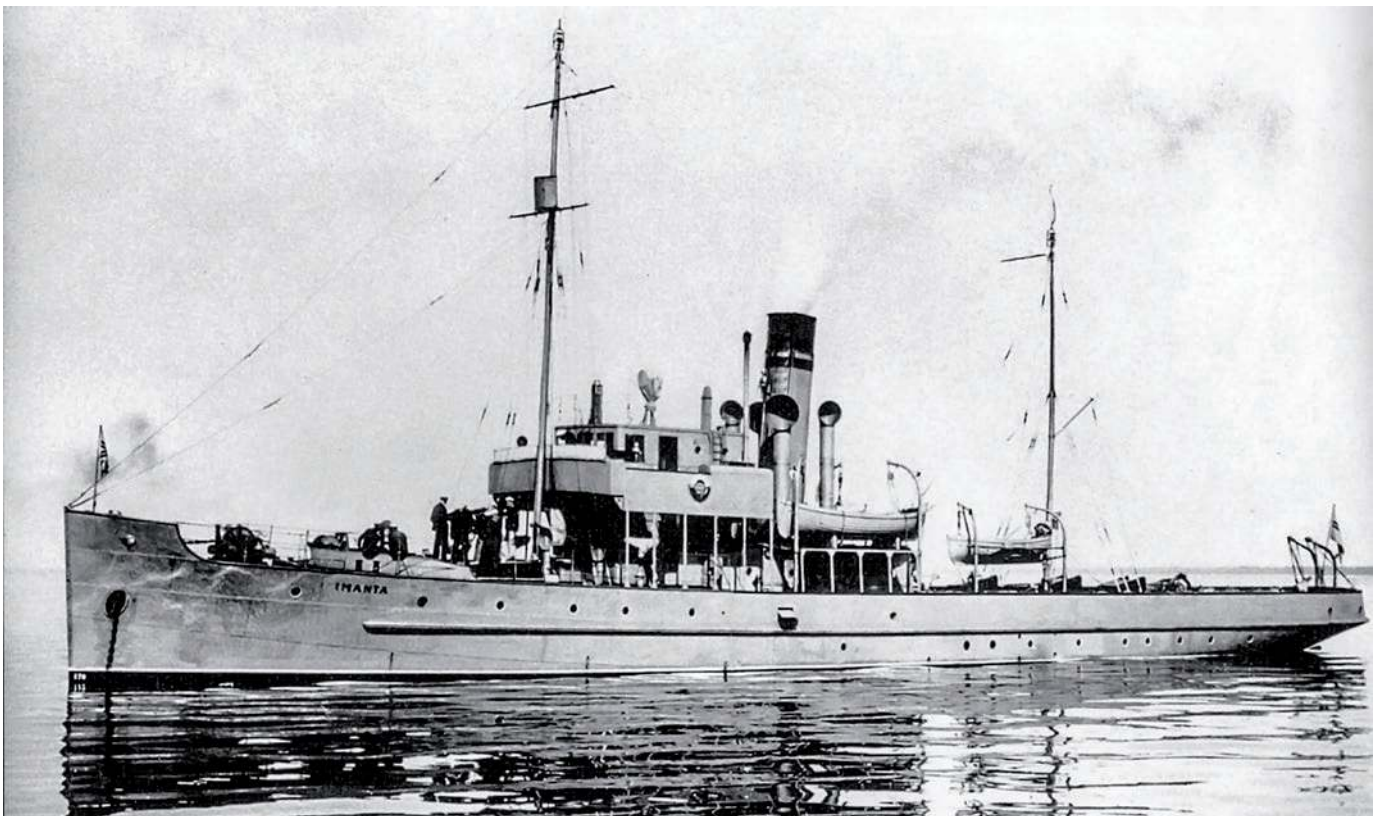
Niemiecki trałowiec floty M 68 został zbudowany w stoczni Neptun Werft w Rostocku, wszedł do służby w Kaiserliche Marine 6 października 1917 roku i po zaledwie 23 dniach służby (29 października 1917 roku) wszedł na minę w rejonie Dyneburga i zatonął.

Radziecka Łotewska Administracja Morska podniosła go na początku marca 1919 roku i oddała do remontu. 15 marca 1919 roku M 68, mimo że nadal niesprawny, został włączony do nowo utworzonej Łotewskiej Flotylli Wojennej jako trawler minowy *Sarkanā Latvija* (*Czerwona Łotwa*). Po wyzwoleniu Rygi spod panowania bolszewików 22 maja 1919 roku pozostał w Bolderāji, gdzie rozpoczęto jego remont.

Łotewskie Ministerstwo Obrony przejęło M 68 i zmieniło jego nazwę na M. Naprawy kontynuowano, wprowadzając pewne zmiany. Prace prowadzono w Ryskich Warsztatach Mechanicznych oraz warsztatach naprawczych w Bolderāja. W pracach uczestniczyło 180 robotników.

Chociaż trałowiec M wciąż przechodził remont i przebudowę, minister obrony wpisał okręt na stan floty z dniem 12 czerwca 1921 roku. Datę tę

eprasa.pl 80796bb337



Trałowiec *Imanta* został zwodowany 11 sierpnia 1926 roku w Hawrze. Jego uzbrojenie stanowiło działo kalibru 75 mm oraz cztery cekaemy. Po likwidacji Łotewskiej Floty Wojennej, jako T-299, został uzbrojony w działa 34-K kalibru 76,2 mm, działo 21-K kalibru 45 mm, trzy wukaemy DSzK kalibru 12,7 mm oraz dwa miotacze bomb głębinowych. Okręt zatonął 1 lipca 1941 roku po wejściu na minę (najprawdopodobniej radziecką) niedaleko Saaremy.

przyjęto później jako dzień utworzenia łotewskiej marynarki wojennej, odstępując od wcześniej przyjmowanej daty utworzenia floty – 10 sierpnia 1919 roku.

10 listopada 1922 roku nadeszło długo oczekiwane wydarzenie – były niemiecki trałowiec M 68 po gruntownym remoncie został zwodowany w Bolderāji jako łotewski okręt wojenny – kanonierka *Virsaitis*.

Na uroczystość wodowania przybyli przewodniczący Zgromadzenia Konstytucyjnego Janis Čakste, premier Zigfridas Meierovics, minister obrony Gustavs Zemgals, liczni zagraniczni dyplomaci oraz wojskowi. Salut honorowy oddano z dział znajdujących się w twierdzy Daugavgrīva. *Virsaitis* został okrętem flagowym dowódcy Floty Wojennej.

Załoga składała się z pięciu oficerów, 64 podoficerów i marynarzy, w tym 62 specjalistów. 20 listopada 1922 roku dowódcą k/k *Virsaitis* (k/k – karakugis, okręt wojenny) został doświadczony oficer marynarki, kpt. Jūlijs Briedis.

Virsaitis początkowo był klasyfikowany jako trałowiec minowy, następnie jako kanonierka-stawiacz min, ale ostatecznie zrezygnowano z określania typu, zadawalając się nazwą „okręt wojenny". Najpierw k/k *Virsaitis* odbywał rejsy szkoleniowe wzdłuż wybrzeża Łotwy i Zatoki Ryskiej. W sierpniu 1923 roku odbył swój pierwszy zagraniczny rejs szkoleniowy pod dowództwem kpt. Archibaldas Keizerlingsa (wcześniej von Keyserling). Celem był Göteborg w Szwecji. Na pokładzie znajdowała się delegacja oficerów lotnictwa i ministerstwa obrony, która płynęła do Szwecji w celu zwiedzania wystawy lotniczej.

Dowódcami k/k *Virsaitis* byli: kmdr ppor. Jūlijs Briedis (od 1 maja 1921 do 20 maja 1926 roku), kmdr por. Richards Fitinghofs-Šēls (od 1 czerwca 1926 do 6 listopada 1929 roku), kmdr por. Teodors Spāde (od 14 października 1929 do 19 września 1931 roku), kmdr por. Edgars Kadašs (od 14 października 1931 do 18 września 1939 roku), kmdr por. Reinholds Blodnieks (od 18 września 1939 do 24 maja 1940 roku), kmdr por. Antons Brūders (od 24 maja 1940 do 21 lipca 1940 roku) i kmdr por. Ansis Mežroze (od 21 lipca 1940 do 17 września 1940 roku).

PROGRAM BUDOWY FLOTY

25 stycznia 1923 roku prezydent Jānis Čakste zaproponował, aby Łotwa posiadała niewielką, ale dobrze uzbrojoną marynarkę wojenną, składającą się ze średniej wielkości okrętów nawodnych i okrętów podwodnych. Szczegółowe ustalenia pozostawiono Ministerstwu Wojny.

14 czerwca Ministerstwo Wojny przedstawiło program rozwoju marynarki wojennej. Zgodnie z nim zaplanowano zakup czterech kontrtorpedowców, czterech okrętów podwodnych, okrętu patrolowego, dwóch trałowców, 12 wodnosamolotów, a także pozyskanie 1500 min. Plan ten zamierzano zrealizować w ciągu siedmiu lat, czyli do 1930 roku.

Przedstawiony program budowy floty był przedmiotem długich debat wśród ministrów rządu. W rezultacie, biorąc pod uwagę trudności finansowe, zamiast siedmioletniego programu opracowano krótszy, bo tylko czteroletni program rozbudowy. Siłą rzeczy był on znacznie ograniczony. Zakładał kupno dwóch trałowców, dwóch okrętów podwodnych, sześciu wodnosamolotów i 500 min. Program przewidywał, że do 1924 roku uda się pozyskać okręty podwodne, do 1925 roku trałowce, miny morskie miano kupić w 1926 roku, a wodnosamoloty w 1927 roku. Plan ten wymagał akceptacja parlamentu.

W 1924 roku minister wojny, gen. Frecis Birkenšteins, przedłożył parlamentowi do zatwierdzenia krótkoterminowy program rozbudowy marynarki wojennej. Część posłów była zdania, że program taki jest całkowicie zbędny. Łotwa bowiem nie potrzebowała floty wojennej, a obrona wybrzeża mogła być realizowana przez artylerię nadbrzeżną. Posłowie ci nieoczekiwanie zyskali cennego sojusznika w osobie Eduarda Kalniņša, głównego inspektora artylerii.

Minister wojny, Birkenšteins, wskazał, że stworzenie jednolitego systemu artyleryjskiego wzdłuż wybrzeża jest nierealne. Artyleria może zostać rozmieszczona tylko w określonych rejonach i nawet przy stosunkowo gęstym rozmieszczeń obszar, który można będzie bronić jest ograniczony. Ponadto system obrony będzie kilkukrotnie droższy niż kupno okrętów. 11 marca 1924 roku, po licznych debatach, program rozbudowy floty został przyjęty. Łotwa miała wyasygnować sumę 9 989 200 łatów, czyli 440 tys. funtów szterlingów (w 1928 roku 100 łatów odpowiadało 172 zł) w ciągu czterech najbliższych lat.

Postanowiono, że jako pierwsze zostaną zamówione dwa trałowce, następnie dwa okręty podwodne. Okazało się, że w warsztatach w Lipawie można rozpocząć produkcję min morskich. Postanowiono wyasygnować pewna kwotę i jak najszybciej uruchomić produkcję

eprasa.pl 80796bb337

seryjną. Zakończenie programu miało nastąpić w 1928 roku.

5 czerwca 1924 roku rząd wydał rozporządzenie nakazujące powołanie specjalnej komisji, której zadaniem miała być ocena ofert jakie zostaną przedstawione Ministerstwu Wojny. Przewodniczącym komisji został zastępca ministra wojny gen. Ezeriņš. W jej składzie znaleźli się także: kpt. A. Keizerlings (przedstawiciel Naczelnego Wodza), płk L. Rozengrīns (Departament Uzbrojenia), por. inż. T. Meija (Wydział Techniczny Departamentu Uzbrojenia) oraz urzędnik wojskowy A. Kimenis, który miał zajmować się oceną kosztów przedstawionych ofert. Łotysze poprosili o przygotowanie wstępnych projektów technicznych oraz podanie szczegółowego harmonogramu prac i kosztorysu. Komisja miała wybrać najkorzystniejszą ofertę, zarówno pod względem technicznym, jak i finansowym. Prace miano zakończyć 26 czerwca 1924 roku.

Łotysze od samego początku stali na stanowisku, że oferta na okręty nie będzie konkursem otwartym. Zapytanie o propozycje ofertowe zostanie wystosowane tylko do dwóch państw: Francji i Wielkiej Brytanii, które były postrzegane jako najważniejsi sojusznicy. Jeszcze w 1923 roku, gdy rozpoczynano prace nad programem morskim, strona francuska w osobie attaché wojskowego kmdr. por. Vennina podjęła bardzo intensywne działania, aby pozyskać kontrakt.

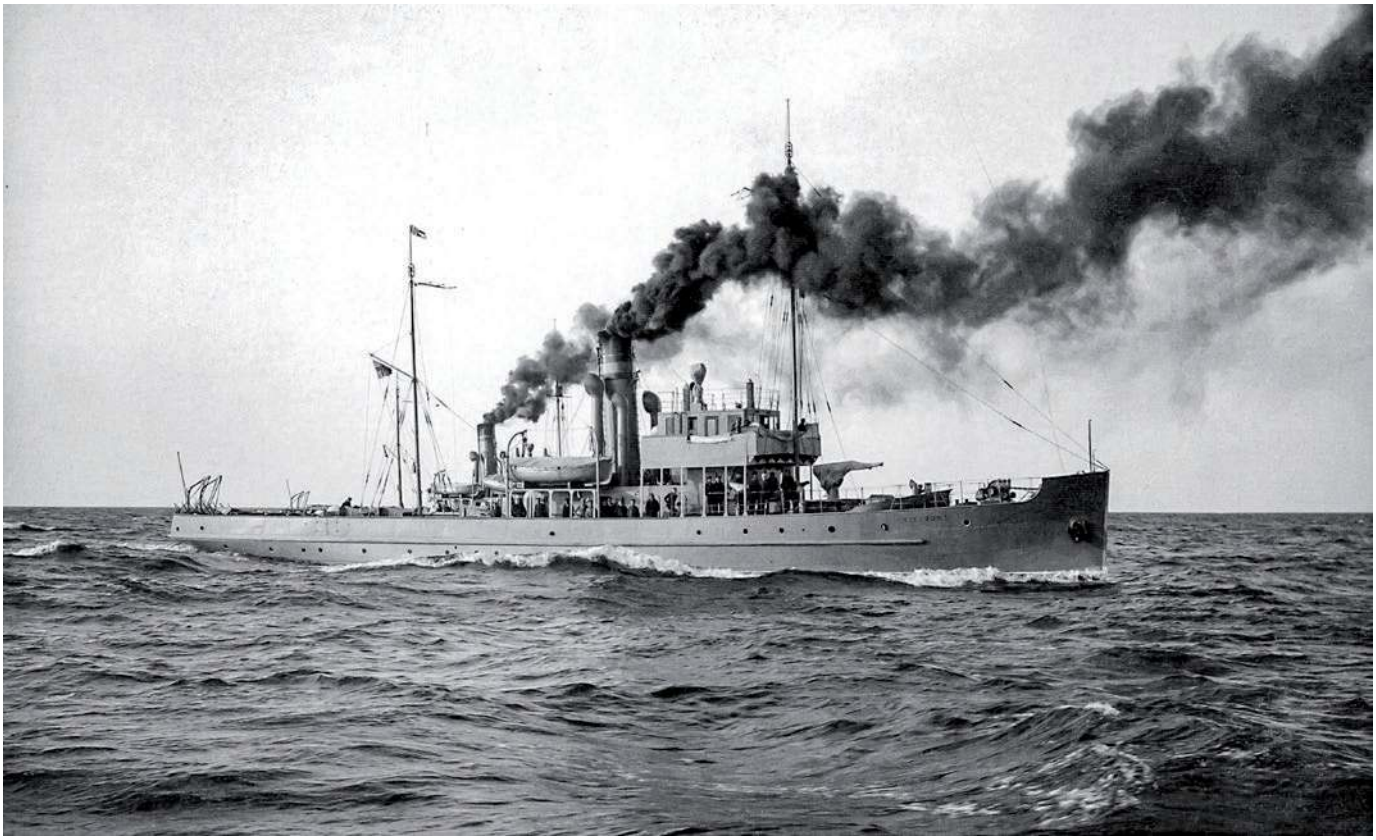
Vennin, po licznych rozmowach z łotewskimi oficerami pracującymi w Ministerstwie Wojny, doszedł do wniosku, że to nie warunki oferty będę najważniejsze, lecz tzw. korzyści dodatkowe, w tym przypadku możliwość wyszkolenia oficerów. Zakup okrętów podwodnych oznaczał, że konieczne będzie prowadzenie intensywnych szkoleń, tak aby okręty te spełniały pokładane w nich nadzieje związane z zadaniami obronnymi.

Oczywiście także Brytyjczycy zorientowali się, że konieczna będzie szersza współpraca z flotą łotewską aby pozyskać zamówienie, zwłaszcza, że w kwietniu 1924 roku Łotysze oficjalnie wystąpili z prośbą aby przyjąć do szkoły okrętów podwodnych przyjąć trzech oficerów, a czwarty miał być wysłany na kurs okrętów torpedowych. Brytyjski attaché na Łotwie mjr W.W.C. Lloyd skierował do Admiralicji notatkę, w której sugerował aby przychylnie rozpatrzeć prośbę Łotyszy, zwłaszcza, że Francuzi *czynią liczne obietnice*. Admiralicja stwierdziła, że bardzo chętnie zgodzą się na obecność łotewskiego oficera w szkole torpedowej, odnośnie do szkolenia oficerów okrętów podwodnych, to zgodnie z przyjętymi zasadami jest to niemożliwe. Jedyne co można zaproponować, to przeszkolenie przez brytyjskich instruktorów na łotewskich jednostkach. Zaznaczono także, że oferta szkoleniowa jest ważna jedynie w przypadku jeśli trałowce oraz okręty podwodne zostaną zamówione w brytyjskich stoczniach.

Francuski attaché kmdr por. Vennin zapewniał swoich łotewskich rozmówców, że Francja jest otwarta na szeroką współpracę i szkolenie we francuskich szkołach wojennych. W raportach wysyłanych do Paryża miał stwierdzić, że podjęcie współpracy z Łotyszami da możliwość umocnienia politycznych wpływów oraz że nadszedł najważniejszy moment *w zwalczaniu brytyjskich wpływów nad Bałtykiem*. Odpowiedź Paryża była po myśli Łotyszy. Zgodzono się, aby oficerowie łotewscy ukończyli pełne szkolenie we Francji wraz ze stażem na francuskich okrętach oraz wizytami szkoleniowymi we francuskich stoczniach. Autorem oferty był adm. Brisson, który był postrzegany na Łotwie jako bohater walk o Rygę i darzony olbrzymim szacunkiem. Trudno wyobrazić sobie lepsze zaproszenie do współpracy. Co więcej według raportu brytyjskiego posła w Rydze Francuzi mieli także przedstawić zobowiązania natury politycznej. Francuzi zasugerowali, że w przypadku gdyby Łotwa została zaatakowana, na Bałtyku pojawią się okręty francuskie.

Strona brytyjska zaproponowała, aby okręty podwodne zbudował koncern Vickers-Armstrong Ltd., a trałowce firma Hawthorne Lesile & Co. Ze strony francuskiej o zamówienie ubiegały się firmy Ateliers et Chantiers Augustin Normand (okręty podwodne) i Ateliers et Chantiers de la Loire (torpedowce). Z nadesłanymi ofertami miała zapoznać się specjalna ministerialna komisja. Komisja ta miała także formalnie ocenić techniczne aspekty ofert. Swoją „pomoc" przy ocenie brytyjskiej oferty zaproponował kmdr por. Vennin. J-kpt. Keizerlings przekazał Francuzowi dokumenty z brytyjską ofertą. Ten bardzo krytycznie ocenił informacje dotyczące okrętów podwodnych i miał stwierdzić, że w większości są one nieprawdziwie (dotyczyło to zakładanej prędkości oraz mocy silników elektrycznych). Vinnen miał przedstawić dokumenty *z dobrego źródła*, które poddawały w wątpliwość przedstawione osiągi

Drugim trałowcem zamówionym we Francji w ramach Planu Rozbudowy Floty był *Viesturs*. Okręt zwodowano 27 maja 1926 roku w Nantes. W październiku 1940 roku zmieniono jego nazwę na T-298, a w lipcu 1941 roku oznaczono go jako trałowiec Nr 57 (w sierpniu 1944 roku powrócono do oznaczenia T-298). Jednostka przetrwała wojnę. W 1948 roku służyła jako okręt hydrograficzny *Travers*, a w 1959 roku została skreślona ze stanu floty i zezłomowana.



eprasa.pl 80796bb337

techniczne. Ostatecznie wygrała oferta francuska. Brytyjczycy starali się przechylić szalę zwycięstwa, składając nową zmodyfikowana ofertę cenową. Stocznia J. Samuel White zaproponowała, że zbuduje oba okręty taniej niż Francuzi, bo tylko za 6 356 116 łatów, czyli o 76 tys. mniej. Ale wziąwszy pod uwagę, że cena za trałowce zaproponowana przez Francuzów było o 58% niższa niż brytyjska nic to nie dało.

W swoich raportach mjr Lloyd wskazywał, że w ostatecznym wyborze niepoślednią rolę odegrały zwyczaje panujące na Łotwie. Pisał, że ludzie zaangażowani w realizację kontraktu *oczekują rekompensaty, zazwyczaj w wysokości 10% wartości zamówienia*. Zwyczaj ten (nazwano go rosyjskim) jest zwalczany przez administrację (Państwowa Komisja Kontroli), ale nie zawsze przynosi to pożądane rezultaty. Poseł brytyjski na Łotwie, Addison, pisał w raporcie, że w rozmowie z gen. Baladoisem dowiedział się, że j-kpt. Keizerlings miał jakoby nabrać pewności o wyższości francuskich okrętów podwodnych, gdy dowiedział się, że zostanie Kawalerem Legii Honorowej (został odznaczony 19 listopada 1926 roku), ale równocześnie zauważył, że Francuzi z kontraktów zbrojeniowych uczynili część polityki zagranicznej. Pielęgnowali stary zwyczaj obowiązujący w polityce, mówiący, że *małe prezenty pozwalają podtrzymać przyjaźnie*, a kmdr por. Viennen dbał aby piwniczka z winami j-kpt. Keizerlingsa była stale dobrze zaopatrzona. Zwrócił także uwagę, że firma Vickers-Armstrong Ltd. popełniła kardynalne błędy, które zniechęcały Łotyszy, a nawet nastawiały wrogo do Brytyjczyków. Głównym było zatrudnienie jako przedstawiciela *idioty o nazwisku Sawicki* oraz niejakiego Sakowskiego *oszusta*. Obaj panowie byli Rosjanami z pochodzenia i irytowali Łotyszy. Sawicki miał publicznie dopytywać się komu i w jakiej wysokości ma wręczyć łapówkę za podpisanie umowy. Sakowski domagał się od jednego z oficerów, aby zapoznał go z Keizerlingsem i dowiedział się w jakiej wysokości chce łapówkę za kupno dwóch okrętów podwodnych. Okazało się także, że Sakowski oszukał kilka osób, obiecując im określone kwoty i nie wywiązując się ze swoich zobowiązań. Przede wszystkim obaj okazywali Łotyszom swoja wyższość i wyrażali tęsknotę za Imperium Carów. Addison miał napisać *czy można postępować głupiej niż oni?* Pomijając kwestie łapówek, które z pewnością wystąpiły (choć nie ma na to żadnych dowodów, poza prezentami), to Francuzi zgodzili się na studia oficerów łotewskich i staże na okrętach. Dodatkowo okazało się, że brytyjskie stocznie zdecydowanie nie akceptują tego, aby w trakcie budowy okrętów były kontrolowane, a prace budowlane nadzorowane przez członka komisji budowlanej wyznaczonego przez Ministerstwo Wojny. To z kolei wzbudziło nieufność do brytyjskiej oferty, zwłaszcza że przy zakupie brytyjskiego uzbrojenia we wcześniejszym okresie wielokrotnie stwierdzono, że przysyłany sprzęt był złej jakości lub uszkodzony. Biorąc to pod uwagę, Komisja odrzuciła ofertę budowy okrętów wojennych w Wielkiej Brytanii.

Francuzi natomiast nie zgłaszali zastrzeżeń do tego, aby w trakcie budowy okrętów były one kontrolowane, a ich budowa nadzorowana przez członka komisji budowlanej wyznaczonego przez Ministerstwo Wojny. Francuzi zobowiązali się dodatkowo do przeszkolenia dowódców okrętów podwodnych w Szkole Okrętów Podwodnych Marynarki Wojennej Francji w Tulonie. Komisja uznała zatem projekty złożone przez francuskie stocznie Ateliers et Chantiers Augustin Normand w Hawrze oraz Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes za akceptowalne zarówno pod względem technicznym, jak i finansowym.

Podjęto także decyzję, aby produkcję min zlecić warsztatom Portu Marynarki Wojennej w Lipawie, ponieważ byłoby to znacznie tańsze od ofert zagranicznych.

Uroczystość wodowania okrętu podwodnego *Ronis*, 1 lipca 1926 roku.

Na mocy zarządzenia nr 27 Ministra Wojny z 7 lipca 1924 roku, w celu zawarcia umowy między Ministerstwem Wojny a firmami Ateliers et Chantiers de la Loire i Ateliers et Chantiers Augustin Normand, powołano specjalny zespół, na czele którego stanął ppłk A. Keizerling. W jego składzie znalazł się także ppłk L. Rosen-Green, ppłk T. May, doradca prawny Ministerstwa Wojny, oraz po jednym przedstawicielu Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Kontroli. Projekt umowy miał zostać przedłożony Ministrowi Wojny do zatwierdzenia przez rząd.

Ministerstwo Wojny, po uzyskaniu zgody, zawarło 25 października 1924 roku umowę na budowę dwóch okrętów podwodnych i dwóch trałowców. Zamówione dwa okręty podwodne typu Loire-Simonet kosztowały 6 433 800 łatów, a dwa trałowce według planów Ateliers et Chantiers Augustin Normand, zaprojektowane specjalnie dla Łotwy, kosztowały 1 556 600 łatów.

Rozkazem nr 46 Ministra Wojny z 3 grudnia 1924 roku inżynier-mechanik por. Edgars Pinka, który wyjechał do Francji już 21 listopada, został mianowany kierownikiem prac budowlanych jednostek bojowych dla Eskadry Obrony Wybrzeża.

Na podstawie decyzji komisji budowlanej, Ministerstwo Wojny rozpoczęło w 1925 roku negocjacje z Ministerstwem Finansów w sprawie produkcji min w warsztatach portu morskiego w Lipawie. W wyniku negocjacji zamówiono 500 sztuk min morskich. Były to miny rosyjskiego typu wz. 1908. Materiały wybuchowe do nich zakupiono w Norwegii po bardzo okazyjnej cenie, co znacznie obniżyło koszty produkcji min (był to trotyl zamówiony przez Rosjan, którego nie odebrano). Części do min oraz torped pozyskano z Francji. W 1924 roku Francuzi przystąpili do likwidacji tzw. Floty Kołczaka, czyli okrętów Floty Czarnomorskiej, które w 1921 roku przypłynęły do Bizerty we francuskiej Afryce Północnej. Rosjanie przyprowadzili dwa pancerniki, dwa krążowniki, 10 kontrtorpedowców, cztery okręty podwodne, trzy torpedowce i wiele jednostek pomocniczych. Okręty przejęto jako częściową spłatę długów rządu rosyjskiego. Łotysze chcieli odkupić kilka jednostek, ale rząd francuski nie zgodził się. Zaproponowano wówczas stronie francuskiej odkupienie części uzbrojenia, czyli min morskich oraz torped. Takie rozwiązanie zaakceptowano i w ten sposób do floty łotewskiej trafiły rosyjskie miny morskie i torpedy, zwłaszcza że zarówno miny, jak i torpedy znajdowały się w bardzo dobrym stanie technicznym (Łotysze płacili od 3000 do 10 000 łatów za torpedę, podczas gdy nowa kosztowała 25 000).

UTWORZENIE ESKADRY OBRONY WYBRZEŻA

W związku z rozpoczęciem programu budowy floty, 27 czerwca 1924 roku, na mocy rozkazu prezydenta utworzono Eskadrę Obrony Wybrzeża (Jūras krastu aizsardzības eskadru). Początkowo w skład eskadry wchodziły: k/k *Virsaitis*, motorówka *Komēta* oraz Oddział Lotnictwa Morskiego (Jūras aviācijas nodalu). Po otrzymaniu zamówionych we Francji okrętów także one miały wejść na wyposażenie Eskadry. W związku z budową zamówionych we Francji okrętów wojennych konieczne było wybudowa-

eprasa.pl 80796bb337

nie, wyposażenie i przygotowanie baz i innych obiektów technicznych dla nowych okrętów podwodnych i kutrów minowych, zarówno w Lipawie, jak i w twierdzy Daugavgrīvā.

W Porcie Marynarki Wojennej w Lipawie miała powstać stała baza okrętów podwodnych z magazynami, warsztatem torpedowym, stacją ładowania akumulatorów, zbiornikami paliwa, kotłownią do ogrzewania okrętów podwodnych zimą, basenem do ćwiczeń obsługi sprzętu ratunkowego, izbą chorych, sklepem i klubem. Miała również powstać specjalna pływająca torpedownia do ćwiczeń strzelania torpedami. W twierdzy Daugavgriva miano przygotować bazę dla trałowców z niezbędnymi pomieszczeniami i magazynami. Należy zauważyć, że k/k *Virsaitis* nie posiadał bazy jako takiej, lecz miał stałe miejsce cumowania w Porcie Wojskowym w Lipawie i Rydze.

2 maja 1926 roku Eskadra Obrony Wybrzeża liczyła 45 oficerów oraz 560 podoficerów i marynarzy. Oficerami byli absolwenci byłej Carskiej Szkoły Marynarki Wojennej i Szkoły Oficerów Rezerwy Marynarki Wojennej z mniejszym lub większym doświadczeniem w służbie. Podoficerami byli, absolwenci niższych kursów mechaniki okrętowej oraz absolwenci I kursu Szkoły Instruktorów Floty. Wśród marynarzy byli zarówno ochotnicy, jak i ci, którzy zostali powołani do służby w ramach corocznego poboru.

W 1926 roku dowódca eskadry, j-kpt. A. Keizerlings, zaproponował nadanie nowo wybudowanym trałowcom minowym nazw *Pulkvedis Kalpaks* i *Viesturs*, a okrętom podwodnym – *Ronis* i *Līdaka*. Nazwy okrętów i okrętów podwodnych opublikowano w prasie. Ostatecznie prezydent, rozkazem nr 57 z 9 marca tego roku, nadał przyszłym łotewskim okrętom obrony wybrzeża następujące nazwy: trałowiec minowy nr 1 – *Imanta*; trałowiec minowy nr 2 – *Viesturs*; okręt podwodny nr 1 – *Ronis*; okręt podwodny nr 2 – *Spīdola*.

19 maja 1926 roku Ministerstwo Wojny i Dowództwo Eskadry przyjęły zamówienie na 500 min z warsztatów w Porcie Marynarki Wojennej w Lipawie. Ilość wyprodukowanych min, w porównaniu z długością łotewskiej granicy przybrzeżnej, była znikoma. W razie ewentualnej wojny miny miały zostać wykorzystane do zabezpieczenia pól minowych w Zatoce Ryskiej i Cieśninie Irbeńskiej. Ponieważ baza trałowców do blokady miała powstać w Dyneburgu, z praktycznego punktu widzenia miny umieszczono w kazamatach twierdzy Daugavgrīvā.

Dane taktyczno-techniczne trałowców *Imanta* i *Viesturs*.

Wyporność	255 ton
Długość	49 m
Szerokość	6,4 m
Zanurzenie	1,5 m
Napęd	dwa silniki parowe o mocy 650 KM, dwie śruby napędowe
Prędkość	14 węzłów
Zasięg	1100 mil morskich (ok. 2037,2 km)
Uzbrojenie	działo przeciwlotnicze kal. 7,5 cm Škoda, cztery karabiny maszynowe Vickers, 30 min
Załoga	39 ludzi.

Pod koniec 1924 roku dowództwo Eskadry powołało Służbę Obserwacji Morskiej (Juras novērošanas dienests) zamiast Służby Łączności Morskiej, która została podzielona na okręgi: ryski, lipawski, windawski i ainaski, a także posterunki sygnałowe w Dyneburgu, Mikeļtorni, Oviši oraz wojskową stację radiową w Tukums. Dowódcami Służby byli: kmdr ppor. Teodors Spāde (od 20 maja 1926 do 6 listopada 1929 roku), kmdr por. Richards Fitinghofs-Šēls (od 6 listopada 1929 do 11 maja 1935 roku) i kmdr por. Roberts Zariņš (od 13 maja 1935 do 3 marca 1937 roku).

Gdy budowa zamówionych we Francji okrętów dobiegała końca, 20 maja 1926 roku utworzono Dywizjon Trałowców Dozorowych (Aizžogotāj u traleru divizionu), który wszedł w skład Eskadry Obrony Wybrzeża. W jego skład weszły przyszłe trałowce nr 1 *Imanta* i nr 2 *Viesturs*. Dowódcą dywizjonu został kmdr por. Jūlij Briede (od 1 czerwca 1926 do 28 grudnia 1934 roku), zastąpił go kmdr ppor. Ernests Barotājs (od 28 grudnia 1934 do 21 lipca 1940 roku), następnie dowódcą był kmdr ppor. Fricis Lipstons (aż do 17 września 1940 roku).

Pierwszy z nowych okrętów wojennych – trałowiec nr 2 *Viesturs* – został zwodowany 26 maja 1926 roku w stoczni Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes.

Budowa drugiego okrętu, czyli trałowca nr 1 *Imanta*, w stoczni Ateliers et Chantiers Augustin Normand, przeciągnęła się nieznacznie, i wodowanie odbyło się 11 sierpnia 1926 roku w Hawrze.

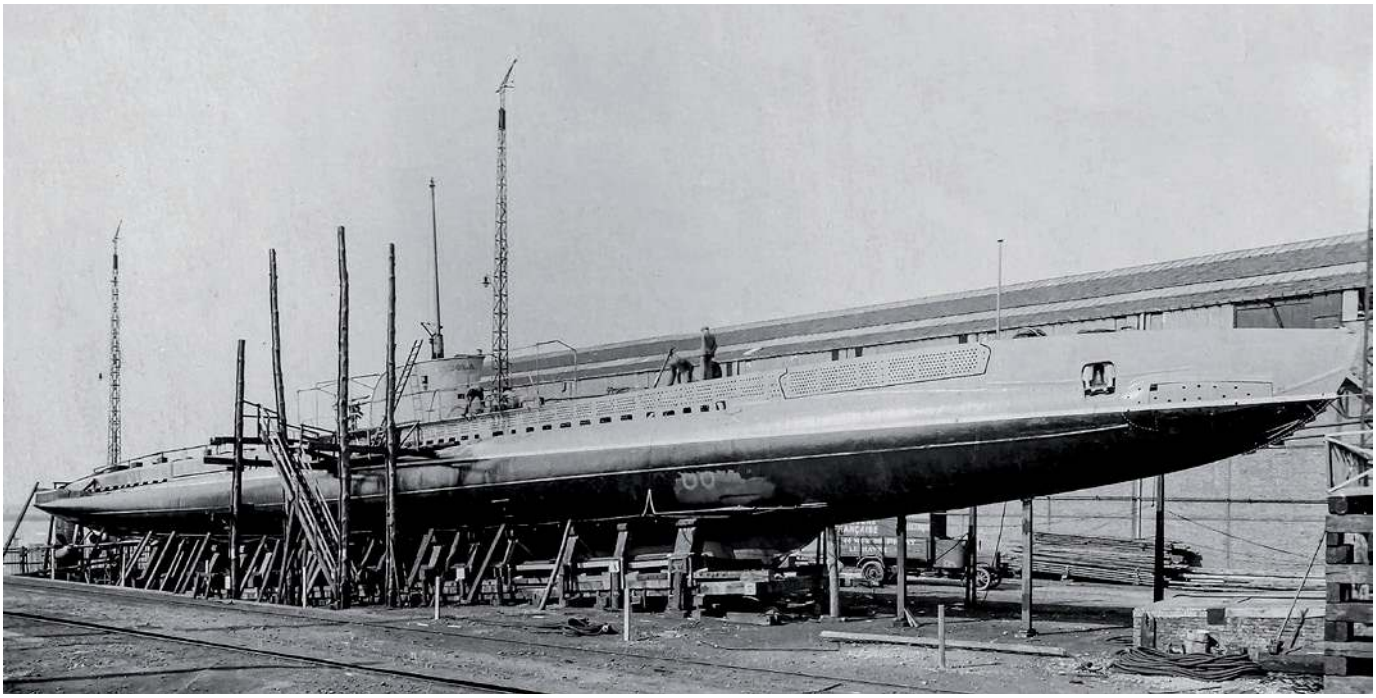
3 sierpnia 1926 roku dowódcą trałowca *Viesturs* został ltn. Ernests Barotajas, a dowódcą trałowca *Imanta* ltn. Vakts Edgars Kadašas. 7 sierpnia obaj oficerowie wyruszyli do Francji, aby objąć dowództwo i przekazać nowe okręty Łotwie.

Dowódca eskadry, kpt. A. Keizerlings, przybył do Francji na k/k *Virsaitis* i wziął udział w odbiorze obu jednostek oraz nadzorował ich przygotowanie do rejsu na Łotwę. 2 października miał miejsce oficjalny odbiór jednostek i okręty zostały oficjalnie włączone w Eskadry Obrony Wybrzeża. Jeszcze tego samego dnia wszystkie trzy okręty wyruszyły w drogę powrotną na Łotwę.

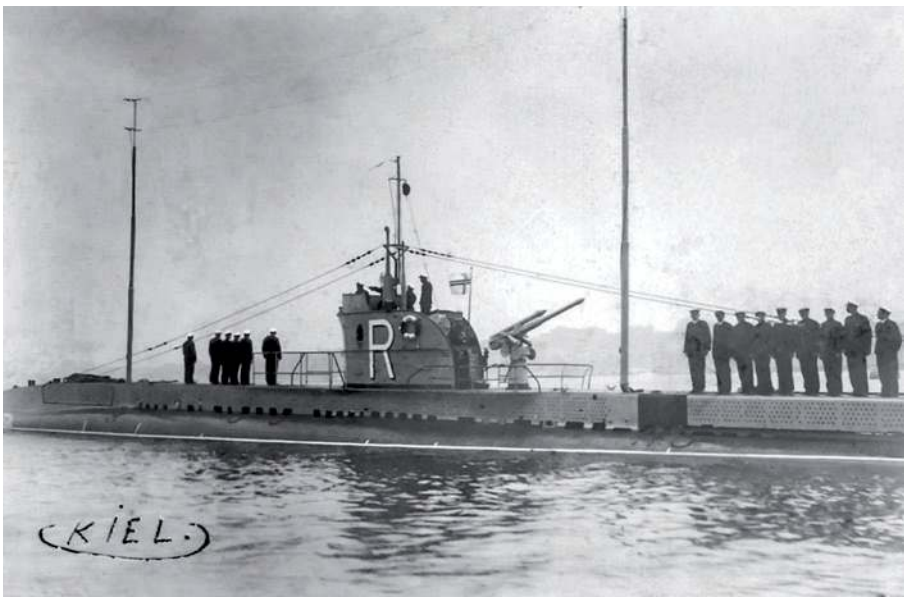
W czasie rejsu okręty natrafiły w rejonie Borholmu na bardzo silny wiatr. W ten sposób okręty przeszły pierwszy egzamin. Zarówno okręty, jak i załogi poradziły sobie z trudnościami. 30 października 1926 roku oba okręty wpłynęły do portu w Lipawie.

Dowódcami trałowca *Imanta* byli: kpt. Edgars Kadašs (od 1 czerwca 1926 do 11 listopada 1931 roku), kpt. Fricis Lipstons (od 23 listopada 1931

Drugą (bliźniaczą) jednostką była *Spīdola*, której wodowanie miało miejsce 6 października 1926 roku.



eprasa.pl 80796bb337



Okręty podwodne brały udział w kilku wizytach zagranicznych. 27 lipca 1933 roku Eskadra odwiedziła Gdynię, a w sierpniu 1935 roku (9–14 sierpnia) okręty wizytowały port w Kolonii. Na zdjęciu *Ronis* wpływający do niemieckiego portu, na kiosku widoczna litera „R".

do 27 maja 1934 roku), kpt. Edgars Mitenbergs (od 28 maja 1934 do 12 stycznia 1939 roku oraz ponownie od 23 kwietnia do 17 września 1940 roku), kpt. Antons Brūders (od 13 stycznia 1939 do 23 kwietnia 1940 roku).

Dowódcami trałowca *Viesturs* byli: kpt. Ernests Barotājs (od 7 sierpnia 1926 do 9 stycznia 1935 roku), kpt. Fricis Lipstons (od 13 lutego 1935 do 12 stycznia 1939 roku), kpt. Ansis Mežroze (od 13 stycznia 1939 do 21 lipca 1940 roku) oraz kpt. Kārlis Turovskis (od 21 lipca 1940 do 17 września 1940 roku).

1 czerwca 1926 roku w ramach Eskadry Obrony Wybrzeża Morskiego utworzono Dywizjon Łodzi Podwodnych. Jego dowódcą mianowano kom-ltn. Ādolfsa Bergsa, który został również dowódcą okrętu z/ū *Ronis* (z/ū – zemūdens lavia, łódź podwodna). Dowództwo drugiego okrętu z/ū *Spīdola* powierzono ltn. vietn. Oskarowi Rodinšowi. Szefem dywizjonu został kpt. Ernest Rozentāl, a dowódcą bazy ltn. vietn. Voldemār Plūkītis. 29 lipca 1926 roku, tender artyleryjski *Artilērists* z Daugavgrīva został włączony do Dywizjonu Łodzi Podwodnych jako okręt pomocniczy P1. Jednostka ta służyła w dywizjonie tylko do 25 lipca 1927 roku. Okręt został przydzielony do twierdzy Daugavgrīva jako okręt zaopatrzeniowy.

Pierwszy łotewski okręt podwodny, *Ronis,* został zwodowany 1 lipca 1926 roku w stoczni Ateliers et Chantiers de la Loire w Nantes (w tej stoczni w 1927 roku budowano okręt ORP *Ryś*). Ceremonii wodowania *Ronisa* dokonała Judīte Andersone. W uroczystości wzięli udział dowódca armii łotewskiej, gen. Erichs Radzinš, dowódca Eskadry Obrony Wybrzeża, j-kpt. A. Keizerlings, dowódca Dywizjonu Łodzi Podwodnych i okrętu *Ronis*, kom-ltn. Ādolfs Bergs (który przybył do Nantes 29 czerwca), kierownik budowy okrętów bojowych we Francji i jednocześnie inżynier-mechanik okrętu *Ronis*, kom-ltn. Edgars Pinka.

10 sierpnia 1926 roku załogi okrętów *Ronis* i *Spīdola* wypłynęły z Rygi do Francji, aby zapoznać się z nowymi okrętami podwodnymi. Zgodnie z umową Francuzi podjęli się także przeszkolenia marynarzy łotewskich. 29 sierpnia 1926 roku łotewscy podoficerowie skierowani do służby na okrętach podwodnych wyjechali z Nantes do Brestu, aby odbyć szkolenie na francuskich okrętach podwodnych, które ukończyli 15 września.

Okręt *Spīdola* został zwodowany 6 października 1926 roku w stoczni Chantiers et Ateliers Augustin Normand w Hawrze (w tej stoczni budowano okręt ORP *Wilk*). W ceremonii wodowania uczestniczyli dowódca Dywizjonu Łodzi Podwodnych oraz inżynier-mechanik okrętu *Ronis*, kom-ltn. Pinka. Rozpoczął się okres prac wykończeniowych oraz prób morskich.

Podczas pobytu we Francji, 6 stycznia 1927 roku, w szpitalu wojskowym w Breście, zmarł kapral elektryk Ansis Gintops służący na okręcie *Ronis*. Przyczyną śmierci było ostre zapalenie wyrostka robaczkowego. Łotysz został pochowany na cmentarzu w Breście.

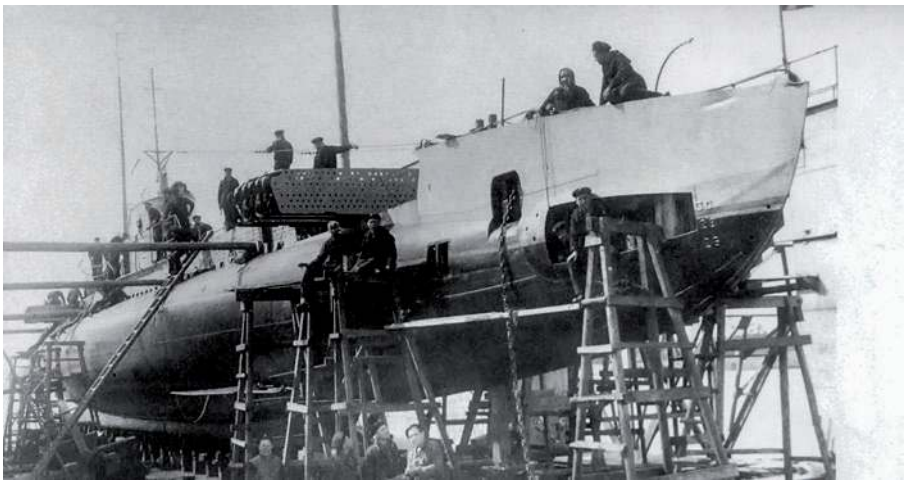
Próby morskie łotewskich okrętów podwodnych prowadzono w Zatoce Biskajskiej pod kierownictwem francuskich specjalistów. 12 lutego 1927 roku doszło do incydentu. Podczas wynurzania okręt *Spīdola* wszedł w kolizję z francuskim kutrem patrolowym. Dowódca kutra uderzył w peryskop okrętu podwodnego, na szczęście uszkodzony został tylko on. Wina za ten incydent leżała po stronie francuskiej jednostki, a okręt podwodny nie został jeszcze oficjalnie odebrany przez Łotyszy, dlatego wszelkie koszty naprawy musiała pokryć francuska stocznia.

Oficjalne przekazanie okrętów miało miejsce w maju 1927 roku. Dokonał tego dowódca eskadry j-kpt. Keizerlings, który 21 kwietnia 1927 wyruszył w rejs do Francji na pokładzie okrętu *Virsaitis*. Na początku maja okręty *Ronis* i *Spīdola* w asyście *Virsaitisa* wypłynęły w drogę powrotną. Po drodze łotewskie okręty zawinęły do Kolonii. Jednostki były wizytowane był przez wadm. Ericha Raedera. Po wpłynięciu na Bałtyk zespół napotkał bardzo trudne warunki pogodowe. Na szczęście okrętom bez większych problemów udało się dopłynąć do Lipawy. Na spotkanie zespołu wypłynęły trałowce *Imanta* i *Viesturs.* W asyście tych okrętów 20 maja 1927 roku okręty Dywizjonu Okrętów Podwodnych weszły do Portu Wojennego.

Do Dywizjonu Okrętów Podwodnych przydzielono nową jednostkę. Był to przebudowany lodołamacz *Passat*, który 20 czerwca 1927 roku, już jako *Varonis*, rozpoczął służbę. Dowódcą został ltn. Albert Kalniņš.

Dywizjon dysponował także tendrem *Brīnums*. Okręt zbudowano w 1925 roku w Rydze, napęd stanowił silnik o mocy 65 KM, rozwijał prędkość 8 węzłów, a załogę stanowiło trzech marynarzy.

Rozbudowa sił morskich spowodowała, że wiele stanowisk było nie obsadzonych. Postanowiono powołać oficerów, których zwolniono wcześniej ze względu na stan zdrowia lub którzy złożyli wnioski o przeniesienie w stan spoczynku. Powierzono im funkcje administracyjno-organizacyjne. 29 lipca 1927 roku kom-kpt. Erich Fitinghoff-Schēl został wcielony do czynnej służby wojskowej, a 19 sierpnia mianowano go dowódcą bazy Dywizjonu Łodzi Podwodnych. Kpt. Hermanis Klīves został przeniesiony z 1. Pułku



Okręty podwodne uzbrojone były w sześć wyrzutni torped kalibru 450 mm. W części dziobowej znajdowały się dwie stałe wyrzutnie (na zdjęciu bez klap osłaniających) oraz dwie ruchome wyrzutnie znajdujące się z przodu i tyłu kadłuba. Wyrzutnie (na zdjęciu widoczne obrócone wyrzutnie przednie) mieściły po dwie torpedy.

eprasa.pl 80796bb337

Piechoty do dowództwa Eskadry Obrony Wybrzeża i 1 października został oficerem flagowym Dywizjonu oraz dowódcą jego kompanii bazowej (ochrony bazy).

3 maja 1928 roku zgodnie z rozkazem nr 13 ministra wojny Dywizjon Łodzi Podwodnych został przemianowany na Dywizjon Podwodny (Zemūdeņu divizionu). Zmieniono także nazewnictwo z łodzi podwodnej (zemū-dens laiva) na okręt podwodny (zemūdenēm).

Dowódcami dywizjonu byli: kom-kpt. Ādolfs Bergs (od 1 czerwca 1926 do 30 stycznia 1929 roku), j-kpt. Oskars Rodinš (od 30 stycznia 1929 do 12 października 1937 roku) oraz j-kpt. Ādolfs Kalns (w okresie od 4 listopada 1937 do 14 września 1940 roku). Dowódcami okrętu podwodnego *Ronis* byli: kom-kpt. Ādolfs Bergs (po zmianie nazwiska Kalnas) (w okresie 31 czerwca 1926 do 3 maja 1938 roku), kom-kpt. Reinholds Blodnieks (w okresie od 31 maja 1938 do 30 kwietnia 1940 roku) oraz kom-kpt. Hugo Legzdinš (w okresie od 24 maja 1940 do 17 września 1940 roku). Okrętem podwodnym *Spīdola* dowodzili: j-kpt. Oskars Rodinš (w okresie od 31 maja 1926 do 7 października 1937 roku), kom-kpt. Reinholds Blodinieks (początkowo w okresie od 21 grudnia 1936 do 29 września 1937 roku jako pełniący obowiązki, a następnie jako dowódca do 31 maja 1938 roku), kom-kpt. Ādolfs Bergs (w okresie od 31 maja 1938 do 15 lipca 1940 roku) oraz kom-kpt. Kārlis Kalācis (w okresie od 15 lipca 1940 do 17 września 1940 roku). Dowódcami okrętu pomocniczego *Varonis* byli: vakts ltn. Alberts Kalniņš, vakts ltn. Aleksandrs Dērums, kpt. Hermanis Klīve, vltn. Antons Brūders, kpt. Jēkabs Arnolds Ķīsis, vltn. Teodors Mamis, kpt. Augusts Ezeriņš i vltn. Volfgangs Cīrke.

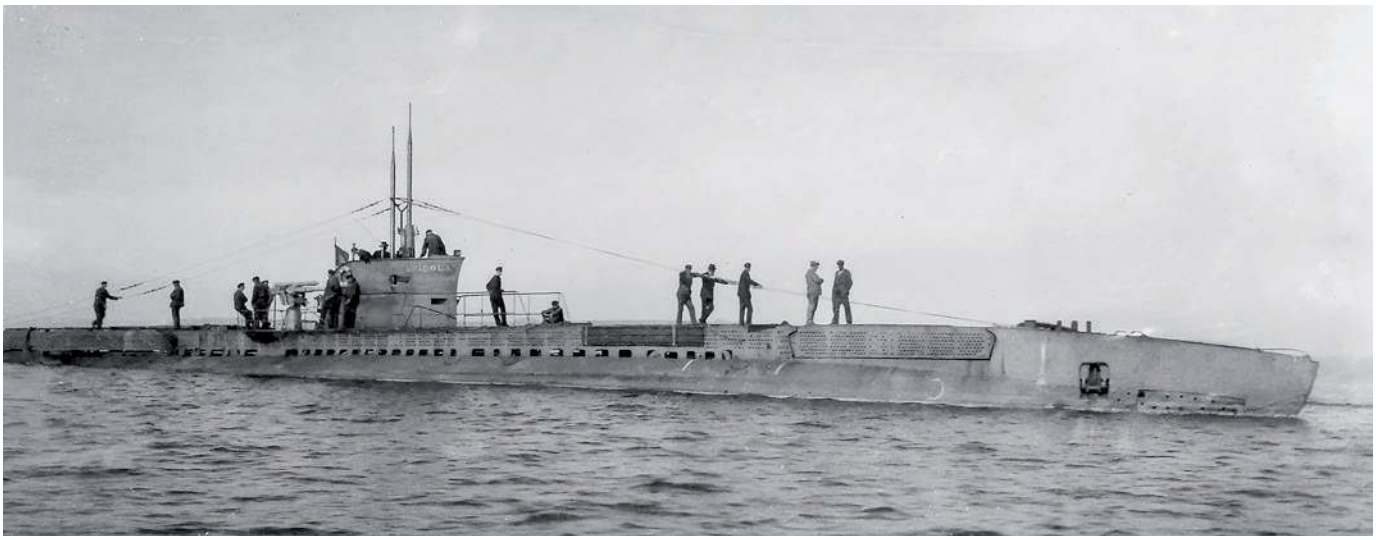
LOTNICTWO MORSKIE

11 lipca 1919 roku szef Grupy Lotniczej wydał rozkaz nr 21, w którym nakazywał przystąpić do organizacji oddziału lotnictwa morskiego. 27 lipca w rozkazie nr 37 wyznaczył ltn. Markusa Ozolsa jako tymczasowego szefa tego oddziału. Wybór był nieprzypadkowy, Ozols w czasie wojny światowej służył w lotnictwie morskim Floty Czarnomorskiej. Jednakże w czasie wojny o niepodległość nie udało się Łotyszom zrealizować zamierzeń powołania takiego lotnictwa.

11 grudnia 1922 roku pełniącym obowiązki dowódcy Morskiego Lotnictwa Rozpoznawczego (Jūras aviācijas izlūku) został vltn. Nikolajs Jevlampjevs, który zajmował to stanowisko tylko dwa dni. 13 grudnia zastąpił go kpt. Jānis Lindbergs. Władze wojskowe potwierdziły, że zamierzają utworzyć specjalny pododdział lotnictwa morskiego. 28 lutego 1923 roku dowodzący Dywizjonem Lotniczym (Aviācijas diviziona) plkv. Jēzupu Baško otrzymał rozkaz udania się w podróż służbową do Włoch w celu zakupienia trzech łodzi latających. Baško miał kupić konkretny model łodzi latającej S-16, której producentem była spółka Societa Idrovolanti Alta Italia (SIAI). Łódź napędzana była 6-cylindrowym silnikiem Fiat A-12bis o mocy 300 KM. Włoska oferta była bardzo korzystna, kupiono trzy łodzie oraz części zapasowe. Po powrocie na Łotwę okazało się, że zapas części zamiennych jest tak duży, że pozwala na zmontowanie czwartej lodzi latającej. Pod względem organizacyjnym i administracyjnym Morskie Lotnictwo Rozpoznawcze stanowiło część Dywizjonu Lotniczego. 10 czerwca ze stanowiska odwołano kpt. Jānisa Lindbergsa, który został przeniesiony w stan spoczynku i na jego miejsce powołano vltn. Nikolaja Jevlampjeva. 21 sierpnia jednostkę wydzielono z Dywizjonu Lotniczego i podporządkowano Departamentowi Morskiemu. Powstał Oddział Lotnictwa Morskiego (Jūras aviācijas nodalu), który podlegał kpt. Archibaldowi Keizerlingamowi. Jako jego bazę wyznaczono Lipawę.

1 czerwca 1924 roku doszło do pierwszego śmiertelnego wypadku lotniczego w lotnictwie morskim. W samolocie S-16 pilotowanym przez serż. Pēterisa Ābramsa, który wykonywał lot z mechanikiem serż. Augustem Bachmanisem, doszło do awarii silnika. Samolot znajdował się w rejonie latarni morskiej w Lipawie, a ponieważ otrzymali zadanie rozrzucenia ulotek i informacją o festynie lotniczym w momencie awarii znajdowali się nad lądem. Pilot skierował maszynę w stronę morza, ale nie zdołał jej posadzić na wodzie. Po wypadku zawieszono loty na łodziach S-16 aż do zakończenia śledztwa. 27 czerwca 1924 roku Oddział Lotnictwa Morskiego został włączony w skład Eskadry Obrony Wybrzeża.

Dużym problemem dla lotnictwa morskiego był brak samolotów szkolnych. Technika latania na wodnosamolotach (starty i lądowania) była całkowicie odmienna niż w przypadku samolotów lądowych. Problem ten został częściowo rozwiązany przez stowarzyszenie patriotyczne Latvijas Aizsargu Organiazcija (Łotewskie Towarzystwo Obrony). 30 lipca 1924 roku szef Aizargów, gen. Eduards Kalniņš, przekazał prezydentowi Jānisowi Čakstowi zakupiony ze składek wodnosamolot Hanriot HD-17. Był to dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy (rozwinięcie modelu HD-14),



Spīdola w trakcie rejsu, doskonale widoczne peryskopy: obserwacyjny i bojowy (niższy).

Dane techniczno-taktyczne okrętów podwodnych *Ronis* i *Spīdola*.

Wyporność nawodna	392 t
Wyporność podwodna	524 t
Długość	55 m
Szerokość	4,6 m
Zanurzenie	3,0 m
Prędkość na powierzchni	14 węzłów
Prędkość pod wodą	10 węzłów
Napęd	dwa silniki wysokoprężne Sulzer o mocy 1300 KM, dwa silniki elektryczne Simonet o mocy 700 KM, dwie śruby napędowe
Zasięg na powierzchni	1600 mil morskich przy prędkości 14 węzłów 2000 mil morskich przy prędkości 10 węzłów
Zasięg pod wodą	85 mil morskich przy prędkości 9 węzłów
Uzbrojenie	6 wyrzutni torped Whiteheada kalibru 45 cm: dwie – stałe z przodu, cztery – obrotowe przed i za kioskiem, działo przeciwlotnicze kalibru 7,5 cm, dwa karabiny maszynowe
Załoga	32 osoby

eprasa.pl 80796bb337

wyposażony w silnik rotacyjny Clerget 9B, chłodzony powietrzem o mocy 130 KM. Masa własna samolotu wynosiła 725 kg, a masa całkowita 980 kg. Maszynę wyprodukowano dla francuskiej marynarki wojennej (50 egzemplarzy), dlatego na pierwszych zdjęciach wykonanych w dniu uroczystości na samolocie można zobaczyć francuskie oznaczenia. Samolot otrzymał nazwę: *Aizsargs I.* Samolot został przystosowany do montażu podwozia nartowego i w zimie mógł operować z lądowisk ziemnych.

Potrzeby były jednak większe. Na początku 1925 roku kupiono jeszcze dwie maszyny szkolne, był to Hanriot HD-17 oraz Caudron C.60 wyposażony w silnik rotacyjny Le Rhône o mocy 80 KM. Obie maszyny dostarczono w kwietniu 1925 roku. Dzięki temu zakupowi szkolenie lotników morskich znacznie nabrało tempa.

Pomiędzy dowódcą Oddziału Lotnictwa Morskiego a Eskadrą Obrony Wybrzeża dochodziło do częstych nieporozumień. Głównym problemem była pogarszająca się jakość sprzętu latającego. Łodzie latające S-16 wymagały stałych napraw, co generowało koszty. W programie rozbudowy sil morskich zakładano, że w dyspozycji eskadry lotniczej będzie tylko 12 wodnosamolotów, co oznaczało, że środki na rozbudowę będą raczej skromne. Wprowadzono ścisłe limity paliwa, które ograniczały szkolenie.

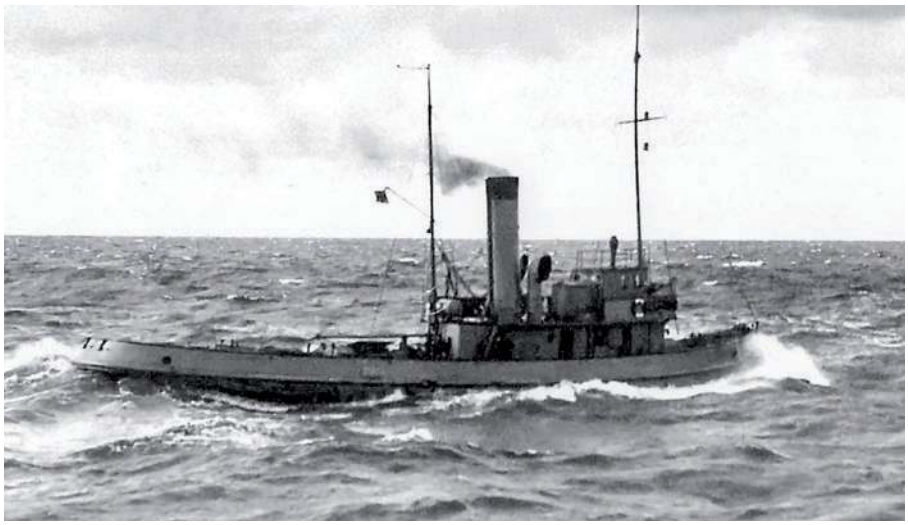
Okręty podwodne uzbrojono także w działa Škody kalibru 75 mm przystosowane do prowadzenia ognia przeciwlotniczego.

18 grudnia 1925 roku kom-ltn. Nikolaju Jevlampjev został zwolniony ze stanowiska dowódcy i odszedł w stan spoczynku. Przez kilka dniu obowiązki dowódcy pełnił vltn. Reinholds Bļodnieks, a 29 grudnia nowym dowódcą został mianowany kpt. Voldemār Jakubovos. 1 maja 1926 roku Oddział Lotnictwa Morskiego został przemianowany na Dywizjon Lotnictwa Morskiego (Jdūrās aviācijas divizionu). Do końca tego roku ze służby wycofano wszystkie łodzie latające S-16, których eksploatacja okazała się zbyt kosztowna.

Dzięki staraniom nowego dowódcy rozpoczęto także uzupełnianie stanu personelu latającego. Wdrożono program szkolenia wszystkich pilotów i obserwatorów w lotach nad morzem. Zakładano, że takie umiejętności pozwolą na uzupełnianie strat w personelu w trakcie działań wojennych. Tym samym, każdy pilot i obserwator mógł zostać skierowany do zadań w lotnictwie morskim. Okazało się, że kilku pilotów i obserwatorów zgłosiło chęć przeniesienia się na stałe do służby morskiej. 18 września Jakubov został awansowany na stopień kapitana.

15 grudnia 1926 roku dywizjon otrzymał dwa wodnosamoloty typu I.V.L 22, które były produkowane na licencji w Finlandii. Były to niemieckie samoloty Hansa-Brandenburg W.33. Samoloty wyposażone były w rzędowe silniki Fiat A-12 o mocy 300 KM. W 1929 roku w warsztatach lotniczych Chr. Bachman w Rydze wykonano kopie tych maszyn, które latały aż do 1933 roku.

W listopadzie 1926 roku rozpoczęła się dostawa pierwszych wodnosamolotów Heinkel HE-4 (kupiono sześć sztuk). Maszyny te zostały wyprodukowane w szwedzkich zakładach lotniczych



20 czerwca 1927 roku do Dywizjonu Okrętów Podwodnych przydzielono tender okrętów podwodnych *Varonis* (był to lodołamacz *Passat*). Po wcieleniu do Floty Bałtyckiej Czerwonego Sztandaru zmieniono jego nazwę na *Ural* i wykorzystywano jako jednostkę pomocniczą. 28 sierpnia 1941 roku wszedł na minę niedaleko Kronsztadu i zatonął.

eprasa.pl 80796bb337

DOWÓDCY ŁOTEWSKIEJ FLOTY WOJENNEJ

ARCHIBALDS PĒTERIS TEOFĪLS KEIZERLINGS (Archibald von Keyserling), urodził się 18 listopada 1882 roku w Augustmuiža w Kurlandii, w powiecie lipawskim. 1 września 1895 roku wstąpił do Korpusu Kadetów Marynarki Wojennej w Petersburgu. 13 września 1899 roku został młodszym oficerem marynarki wojennej, a 31 sierpnia 1900 roku starszym oficerem. Po zdaniu egzaminu 6 maja 1901 roku otrzymał stopień miczmana. 10 grudnia 1902 roku został mianowany oficerem wachtowym na kanonierce *Groziaszczij*. 27 marca 1904 roku objął stanowisko oficera wachtowego na krążowniku *Diana*. 30 września został skierowany do służby na kontrtorpedowcu *Bystrij*. 13 maja 1905 roku okręt został zatopiony przez Japończyków i von Keyserling dostał się do niewoli. 13 listopada został zwolniony, a 6 grudnia awansowany na stopień porucznika (lejtnanta).

10 kwietnia 1906 roku został mianowany starszym oficerem na kontrtorpedowcu *Sibirskij Strielok* we Flocie Bałtyckiej. 5 kwietnia 1907 roku przeniesiono go na kontrtorpedowiec *Generał Kondratenko*, a 14 lipca na stawiacz min *Burniy*. 11 kwietnia 1908 roku został skierowany do szkoły oficerów okrętów podwodnych w Lipawie. Po jej ukończeniu objął stanowisko dowódcy na okręcie podwodnym *Feldmarszałek Graf Szeremietiew*. 6 grudnia 1911 roku awansowany na stopień starszego porucznika. W styczniu 1912 roku powrócił do służby we Flocie Bałtyckiej. W 1913 roku został dowódcą stawiacza min *Ispolnitelnij*, a następnie *Wołga*. W 1915 roku otrzymał awans na stopień kapitana 3-rangi i został dowódcą kontrtorpedowca *Storożewnyj*. 26 lutego 1916 roku objął dowództwo kontrtorpedowca *Desna*. Do stycznia 1918 roku pełnił obowiązki dowódcy 2. Dywizjonu Kontrtorpedowców. 14 sierpnia 1918 roku został przeniesiony do rezerwy.

Na początku 1919 roku A. von Keyserling wstąpił do Bałtyckiej Landeswehry (służył w niej w stopniu kapitana). 22 maja 1919 roku brał udział w walkach o Rygę. 28 sierpnia wstąpił do Łotewskiej Armii Narodowej. 1 października został mianowany szefem wydziału morskiego. 1 kwietnia 1920 roku został szefem wydziału morskiego w sztabie Naczelnego Wodza, a 1 maja w Sztabie Generalnym.

Od 12 października 1920 roku, z przerwami, pełnił funkcję szefa Służby Łączności Marynarki Wojennej. 11 września 1921 roku został kapitanem marynarki, a 15 czerwca 1924 roku dowódcą Eskadry Obrony Wybrzeża. 18 listopada 1927 roku awansowany na stopień admirała. 9 września 1931 roku na własną prośbę zrezygnował ze stanowiska dowódcy eskadry.

Mieszkał w swoim gospodarstwie w Vecmoku, a od 1935 roku w Rydze. W 1936 roku pracował w przedsiębiorstwach rolnych, był członkiem rady spółki akcyjnej „Drošība", komandorem Ryskiego Yacht Clubu, aktywnie uczestniczył w życiu społecznym Niemców bałtyckich (w towarzystwie sportowym „Kaiserwald" i in.), a w 1936 roku kierował zmilitaryzowanym obozem szkoleniowo-sportowym dla chłopców w Mežmuiži.

W listopadzie 1939 roku wyjechał z rodziną do Niemiec. Podczas II wojny światowej był konsultantem ds. budowy okrętów. Po wojnie, od 1945 roku, mieszkał w Austrii w Glasenbach, później w Niemczech w Bad Mergentheim, a następnie we Frankfurcie nad Menem. Honorowy przedstawiciel Łotewskiego Czerwonego Krzyża w Niemczech. Zmarł w 1951 roku.

Za zasługi w bitwach morskich wojny rosyjsko-japońskiej, von Keyserling został odznaczony rosyjskim Orderem Świętego Stanisława (II i III klasy), Orderem Świętej Anny (III klasy, z mieczami), za zasługi w latach I wojny światowej – rosyjskim Orderem Świętego Jerzego, Orderem Świętego Włodzimierza (IV klasy), Orderem Świętej Anny (II klasy); podczas służby w armii łotewskiej został odznaczony Orderem Trzech Gwiazd Łotwy (II klasy), Odznaką Pamiątkową Wojny Wyzwoleńczej, francuskim Orderem Legii Honorowej (III klasy), duńskim Orderem Daneborga (I klasy), estońską Odznaką Pamiątkową Wojny Wyzwoleńczej, Medalem Pamiątkowym 10. Rocznicy Niepodległości Litwy, fińskim Orderem Białej Róży (II klasy) i szwedzkim Orderem Włóczni (II klasy).

TEODORS SPĀDE urodził się 7 marca 1891 roku w Windawie. Ukończył Szkołę Realną w Rydze w 1909 roku, a następnie Wydział Mechaniczny Politechniki Ryskiej w 1914 roku.

25 czerwca 1914 roku został powołany do służby we Flocie Bałtyckiej. 4 grudnia awansowany na miczmana. 7 kwietnia 1915 roku został przeniesiony do Floty Czarnomorskiej. W kwietniu 1915 roku skierowano go do służby na pancerniku *Ioann Złatoust*. 12 sierpnia 1916 roku został przeniesiony na kontrtorpedowiec *Swiriepyj* do Brygady Kontrtorpedowców. 7 lutego 1917 roku został przeniesiony na kontrtorpedowiec *Striemitielnyj*, 10 lutego na kontrtorpedowiec *Szczastliwyj*, a 5 czerwca mianowano go starszym oficerem w sztabie dowódcy Brygady Kontrtorpedowców. Awansowany na stopień porucznika marynarki wojennej 28 lipca 1917 roku.

Po przewrocie bolszewickim w październiku 1917 roku, dowodził dywizjonem kutrów Flotylli Zakaukaskiej. 14 kwietnia 1918 roku dostał się do niewoli tureckiej. 12 października został zwolniony i oddany do dyspozycji ukraińskiego ministra marynarki wojennej. 6 marca 1919 roku został przeniesiony na stanowisko dowódcy kontrtorpedowca *Kapitan Sakien*, 31 marca na kontrtorpedowiec *Żiwoj*, a 13 czerwca mianowany komendantem portu w Sewastopolu. 28 sierpnia został przeniesiony na stanowisko starszego oficera na kontrtorpedowiec *Dierzkij*, a 30 listopada awansował na starszego porucznika marynarki. 2 stycznia 1920 roku został mianowany dowódcą kontrtorpedowca *Letun*. 29 listopada 1920 roku ewakuował się do Konstantynopola. Zrezygnował ze służby i przyjął obywatelstwo łotewskie.

Po przybyciu na Łotwę wraz z bratem rozpoczął działalność handlową, zakładając firmę żeglugową „Ausma" i był współwłaścicielem motorowego żaglowca *Līna*.

20 maja 1926 roku został powołany do czynnej służby wojskowej w sztabie Eskadry Obrony Wybrzeża. Otrzymał stopień komandora porucznika i został mianowany szefem Służby Obserwacyjnej Marynarki Wojennej.

9 lipca 1927 roku został wysłany do Francji, gdzie wstąpił do Akademii Marynarki Wojennej w Paryżu. 1 grudnia 1928 roku ukończył Akademię Marynarki Wojennej we Francji. 5 grudnia 1928 roku został wysłany do Brestu w celu odbycia stażu we francuskiej marynarce wojennej.

6 listopada 1929 roku został odwołany ze stanowiska szefa Służby Obserwacyjnej Marynarki Wojennej i tego samego dnia został mianowany dowódcą kanonierki *Virsaitis*. 11 listopada 1929 roku awansował na komandora. W 1931 roku został przeniesiony do Kwatery Głównej Eskadry i mianowany dowódcą Eskadry Obrony Wybrzeża. 17 listopada 1933 roku awansował na kapitana marynarki wojennej.

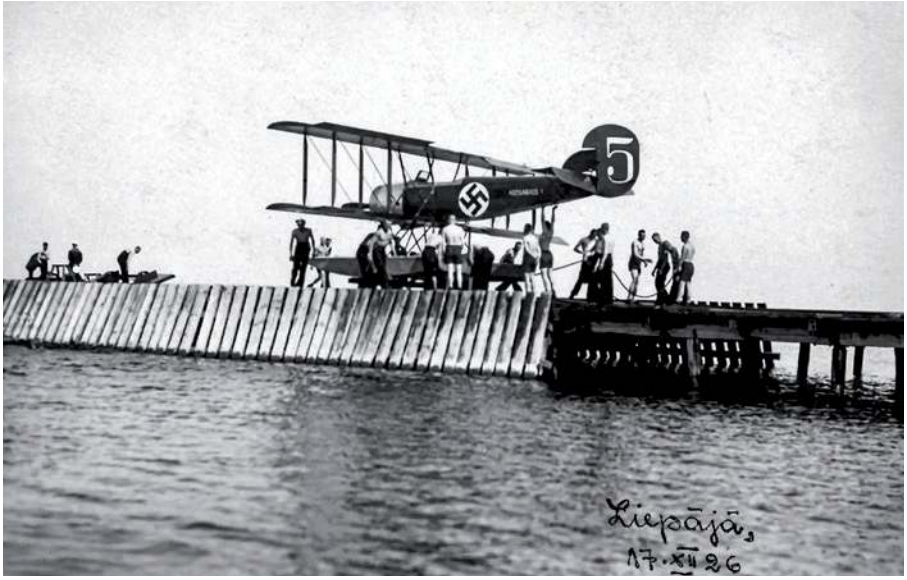
Dekretem Prezydenta Republiki, 17 listopada 1938 roku, awansował na admirała, a 22 grudnia został mianowany dowódcą Łotewskiej Marynarki Wojennej.

17 września 1940 roku został wykreślony z korpusu oficerskiego Łotewskiej Floty Ludowej i przekazany do dyspozycji dowódcy bazy morskiej w Lipawie, należącej do Floty Bałtyckiej Czerwonego Sztandaru. Aresztowany 14 czerwca 1941 roku, przebywał w kilku więzieniach, zwolniony w 1954 roku, przymusowo przebywał w Kazachstanie, w mieście Temirtau, gdzie pracował jako księgowy w szpitalu.

Admirał Teodors Spāde zmarł 25 lipca 1970 roku w Kazachstanie. 29 kwietnia 1990 roku został pochowany na cmentarzu Meža w Rydze.

Za zasługi w czasie I wojny światowej został odznaczony: Orderem Świętej Anny III i IV klasy z mieczami i wstęgą, Orderem Świętego Stanisława III klasy z mieczami i wstęgą; a w czasie służby w armii łotewskiej odznaczony: Orderem Trzech Gwiazd III i IV klasy; Orderem Viesturs II klasy; Krzyżem Zasługi Aizsargów oraz Orderem Legii Honorowej III i IV klasy, fińskim Orderem Białej Róży III klasy, Orderem Odrodzenia Polski III klasy, estońskim Orderem Orła III klasy, litewskim Orderem Giedymina III klasy, szwedzkim Orderem Włóczni II klasy i niemieckim Orderem Orła z gwiazdą.

eprasa.pl 80796bb337



W 1924 roku Łotewskie Towarzystwo Obrony kupiło wodnosamolot Hanriot HD-17. Najprawdopodobniej do transakcji doszło dzięki działaniom francuskiego attaché w Rydze, który czynił rozliczne starania, aby to Francja pozyskała kontrakt na budowę okrętów.

Svenska Aero AB. Ostatnie samoloty dostarczono w sierpniu 1927 roku. Heinkel HE-4 napędzany był silnikiem Rolls-Royce *Eagle IX* o mocy 360 KM, osiągał prędkość 180 km/h. Uzbrojenie stanowiły trzy karabiny maszynowe.

Na początku 1927 roku przystąpiono do prac nad zmianą organizacji Dywizjonu Lotnictwa Morskiego. Zgodnie z planem zatwierdzonym w programie rozbudowy floty Dywizjon miał składać się z dwóch eskadr bojowych – rozpoznawczej i niszczycielskiej, czyli myśliwskiej. Każda z nich miała dysponować sześcioma maszynami. Dowódcą eskadry rozpoznawczej (Izlūku eskadriļa) został mianowany kpt. Ēvalds Kārklinš natomiast dowódcą eskadry niszczycielskiej (Iznīcinātāju eskadriļa) kpt. Aleksandrs Zariņš. Eskadra Rozpoznawcza otrzymała wodnosamoloty Heinkel HE-4, natomiast dla Eskadry Myśliwskiej kupiono we Włoszech samoloty Fiat CR-1 (sześć sztuk).

Ponieważ dysponowano zaledwie trzema bardzo już wysłużonymi samolotami szkolnymi zdecydowano się na kupno nowego samolotu szkolnego Svenska-Aero SA-10 *Piraten*, który wyposażony był w gwiazdowy 7-cylindrowy silnik Siddeley *Lynx* o mocy 215 KM. Maszyna została przydzielona do Eskadry Niszczycielskiej.

Do zadań Dywizjonu Lotnictwa Morskiego należało patrolowanie morza oraz wybrzeża, wykonywanie zdjęć lotniczych latarni morskich i portów, kontrola warunków lodowych zimą i wiosną, a także udział w manewrach Eskadry Obrony Wybrzeża zarówno w kraju, jak i w Estonii. W związku z tym trzy łotewskie samoloty rozpoznawcze Heinkel HE-4, wraz z Eskadrą Obrony Wybrzeża, wzięły udział we wspólnych manewrach morskich Łotwy, Estonii i Finlandii, które odbyły się od 1 do 4 lipca 1930 roku.

23 lipca 1931 roku Eskadra Niszczycielska została rozwiązana i wraz ze wszystkimi sześcioma myśliwcami Fiat CR-1 przeniesiona do 8. Eskadry Myśliwskiej Pułku Lotniczego.

W 1931 roku, od 5 do 12 sierpnia, cztery wodnosamoloty Heinkel HE-4 brały udział we wspólnych z estońską marynarką wojenną manewrach morskich pomiędzy wyspą Saaremaa, wybrzeżem Estonii i rejonem Monsundu.

6 listopada 1931 roku, podczas lotu szkoleniowego (ćwiczono technikę walki powietrznej), dwa wodnosamoloty rozpoznawcze Heinkel HE-4 zderzyły się i rozbiły nad Lipawą. W katastrofie zginęli pilot wodnosamolotu o numerze 19, vltn. Kārlis Lepels, kpr. motorists (kapral mechanik) Vilhelms Graudums oraz Nina Lepele żona pilota, którą mąż zabrał na lot (załoga samolotu Heinkel HD-4 była trzyosobowa, pilot, obserwator i strzelec-mechanik, wszyscy zajmowali miejsce w kadłubie w stanowiskach tandemowych).

Wodnosamolot o numerze 20 pilotował serž. Otto Ostvalds, a pilotami-obserwatorami byli vltn. Mārtiņš Vītolinš i vltn. Nikolajs Dekkers.

Oba wodnosamoloty rozbiły się o ziemię. Był to najtragiczniejszy i najpoważniejszy wypadek w historii Dywizjonu Lotnictwa Morskiego, a także łotewskiego lotnictwa wojennego. Przeprowadzone śledztwo wykazało, że zdarzenie miało charakter nieszczęśliwego wypadku.

Jak wspomniano, w 1926 roku wdrożono plan szkolenia, który zakładał, że Dywizjon Lotnictwa Morskiego będzie „wymieniał się" z Pułkiem Lotniczym pilotami i obserwatorami, tak aby wszyscy lotnicy przeszli przeszkolenie w lotach nad morzem. 28 czerwca 1934 roku doszło do katastrofy samolotu Heinkel HE-4 (awaria silnika). Maszyna rozbiła się o ziemię. W wyniku katastrofy śmierć poniósł pilot ltn. Arvīds Liepiņā oraz kpt. Kārlis Steķis, obserwator z Pułku Lotniczego, który przechodził szkolenie. Drugi pilot, kpt. Aleksandrs Zariņš (także z Pułku Lotniczego), zdołał wyskoczyć ze spadochronem, dzięki czemu uratował życie (był to jedyny przypadek skoku ze spadochronem w Dywizjonie Lotnictwa Morskiego).

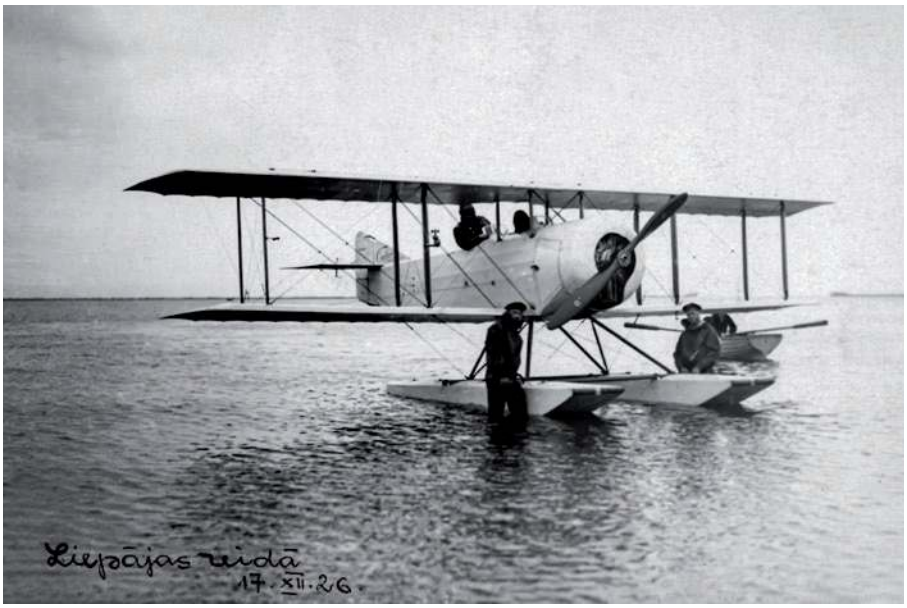
W trakcie istnienia Dywizjonu Lotnictwa Morskiego w katastrofach lotniczych stracono w sumie sześć samolotów, a dziewięciu lotników straciło życie.

12 marca 1935 roku dywizjon otrzymał cztery zamówione w Wielkiej Brytanii trzymiejscowe wodnosamoloty rozpoznawcze Fairey *Seal* z chłodzonym powietrzem silnikiem gwiazdowym Bristol *Pegasus IIIM2* o mocy 690 KM. Wodnosamoloty Fairey *Seal* były uzbrojone w dwa karabiny maszynowe Vickers kalibru 7,7 mm oraz jeden Lewis dla obserwatora, mogły przenosić bomby (do 250 kg) lub torpedę. Były to ostatnie samoloty kupione dla Dywizjonu Lotnictwa Morskiego.

LATA 1927–1938

20 maja 1927 roku okręty Eskadry Obrony Wybrzeża wykonały kilka wspólnych rejsów szkoleniowych. Rozpoczęto także przygotowania do parady przez prezydentem Gustavsem Zemgalsem. Miała się odbyć 12 czerwca, w dzień wejścia do służby kanonierki *Virsaitis*.

Parada rozpoczęła się o 10.00. Odbierał ją prezydent Zemgals w towarzystwie ministra



Drugi „Francuz" w służbie łotewskiego lotnictwa morskiego – Caudron C.60.

eprasa.pl 80796bb337

Wodnosamolot I.V.L. A.22 Hansa (numer ewidencyjny 4.G.100), jeden z dwóch samolotów tego typu kupionych w październiku 1925 roku na potrzeby lotnictwa morskiego. Maszyna została dostarczona do Lipawy 25 października, druga maszyna (4.G.99) przybyła na Łotwę na początku grudnia.

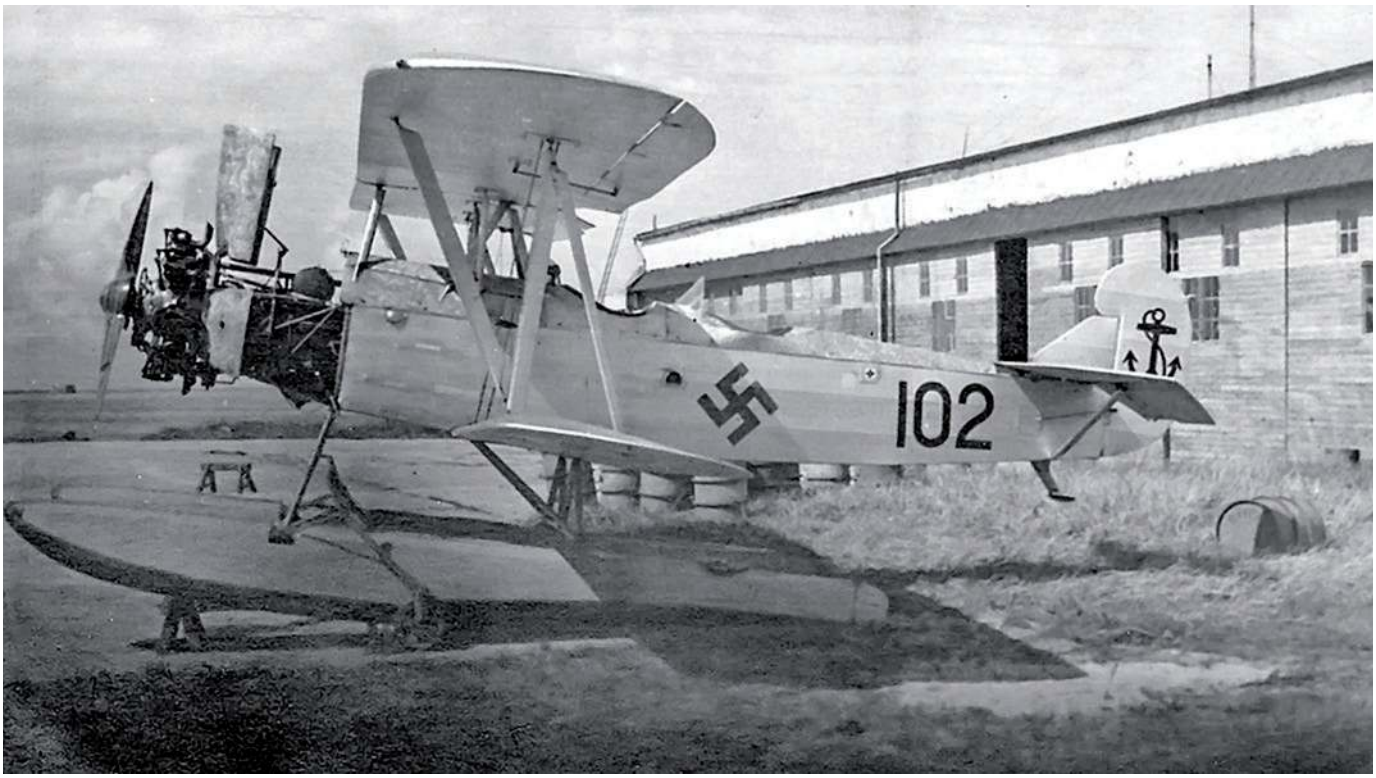
wojny gen. Rudolfa Bangerskisa, dowódcy armii gen. Pētrisa Radzinša oraz szefa sztabu gen. Eduardsa Aire. Prezydent wszedł na pokład kanonierki *Virsaitis*, gdzie powitał go kom-kpt. Richard Fitinghof-Šēls. Następnie prezydent w towarzystwie gen. Bangerskisa przepłynął motorówką *Komēta* na okręt podwodny *Ronis*, gdzie dokonał inspekcji. Następnie powrócił na kanonierkę *Virsaitis*, na pokładzie której wpłynął do Zatoki Ryskiej i odebrał paradę okrętów Eskadry. Paradę otworzyły dwa wodnosamoloty, które przeleciały nad okrętami Eskadry. Po paradzie na pokładzie *Virsaitisa* dowódca eskadry j-kpt. Keizerlings podjął gości uroczystym obiadem. Po południu prezydent i goście odpłynęli do Rygi. Okręty Eskadry pożegnały ich salwą honorową.

29 czerwca minister wojny gen. Bangerskis wydał rozkaz nr 19, który ustanowił dzień 12 czerwca dniem święta Eskadry Obrony Wybrzeża (zamiast 10 czerwca). 17 listopada j-kpt. Keizerling został awansowany przez prezydenta na stopień admirała (admirāli). 3 czerwca 1930 roku okręty Eskadry wzięły udział w oficjalnej prezentacji przed nowym prezydentem republiki, którym został Alberts Kviesis. Na nabrzeżu prezydenta przywitał oficer flagowy Eskadry kpt. Roberts Zariņš. Trałowce *Imanta* i *Viesturs* ustawiły posterunek honorowy na Dźwinie na wysokości Zamku Rycerskiego (Rīgas pils), który jest siedzibą prezydenta.

W 1931 roku, po obchodach 10 rocznicy Dywizjonu oraz wspólnych manewrach łotewsko-estońskich, w Kuivaste w Estonii doszło bezprecedensowego wydarzenia. Radio poinformowało, że dowódca eskadry adm. Keizerlings złożył prośbę o zwolnienie z wojska i przeszedł w stan spoczynku. Keizerlings znajdował się wówczas na pokładzie kanonierki *Virsaitis*, która z trałowcami *Viesturs* i *Imanta* prowadziła ćwiczenia ze stawiana pola minowego oraz trałowania. Admirał kazał nadać depesze do dowódcy armii: *Podczas manewrów w Zatoce Ryskiej słuchałem łotewskich depesz radiowych, w których informowano, że ja, admirał Keizerlings, złożyłem panu raport o moim ponownym przejściu na emeryturę. Nic nie wiem o takim raporcie i go nie napisałem. Podpisano: Admirał Keizerlings*.

Archibaldas Pēteris Teofils Keizerlings, czyli Archibald Peter Theophil, hrabia von Keyserling, urodził się 18 listopada 1882 roku w rodzinnym zamku Augustes niedaleko Grobiņas. Urodził się w rodzinie hrabiego Gebharda Eduarda Heinricha Nikołaja von Keizerlinga i baronowej Sophie von Offenberg. W 1899 roku ukończył Korpus Kadetów Marynarki Wojennej w Petersburgu. Brał udział w wojnie rosyjsko-japońskiej. Został odznaczony za męstwo, w bitwie pod Cuszimą dostał się do niewoli. W 1907–1908 roku ukończył kurs dla oficerów broni podwodnej w Lipawie. Do 1912 roku był dowódcą okrętu podwodnego we Flocie Pacyfiku. Przeniesiony do Floty Bałtyckiej został dowódcą eskadry kutrów minowych. We Flocie Bałtyckiej został awanso-

Szwedzki wodnosamolot Svenska-Aero SA-10 *Piraten*, wyposażony był w gwiazdowy 7-cylindrowy silnik Siddeley *Lynx* o mocy 215 KM. Maszyna została przydzielona do Eskadry Niszczycielskiej.



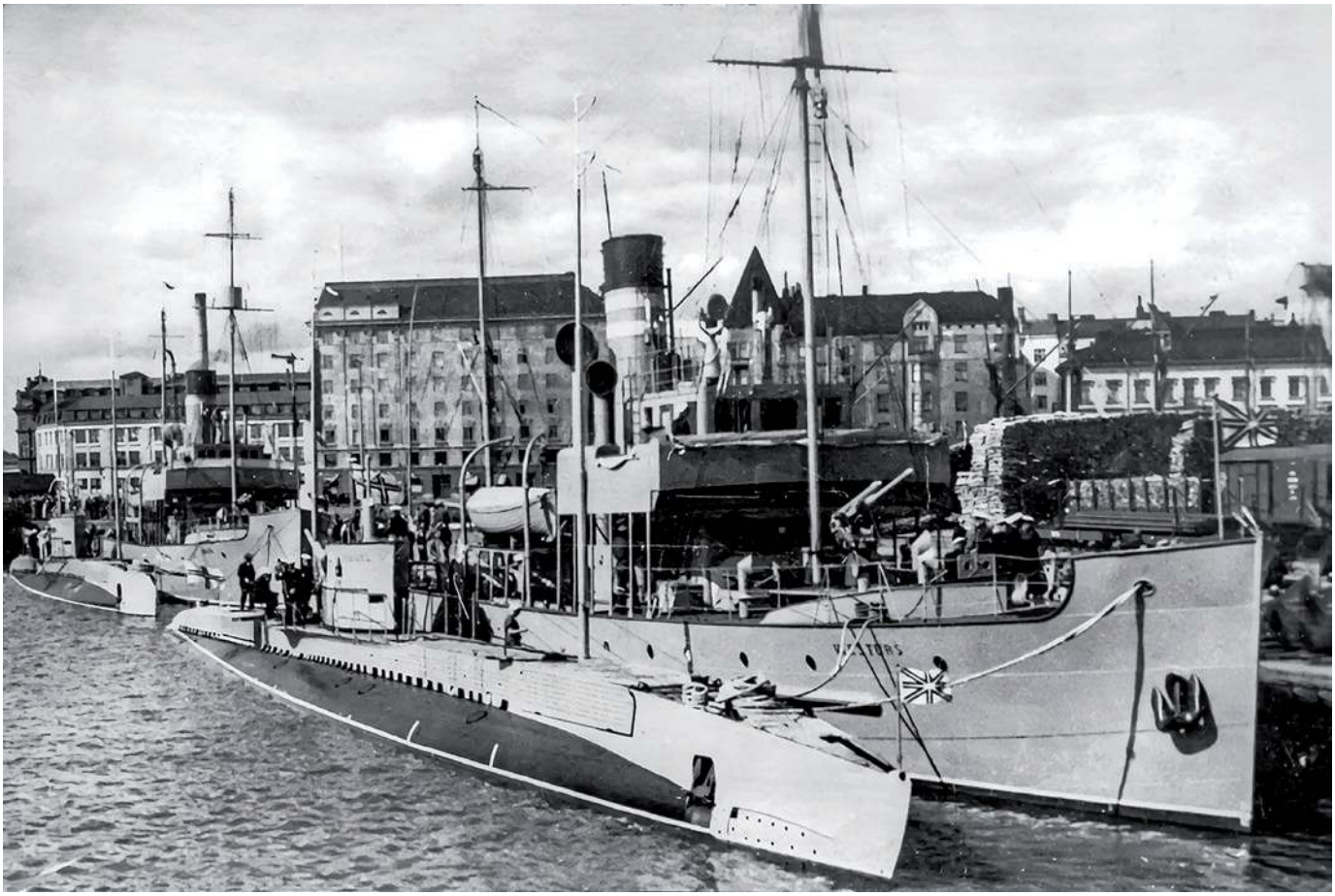
eprasa.pl 80796bb337

12 marca 1935 roku Dywizjon Lotnictwa Morskiego otrzymał cztery zamówione w Wielkiej Brytanii trzymiejscowe wodnosamoloty rozpoznawcze Fairey *Seal* z chłodzonym powietrzem silnikiem gwiazdowym Bristol *Pegasus IIIM2* o mocy 690 KM. Wodnosamoloty Fairey *Seal* były uzbrojone w dwa karabiny maszynowe Vickers kalibru 7,7 mm oraz jeden Lewis dla obserwatora, mogły także przenosić bomby (do 250 kg) lub torpedę.

wany na stopień kapitana 1 rangi. Po rewolucji bolszewickiej wstąpił do Bałtyckiej Landeswehry, w 1919 roku przeszedł na stronę łotewską. Był człowiekiem wszechstronnie wykształconym, mówił biegle po niemiecku, rosyjsku, angielsku i francusku. Niestety język łotewski opanował tylko w stopniu zadawalającym, co wytykali mu jego przeciwnicy. Zarzucano mu także promowanie oficerów pochodzenia niemieckiego oraz prowadzenie „arystokratycznego" sposobu życia (w 1920 roku na Łotwie zniesiono tytuły szlacheckie, w późniejszych latach wielu oficerów musiało zmienić niemieckobrzmiące nazwiska na łotewskie, w tym także Keizerlings). O przeniesieniu w stan spoczynku zadecydował przewodniczący parlamentu Pauls Kalniņš, który pełnił czasowo obowiązki prezydenta (Kviesis przebywał na urlopie). Powodem było oskarżenie o przemyt alkoholu, na który zezwolił i z którego odniósł korzyści Keizerlings. W czasie wspólnych manewrów z Estończykami okręty Eskadry przebywały w Tallinnie. Zgodnie z prawem marynarze mogli kupić w komorze celnej wszelkie produkty bez akcyzy i podatku, w tym także alkohol. Keizerlings zezwolił, aby marynarze kupili na własne potrzeby alkohol oraz poprosił adiutanta o kupno kilku butelek whisky dla siebie. Po powrocie admirałowi zarzucono uczestnictwo w przemycie. Był to pretekst, bowiem wielu oficerów w ministerstwie wojny nie lubiło Keizerlingsa, a Kalniņš nie mógł mu wybaczyć, że w 1924 roku doprowadził do odrzucenia programu rozbudowy floty, który zaproponowali socjaldemokraci. 19 września Keizerlings złożył raport o przeniesienie w stan spoczynku. Prezydent musiał wydać specjalny dekret, a minister wojny rozkaz, bowiem Keizerlings nie osiągnął wymaganego wieku 60. lat. 3 listopada 1931 roku został skreślony z listy oficerów Eskadry Obrony Wybrzeża. W 1939 roku wraz z rodziną opuścił Łotwę i osiadł we Frankfurcie nad Menem. Zmarł w 1951 roku.

19 września 1931 roku dowódcą Eskadry Obrony Wybrzeża został mianowany kom-kpt.

22 grudnia 1938 roku premier Kārlis Ulmanis specjalnym rozporządzeniem przemianował Eskadrę Obrony Wybrzeża na Łotewską Flotę Wojenną (Latvijas Kara Flote). Utworzono Dywizjon Minowy (Mīnu divizion), w którym znajdowały się: kanonierka *Virsaitis*, trałowce *Imanta* i *Viesturs* oraz kuter *Mīna*, Dywizjon Okrętów Podwodnych (Zemūdeņu divizion), w którym znajdowały się: okręty podwodne *Ronis* i *Spīdola*, tender okrętów podwodnych *Varonis*, holownik motorowy *Brīnums* oraz jacht admiralski *Auseklis*. Dowództwu Floty podlegały motorówka floty *Komēta* i łódź motorowa *Spulga*.



eprasa.pl 80796bb337

Teodors Spāde dotychczasowy dowódca kanonierki *Virsaitis*, którego zastąpił w tej funkcji kom-kpt. Edgars Kadašs.

Teodors Spāde urodził się 7 marca 1891 roku w Windawie. W 1914 roku wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Ryskiej. 25 czerwca został powołany jako kadet do Floty Bałtyckiej. 4 grudnia został chorążym. 7 kwietnia 1915 toku przeniesiono go do Floty Czarnomorskiej. Pływał na torpedowcach. 5 czerwca 1917 roku został oficerem flagowych. 28 lipca został awansowany na porucznika marynarki. Po przewrocie bolszewickim do 6 marca 1918 roku był dowódcą dywizjonu kutrów Flotylli Zakaukaskiej. 14 kwietnia 1918 roku dostał się do niewoli tureckiej w Batumi. 12 października zwolniony z niewoli przebywał w Sewastopolu. Służył na kilku torpedowcach. 29 listopada 1920 roku ewakuował się do Konstantynopola. 23 grudnia 1920 roku przyjechał na Łotwę. Wraz z bratem Kārlisem rozpoczął działalność handlową, zakładając firmę żeglugową „Ausma" i będąc współwłaścicielem żaglowca motorowego *Līna*.

20 maja 1926 roku został powołany do czynnej służby wojskowej w sztabie Eskadry Obrony Wybrzeża. Otrzymał stopień kom-let. i został mianowany szefem Służby Obserwacyjnej Marynarki Wojennej. 9 lipca 1927 roku został wysłany do Akademii Marynarki Wojennej w Paryżu, którą ukończył 1 grudnia 1928 roku. 5 grudnia 1928 roku został wysłany do Brestu, aby uzyskać certyfikat nawigacyjny we francuskiej marynarce wojennej. 6 listopada został odwołany ze stanowiska szefa Służby Obserwacyjnej Marynarki Wojennej i tego samego dnia został mianowany dowódcą k/k *Virsaitis*. 11 listopada 1929 roku awansował na kom-kpt. W 1931 roku został przeniesiony do dowództwa Eskadry i mianowany dowódcą Eskadry Obrony Wybrzeża. Kom-kpt. Teodors Spāde był jedynym oficerem, który otrzymał wyższe wykształcenie w Akademii Marynarki Wojennej.

Aby spopularyzować eskadrę w społeczeństwie, kom-kpt. Spāde, w porozumieniu z Ministerstwem Wojny, pod koniec 1931 roku zwrócił się do przewodniczącego Towarzystwa Łotewskiego w Rydze, najstarszej organizacji na Łotwie (powstała w 1863 roku), które zajmowało się łotewskimi tradycjami, dr. Andrejsa Krastkalnsa, z prośbą o objęcie funkcji honorowego szefa Eskadry, co ten przyjął.

Oprócz objęcia funkcji honorowego szefa Eskadry, dr Krastkalns założył w Towarzystwie Łotewskim Fundusz Honorowego Szefa Eskadry dr. A. Krastkalnsa, którego dochody miały być przeznaczone na różne potrzeby marynarzy Eskadry.

Aby pogłębić wiedzę ogólną oficerów, pod koniec 1931 roku dowódca eskadry polecił im opracowanie i zapoznanie się ze sprawozdaniami z taktyki morskiej i historii marynarki wojennej. W okresie zimowym oficerowie przygotowali 15 referatów. W 1933 roku dr Krastkalns ufundował nagrody dla autorów najlepszych referatów (pierwsza w wysokości 100 łatów i druga w wysokości 50 łatów). W działaniach tych chodziło o to aby maksymalnie zdopingować oficerów do samokształcenia.

Do 1932 roku Eskadra nie dysponowała własną jednostką szkolną, na której można by było organizować rejsy dla podoficerów i oficerów. Problem ten rozwiązał honorowy szef Eskadry, dr Andrejs Krastkalns. 4 listopada 1932 roku, przekazał Eskadrze swój jacht morski *Vilnis*, który kupił od Łotewskiego Jacht Klubu. Jacht miał 15 m długości (kadłub został wykonany z blach stalowych), 3,5 m szerokości, zanurzenie 2 m i powierzchnię żagli 108 m². 28 grudnia 1932 roku został włączony do Dywizjonu Okrętów Podwodnych. Z funduszy zebranych przez społeczeństwo kupiono także jacht *Auseklis,* który stał się jachtem dowódcy Eskadry.

Staraniem dowódcy eskadry oraz dr. Krastkalnsa 22 i 23 sierpnia 1936 roku w Windawie zorganizowano Festiwal Morza. Odbyły się zawody w pływaniu, wioślarstwie, sygnalizacji i żeglarstwie. W zawodach, obok marynarzy brali udział zarówno studenci, jak i rybacy z okolicznych wiosek.

We wrześniu 1937 roku dowódca Eskadry, zorganizował festiwal morski, tym razem w Jełgawie. W tych uroczystościach uczestniczyły okręty *Imanta* i *Viesturs*. Festiwal, podobnie jak ten w Windawie, okazał się wielkim sukcesem.

Do 1938 roku Eskadra Obrony Wybrzeża nie posiadała sztandaru. Jego fundatorami były spółka motoryzacyjna Vairogs, zakłady elektryczne Tosmāre i metalowe Liepājas drāšu fabrika. Sztandar wręczono 15 lipca 1938 roku na nabrzeżu naprzeciwko Zamku Ryskiego. Awers sztandaru był biały, w górnym lewym rogu znajdowała się bandera wojenna, na środku godło państwowe, pod którym wyhaftowano żółty napis: „Kara Flote" (Flota Wojenna), rewers był wykonany z niebieskiego jedwabiu, w środku wyszyto srebrną nicią sylwetki płynących kanonierki *Virsaitis* i okrętu podwodnego *Ronis*. Wokół okrętowców znajdował się wieniec z liści dębi i napis „Mūs Vieno Latvijas Svetais Vārds" (Święte imię Łotwy nas łączy).

Jak wspomniano na awersie sztandaru wyszyto nazwę „Kara Flote", czyli flota wojenna, choć formalnie nie istniał taki rodzaj sił zbrojnych. Dopiero 22 grudnia 1938 roku premier Kārlis Ulmanis specjalnym rozporządzeniem przemianował Eskadrę Obrony Wybrzeża na Łotewską Flotę Wojenną (Latvijas Kara Flote). Równocześnie dowódca eskadry został dowódcą Floty, szef Departamentu Zaopatrzenia Eskadry stał się kwatermistrzem Floty, oficer flagowy stał się szefem Sztabu Floty, a szef działu osobowego szefem Administracji Floty. Utworzono Dywizjon Minowy (Mīnu divizion), w którym znajdowały się: kanonierka *Virsaitis*, trałowce *Imanta* i *Viesturs* oraz kuter *Mīna*, Dywizjon Okrętów Podwodnych (Zemūdeņu divizion), w którym znajdowały się: okręty podwodne *Ronis* i *Spīdola*, tendr okrętów podwodnych *Varonis*, holownik motorowy *Brīnums* oraz jacht admiralski *Auseklis*. Dowództwu Floty podlegały motorówka floty *Komēta* i łódź motorowa *Spulga*.

W drugiej połowie lat 30. nakłady na Flotę Wojenną stopniowo spadały. Wielu polityków było zdania, że ten rodzaj sil zbrojnych jest niezwykle kosztowny (podobnie jak lotnictwo wojskowe) i dla gospodarki stanowi to bardzo duże obciążenie. Prezydent Ulmanis był zdania, że wszelkie środki finansowe powinny być kierowane na rozwój gospodarki, a nie na obronność. Stał na stanowisku, że Liga Narodów zapobiegnie ewentualnemu wybuchowi wojny. Adm. Spāde zaproponował aby przystąpić do pracy nad drugim programem rozbudowy floty. Jego propozycja została odrzucona przez rząd. Sytuacja uległa

5 października 1939 roku podpisany został układ o wzajemnej pomocy pomiędzy Łotwą a ZSRR. Układ został ratyfikowany przez rząd łotewski 10 października 1939 roku i wszedł w życie cztery dni później. 12 października powołano komisję, która miała ustalić ze stroną radziecką warunki stacjonowania Armii Czernionej. Przewodniczył jej gen. Martins Hartmanis, a adm. Teodors Spāde odpowiadał za ustalenia dotyczące sił morskich. Rosjanie do rozmów wyznaczyli ludowego komisarza marynarki wojennej, flagmana 1-rangi, Nikołaja G. Kuźniecowa. Na zdjęciu oficerowie łotewscy i radzieccy przed Ministerstwem Wojny, maj 1940 roku.

eprasa.pl 80796bb337

zmianie w 1937 roku, gdy rząd podjął decyzję o konieczności kupna dwóch okrętów podwodnych, kilku kutrów minowych oraz jednostki patrolowej. Z prośbą o sprzedaż okrętów zwrócono się bezpośrednio do rządu brytyjskiego. Brytyjczycy jednak odmówili. Łotysze postanowili zwrócić się z podobną propozycją do Rzeszy Niemieckiej. Rząd łotewski zaproponował aby dwa okręty podwodne oraz cztery wodnosamoloty Dornier zostały przekazane w ramach rozliczeń za produkty rolne, jakie Niemcy importowali z Łotwy. Rząd niemiecki wyraził zgodę na transakcję. Po wybuchu wojny we wrześniu 1939 roku wycofał się jednak z tej obietnicy.

POD CZERWONYM SZTANDAREM

23 sierpnia 1939 roku ZSRR i Niemcy podpisały pakt o nieagresji. Tajny protokół dodatkowy w czterech punktach precyzował tzw. „strefy interesów" obu państw odnośnie Europy Środkowej, Południowo-Wschodniej oraz państw nadbałtyckich. W punkcie nr 1 napisano: *W razie przeobrażeń terytorialnych i politycznych w okręgach, należących do państw bałtyckich (Finlandii, Estonii, Łotwy, Litwy), północna granica Litwy będzie linią dzielącą strefy wpływów Niemiec i ZSRR. W związku z tym obydwie Strony uznały zainteresowanie Litwy rejonem Wilna*. Oznaczało to, że Niemcy nie będą protestowały gdyby rząd radziecki „na nowo" ułożył stosunki dyplomatyczne z państwami powstałymi na ziemiach guberni kurlandzkiej i inflanckiej.

Szybki upadek Polski był olbrzymim zaskoczeniem dla Łotyszy (podobnie jak dla Estończyków i Finów). Wpłynięcie do Tallinna okrętu ORP *Orzeł* zostało wykorzystane przez dyplomację radziecką do wystosowania ultimatum rządowi estońskiemu, zarzucając mu uwikłanie się w działania zbrojne skierowane przeciwko ZSRR. 25 września estoński minister spraw zagranicznych, jadąc do Moskwy na rozmowy, zatrzymał się w Rydze i spotkał się z Vilhelmsem Muntersem, łotewskim ministrem spraw zagranicznych, rozmawiając o radzieckich żądaniach. Łotysze spodziewali się, że Mołotow wystąpi niedługo z podobną „ofertą" wobec nich. 2 października rząd łotewski oświadczył, że jest gotów na przegląd relacji z ZSRR. Jednocześnie rząd wydał pełnomocnictwo Muntersenowi na rozpoczęcie rozmów z rządem radzieckim. Nie otrzymał on pełnomocnictwa na podpisanie jakiegokolwiek układu przed zatwierdzeniem go przez rząd łotewski. Wieczorem 2 października Muntersen pojechał do Moskwy na rozmowy. Negocjacje bardzo szybko przekształciły się w powiadomienie łotewskiego ministra o radzieckich oczekiwaniach. Rosjanie chcieli ustanowić bazy morskie w Lipawie, Windawie oraz na Półwyspie Irbeńskim. Dodatkowo miały powstać trzy lotniska niedaleko granicy z Litwą. Łącznie na Łotwie miało stacjonować 30 tys. żołnierzy Armii Czerwonej, co nie obejmowało marynarzy Floty Bałtyckiej Czerwonego Sztandaru. 5 października 1939 roku pomimo braku formalnego upoważnienia Muntersen podpisał układ o wzajemnej pomocy. Układ został ratyfikowany przez rząd łotewski 10 października 1939 roku i wszedł w życie cztery dni później.

Warunki w jakich bazowały łotewskie okręty podwodne w zimie 1939/1940 roku sprawiły, że obie jednostki wymagały remontu. Jako pierwszy na przegląd i naprawy bieżące został skierowany *Ronis*. Prace został ukończone 12 czerwca 1940 roku. Na zdjęciu *Ronis* w styczniu 1940 roku.

12 października powołano komisję, która miała ustalić ze stroną radziecką warunki stacjonowania Armii Czernionej. Przewodniczył jej gen. Martins Hartmanis, a adm. Spāde odpowiadał za ustalenia dotyczące sił morskich. Rosjanie do rozmów wyznaczyli ludowego komisarza marynarki wojennej flagmana 1-rangi Nikołaja G. Kuźniecowa. Na pierwszym spotkaniu Kuźniecow zażądał poza bazami w Lipawie i Windawie przekazania głównej bazy w Rydze. Spāde odmówił. Na szczęście znalazł zrozumienie wśród innych członków komisji i stanowisko łotewskie nie uległo zmianie. Ostatecznie Kuźniecow zaakceptował dwie bazy, które wymieniono w umowie.

23 października 1939 roku podpisano porozumienie między komisjami wojskowymi, na mocy którego bazy Floty Bałtyckiej Czerwonego Sztandaru miały znajdować się w Lipawie i Windawie. W ciągu dwóch dni od podpisania tego porozumienia łotewska marynarka wojenna i pododdziały 1. Dywizji Kurlandzkiej miały opuścić cały port w Lipawie. Niemal w tym samym czasie, gdy 29 października 1939 roku ostatni transport z Łotyszami opuścił Lipawę, na stację w tym mieście dotarły pierwsze pociągi z wojskami radzieckimi, a do portu morskiego wpłynęły okręty radzieckiej marynarki wojennej, w tym ciężki krążownik *Kirow* i inne jednostki.

Z powodu braku czasu warsztaty i magazyny bazy mogły zostać przeniesione jedynie częścio-

eprasa.pl 80796bb337

Oba łotewskie okręty podwodne weszły w skład 3. Dywizjonu 1. Brygady Okrętów Podwodnych, której dowódcą był kapitan 1. rangi N.P. Egipko. Jednostki zachowały swoje oryginalne nazwy. Stopniowo dowództwo wymieniało załogę tak, że w czerwcu 1941 roku większość stanowili Rosjanie (na *Spīdoli* służył podoficer polskiego pochodzenia Stanisław Donatowicz Kuczyński, który dostał się do niemieckiej niewoli).

wo do Rygi. Główny sprzęt pozostał w Lipawie. Nowa baza Dywizjonu Okrętów Podwodnych i miejsca cumowania zostały zorganizowane przy nabrzeżu Andrejostu. Dowództwo dywizjonu mieściło się w jednym z domów na nabrzeżu, które zostały opuszczone w związku z repatriacją Niemców bałtyckich. W piwnicach urządzono warsztaty i magazyny.

Jednostki Dywizjonu Minowego pozostały w Dyneburgu (twierdza Daugavgrīva). Nadchodząca zima sprawiła, że przystąpiono do przeglądów technicznych okrętów. Dotychczas wykonywano je w Lipawie, gdzie była główna baza i tym samym odpowiednie warunki, jednak obecnie musiano wykonać je siłami Dywizjonu. Wprawdzie chciano wysłać okręty do Lipawy, ale obawiano się, że Rosjanie pod byle pretekstem zatrzymają je i nie zwrócą. Podobny problem dotyczył okrętów podwodnych, które musiały przejść przegląd połączony z malowaniem części podwodnej kadłuba, a to można było wykonać jedynie w suchym doku, który znajdował się w Tosniare. Na wiosnę 1940 roku okazało się, że kadłub *Spīdola* jest w złym stanie i konieczna jest naprawa i konserwacja w suchym doku. W maju 1940 roku okręt popłynął do Lipawy. Rosjanie oficjalnie zezwolili na naprawę, ale utrudniali wszelkie czynności. Okazało się także, że w Lipawie stacjonuje znacznie więcej okrętów radzieckich niż na to zezwolono (głównie okręty podwodne). Większość napraw została przeprowadzona bardzo pośpiesznie, bowiem dowódca okrętu kpt. Kalācis chciał jak najszybciej opuścić Lipawę. Niestety odbiło się to na stanie technicznym okrętu.

Przeglądu i remontu wymagał także okręt podwodny *Ronis*. Przygotowaniami kierował dowódca j-kpt. Hugo Legzdinš. Prace zostały ukończone 12 czerwca i okręt opuścił dok, rozpoczynając podróż powrotną do Andrejosta. Dowódca otrzymał jednak rozkaz z dowództwa Floty, aby pozostać w Lipawie. Nakazano, aby okręt przeszedł do portu handlowego w Lipawie i zacumować około 300 metrów od mostu handlowego w kierunku redy, po stronie Starej Lipawy. Tam dowódca miał oczekiwać na dalsze rozkazy. Okręty podwodne nigdy wcześniej nie cumowały w porcie handlowym. Rozkaz był bardzo dziwny. Kolejne dni upłynęły w niepewności, ponieważ nie nadeszły żadne rozkazy ani instrukcje. Jedynym źródłem informacji o wydarzeniach był sztab garnizonu Dolnej Kurlandii w Lipawie. Niestety, informacje, które otrzymywano były bardzo skąpe i nie dawały obrazu sytuacji co się dzieje na granicy.

15 czerwca Litwa otrzymała ultimatum, ma mocy którego miano wyrazić zgodę na wejście Armii Czerwonej. 17 czerwca także Łotwa otrzymała takie ultimatum. Dowódca *Ronisa* nadal nie otrzymał żadnych rozkazów.

Po wyjściu z suchego doku w Tosmare, okręt podwodny *Ronis* miał pełne zbiorniki paliwa i wody pitnej, pobrano amunicję oraz torpedy. Wystąpiły problemy z żywnością. 18 czerwca dowódca j-kpt. Legzdinš polecił lnt. Austrisowi Ķirsisowi, aby w miarę możliwości zaopatrzył

24 czerwca (lub 23) oba łotewskie okręty podwodne zostały zatopione przez Rosjan. Rosjanie nie zamierzali wykorzystywać ich jako jednostki bojowe (jak widać pozostawiono armatę kalibru 75 mm, co może świadczyć, że okręty nie zostały przezbrojone w broń radzieckiej produkcji). Na zdjęciu widoczny najprawdopodobniej wrak okrętu *Spīdola*.

eprasa.pl 80796bb337

okręt w niezbędną żywność z magazynu. Dowódca magazynu w Lipawie okazał się bardzo pomocny, mimo Ķirsis nie był wstanie zapłacić za pobrane produkty. Po południu żywność została dostarczona na okręt podwodny i rozlokowana we wszystkich możliwych miejscach. Okręt podwodny został zaopatrzony i przygotowany do operacji.

Nadal jednak nie było instrukcji. Kpt. Legzdinš, postanowił dowiedzieć się czegoś więcej i pojechał do Rygi (w cywilnym ubraniu). Jego zadania przejął kpt. Teodors Mamis. Dotychczas sytuacja w Lipawie była spokojna. Po południu 20 czerwca rozpoczęły się demonstracje. W dowództwie garnizonu, podobnie jak poprzednio, nie było rozkazów ani instrukcji co do dalszych działań. Radio podało wiadomość o dymisji rządu. Kpt. Mamis zwołał zebranie załogi. Przedstawił sytuację i powiedział, że nadal istnieje możliwość opuszczenia portu handlowego. Stwierdził, że każdy musi podjąć samodzielnie decyzję czy pozostanie w kraju, czy ucieka do innego państwa (myślano głównie o Szwecji). Okazało się, że dziewięciu marynarzy postanowiło zostać. Kpt. Mamis opracował plan ucieczki i czekał na powrót kpt. Legzdina, ale ten się nie pojawił. Mamis przedstawił plan ucieczki kmdr. Kirsiemu i zwołał spotkanie starszych marynarzy. Wyjaśnił obecną możliwość, a także konsekwencje – jak planowana ucieczka wpłynie na losy reszty floty i armii. Marynarze stwierdzili, że załoga nie jest zadowolona z planowanej ucieczki, ale wykona każdy rozkaz. Kapitan Mamis musiał podjąć decyzję o losie okrętu. Decyzja była trudna. I podjął decyzję. Zostajemy.

Wczesnym rankiem 21 czerwca do okrętu zbliżyły się trzy czołgi radzieckie. Pierwszy stanął przy dziobie, drugi na środku, a trzeci przy rufie. Czołgi skierowały działa w stronę okrętu. W tym samym czasie do portu wpłynęło sześć łodzi motorowych. Dwie zacumowały przy dziobie, dwie przy kiosku i dwie przy rufie. Załoga miała swobodę w poruszaniu się po porcie.

Hugo Legzdinš powrócił z Rygi. Otrzymał rozkaz wypłynięcia i udania się do starej bazy okrętów podwodnych w Kara Ost. W rejsie okrętowi towarzyszyły radzieckie kutry, dwa płynęły z przodu, a cztery z tyłu. W tamtym czasie nikt nie przypuszczał, że to ostatni rejs *Ronisa*. Okręt nigdy już nie wypłynął w morze.

Okręt podwodny *Spīdola*, szczęśliwie powróciwszy z doku w Lipawie, zacumował obok b/k *Varonis* w Andrejoscie, który został przydzielony do Dywizjonu Okrętów Podwodnych. Kanonierka *Virsaitis* oraz trałowce *Imanta* i *Viesturs* otrzymały rozkaz pozostania w Daugavgrīvā.

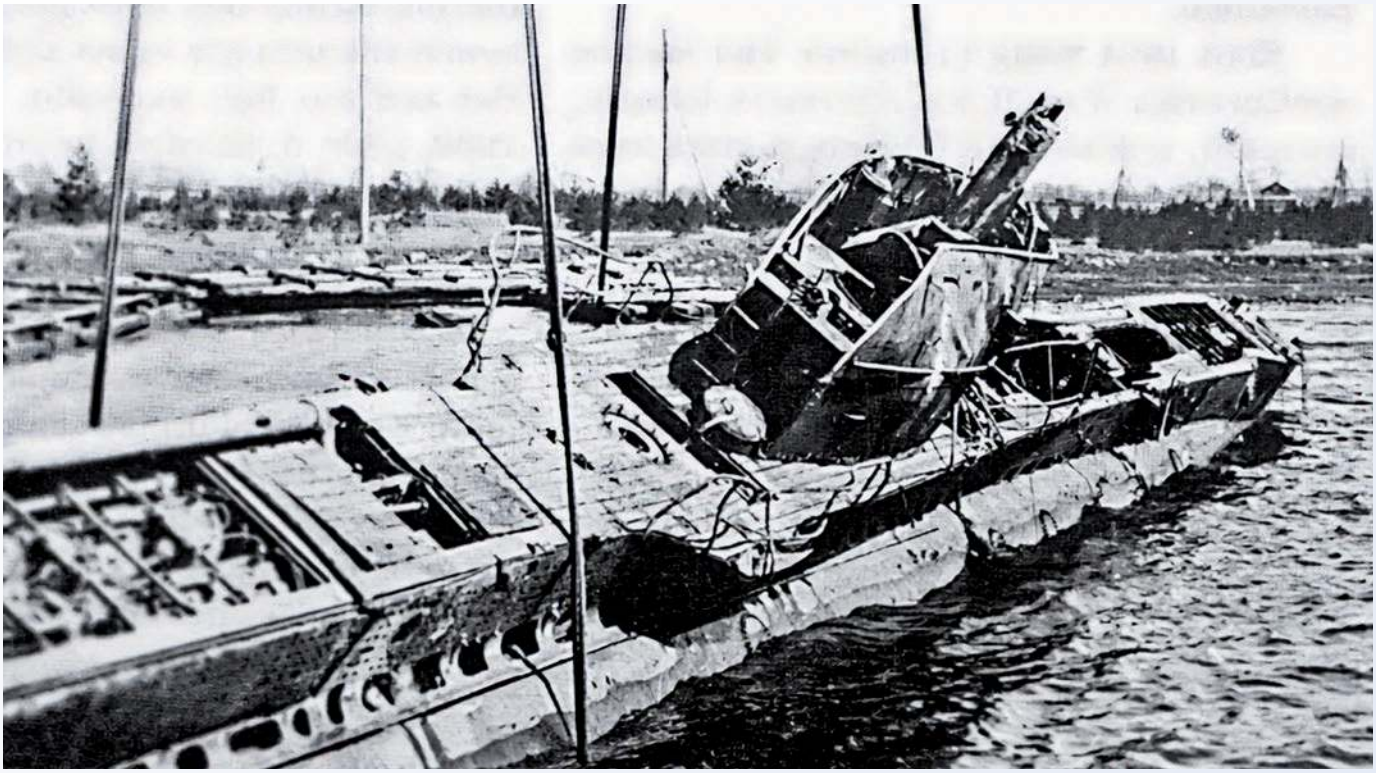
Wszystkie okręty wojenne stacjonujące w Rydze oraz okręt podwodny *Spīdola* otrzymały 16 czerwca rozkaz przejścia w stan gotowości. Na jednostki dostarczono amunicję, przygotowano miny, które po otrzymaniu rozkazu można było w bardzo krótkim czasie dostarczyć na trałowce. Załoga *Spīdoli* pobrała torpedy.

Wieczorem 17 czerwca 1940 roku prezydent Kārlis Ulmanis wygłosił przemówienie radiowe, w którym powiedział: *za wiedzą rządu wojska zaprzyjaźnionego kraju wkraczają do naszego kraju*, poprosił aby zachować spokój i zrezygnować ze zbrojnego oporu. Gotowość bojowa została odwołana, amunicja, miny i torpedy wróciły do magazynów.

Aby ostudzić nastroje ludności (przed siedzibą prezydenta trwały demonstracje) ciężki krążownik *Kirow* wpłynął do Rygi, zajął pozycję naprzeciwko zamku ryskiego i skierował lufy dział w stronę pałacu.

24 lipca 1940 roku pozostałe jednostki (w tym okręt *Ronis*) Floty Wojennej przybyły do Rygi. Okręty zacumowały przy nabrzeżu Andrejosta i w twierdzy Daugavgrīva. Razem z okrętami do Rygi przyjechał admirał Spāde. Po południu 25 lipca 1940 roku, na wszystkich łotewskich okrętach opuszczono bandery i podniesiono banderę Floty Wojennej RKKA. Stało się to pomimo braku rozkazu adm. Spāde, który został zaskoczony sytuacją.

Po podniesieniu bandery „zaprzyjaźnionego kraju" w Rydze pozostały *Virsaitis*, *Imanta* i *Viesturs*, natomiast *Ronis*, *Spīdola* i *Varonis* powróciły do Lipawy. Na okrętach pojawili się agitatorzy polityczni w towarzystwie radzieckich komisarzy wojskowych. Rozpoczęła się akcja „uświadamiania politycznego" marynarzy. 19 sierpnia zgodnie z podpisanym porozumieniem państwowym Łotewska Flota Wojenna stała się częścią Floty Bałtyckiej Czerwonego Sztandaru. Zlikwidowano dowództwo floty, a na okrętach łotewskich pojawili się oficerowie radzieccy. 17 września 1940 roku adm. Spāde został zwolniony ze służby wojskowej.



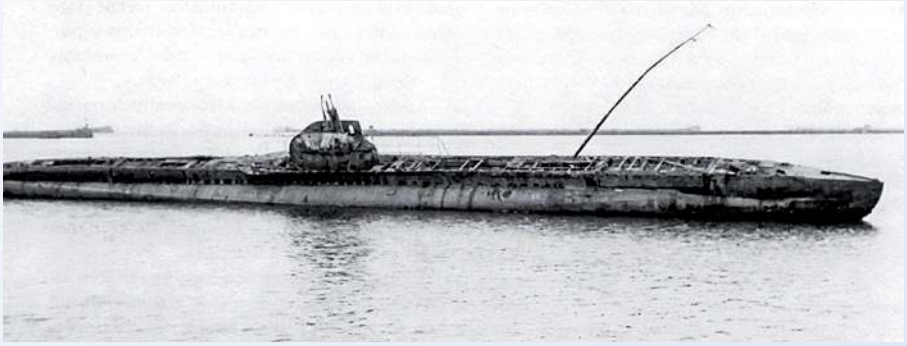
Marynarze i oficerowie otrzymali nowe radzieckie mundury. Okręty otrzymały nowe nazwy. Kanonierka *Virsaitis* stała się T-297, trałowiec *Viesturs* T-298, a *Imanta* — T-299. Tender *Varonis* przemianowano na *Pārna*. Jedynie okręty podwodne pozostały przy swoich pierwotnych nazwach. Na okrętach pozostawiono łotewskich oficerów i marynarzy (z wyjątkiem okrętów podwodnych). Jednak z czasem byli oni zastępowani przez marynarzy radzieckich.

5 sierpnia 1940 roku Łotwa została oficjalnie włączona do ZSRR jako jej 15. republika. Rozpoczęły się aresztowania i terror NKWD, które nasiliły się w 1941 roku. 14 czerwca 1941 roku aresztowano adm. Spāde, który został skazany na wieloletnie więzienie. Okrutny los spotkał szefa Sztabu Floty kom-kpt. Antonsa Brūdersa, którego rozstrzelano w listopadzie 1941 roku, szef Służby Torpedowej i Minowej kom-kpt. Edgars Otto Pinka został rozstrzelany w grudniu 1942

eprasa.pl 80796bb337

roku, a główny inżynier Floty kom-kpt. Teodors Nikolajs Kuškis 16 stycznia 1942 roku, zamordowano także kpt. Edgarsa Rinksa (27 czerwca 1941 roku) i vltn. Kārlisa Rodinša.

Oba łotewskie okręty podwodne weszły w skład 3. Dywizjonu 1. Brygady Okrętów Podwodnych, której dowódcą był kapitan 1. rangi N.P. Egipko. Jednostki wymagały remontów, a ich stan techniczny uległ znacznemu pogorszeniu. Specjalna komisja techniczna stwierdziła, że obie jednostki praktycznie nie przedstawiają sobą żadnej wartości bojowej i zapadła decyzja ze zostaną przebudowane na pływające stacje ładowania akumulatorów. Okręty zostały skierowane do Tosmare, gdzie miały przejść remont.



Sekwencja zdjęć pokazująca wrak okrętu *Ronis*, przygotowany do wydobycia w 1942 roku.

Wieczorem 22 czerwca 1941 roku pododdziały niemieckiej 291. Dywizji Piechoty znalazły się ok. 17 kilometrów do Lipawy. W ciągu dwóch następnych dni baza został okrążona, rozwój sytuacji całkowicie zaskoczył Rosjan. Już pierwszego dnia okręty radzieckie rozpoczęły ewakuację. Dowódcą okrętu podwodnego *Spīdola* był st. lejt. Wiaczesław Iwanowicz Bojcow. Zbiorniki paliwa okrętu był puste, a w chaosie jaki zapanował pobranie paliwa nie było możliwe. Zgodnie z rozkazem dowódcy bazy w Lipawie okręty, które nie mogły zostać ewakuowane miały zostać zniszczone. W nocy 23 czerwca (część źródeł podaje że w nocy z 24 na 25 czerwca) *Spīdola* została wysadzona. Załogę skierowano do obrony. Podobny los spotkał *Ronisa*. W październiku 1940 roku dowódcą okrętu *Ronis* został kmdr ppor. Aleksandr Iwanowicz Madisson. Pod koniec maja 1941 roku Madisson, został skierowany do odbioru okrętu S-15, którym miał dowodzić. Obowiązki dowódcy tymczasowo pełnili komisarz wojskowy, Grigorij Iwanowicz Totonkin oraz nawigator lejt. Iwan Pawłowicz Bałakin. Wieczorem 23 czerwca 1941 roku także *Ronis* został wysadzony w powietrze przez załogę. W 1942 roku oba okręty podwodne został podniesione przez Niemców i rozebrane na złom. Razem z dwoma łotewskimi okrętami podwodnymi na dno poszły radzieckie: M-71, M-83, M-30 i S-1.

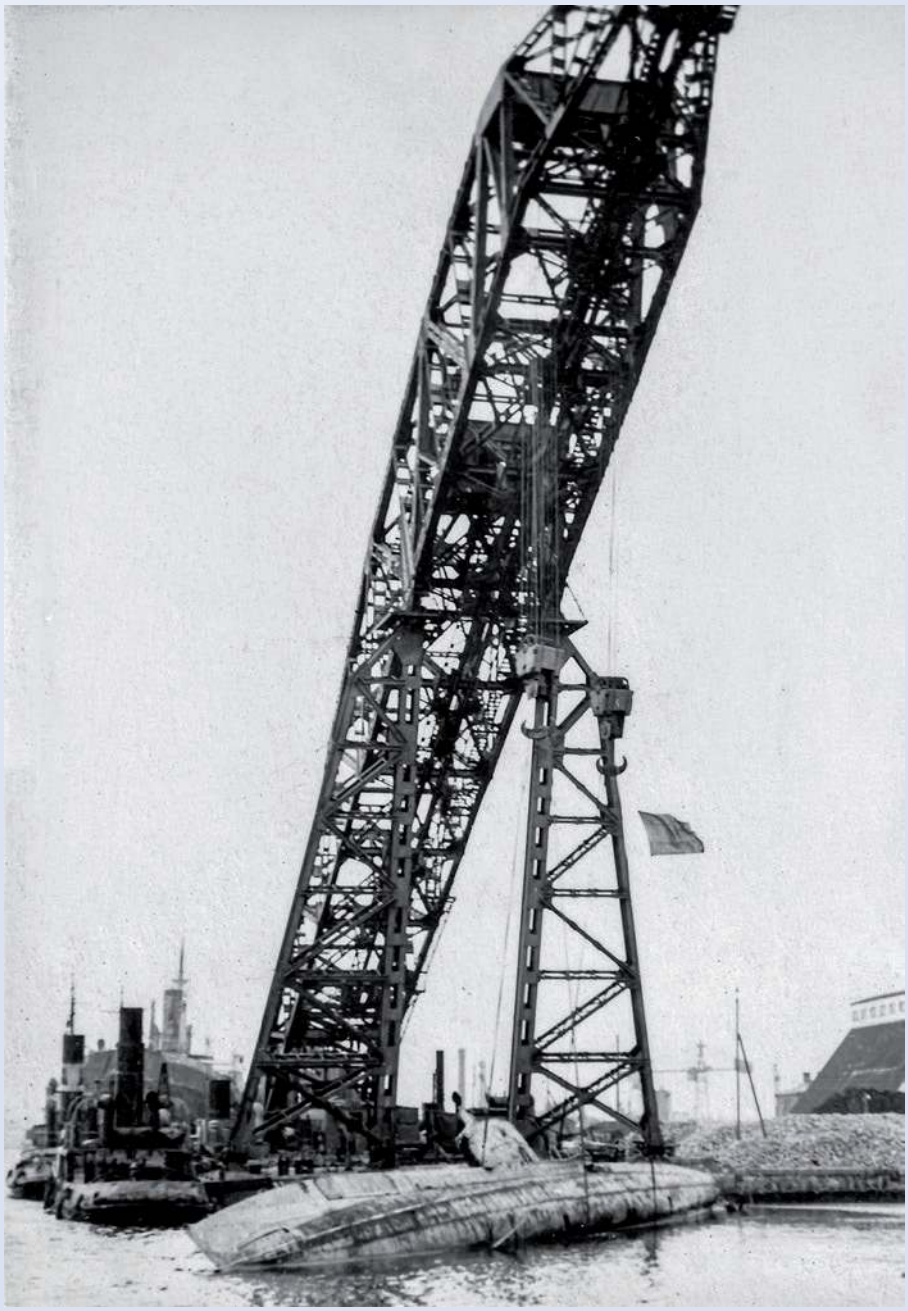
W 1941 roku kanonierka *Virsaitis* (T-297) została przebudowana na okręt patrolowy. Otrzymał on dwie armaty B-24BM kalibru 100 mm, dwie armaty przeciwlotnicze 70-K kalibru 37 mm, mógł zabierać 40 min morskich wz. 1908, został wyposażony w trały MTSzcz i MZT. Okręt wchodził w skład Bałtyckiej Bazy Morskiej w Rydze. Po wybuchu wojny patrolował Cieśninę Irbeńską. Od sierpnia stacjonował na Wyspach Moonsundzkich, ochraniając żeglugę w Zatoce Ryskiej. 1 września wszedł w skład Oddziału Okrętów Obrony Rzeki Newy. Wspierał ogniem działania 55. i 42. Armii. Został skierowany do ewakuacji żołnierzy z garnizonu na Półwyspie Hanko. 2 grudnia 1941 roku wypłynął ok. 17.55 z portu Hanko, zabierając 246 czerwono-armistów, ok. północy okręt wszedł na minę. Jednostka zatonęła bardzo szybko. Zdołano uratować zaledwie 96 ludzi. W 2011 roku na pozycji59°54′ N 25°29′ E został zlokalizowany wrak okrętu.

Trałowiec *Imanta* (T-299) spotkał podobny los co kanonierkę *Virsaitis*. 1 lipca 1941 roku, podczas stawiania min w rejonie Moonsundu, wszedł na rosyjską minę i zatonął. Okrętem dowodził kpt. Richards Lasis, a w załodze znajdował się także vltn. Viktors Hartmanis. Przeżył tylko jeden łotewski marynarz.

Trałowiec *Viesturs* (T-298) z kpt. Kārlisem Turovskisem i vltn. Aleksandrsem Alksnesem brał udział w walkach w Zatoce Fińskiej. Był to jedyny okręt łotewskiej marynarki wojennej, który przetrwał II wojnę światową.

Tender *Varonis* (*Pārnu*) spotkał podobny los co kanonierkę *Virsaitis*. Zdołał ewakuować się do Leningradu. 28 sierpnia 1941 roku wszedł jednak na minę w rejonie Kronsztadu i zatonął.

Zbigniew Lalak ❑



eprasa.pl 80796bb337

Brytyjskie lekkie krążowniki typu Arethusa

GRZEGORZ NOWAK

● HMS *Arethusa* po modernizacji i w kamuflażu na zdjęciu z 1942 roku.

Cztery brytyjskie lekkie krążowniki należące do typu *Arethusa*, choć w założeniu miały być tańszymi i mniejszymi wersjami udanych okrętów typu *Modified Leander*, okazały się jednostkami niezwykle dzielnymi pod każdym względem. Ich działania operacyjne w czasie II wojny światowej pokazały, że te niedoceniane krążowniki radziły sobie doskonale, wypełniając szeroki wachlarz wyznaczonych im zadań zarówno jako eskorta zespołów floty, konwojów, jak i okrętów pierwszej linii. Wyróżniły się w szczególny sposób w walkach na Morzu Śródziemnym, zmagając się z lotnictwem wroga oraz okrętami włoskimi i niemieckimi, odnosząc niemałe sukcesy. Dwa z nich utracono i obydwa padły ofiarą nie samolotów, ale U-Bootów. Dwa pozostałe przetrwały wojnę, a *Aurora* przekazana Chinom przetrwała aż do 1967 roku.

GENEZA

Kiedy na początku lat 30. XX wieku brytyjska Admiralicja zasiadała do planowania dalszego rozwoju własnej floty, nad Londynem i całym Imperium wisiało widmo nie tylko kryzysu ekonomicznego, ale przede wszystkim rygorystycznych ograniczeń traktatowych. Proces decyzyjny, który doprowadził do powstania lekkich krążowników typu *Arethusa*, był jednym z najbardziej skomplikowanych i nacechowanych kompromisami polityczno-technicznymi okresu międzywojennego. Kluczowym dokumentem, który zdefiniował ramy tego projektu, był Traktat Londyński z 1930 roku. Narzucił on Wielkiej Brytanii całkowity limit tonażu krążowników na poziomie 339 000 ton, z czego jedynie 91 000 ton mogło zostać wykorzystane na budowę nowych jednostek do 1936 roku.

Matematyka była dla Lordów Admiralicji bezlitosna: jeśli Royal Navy miała utrzymać swoją globalną obecność i chronić linie komunikacyjne rozciągnięte na tysiące mil morskich brytyjskiego imperium kolonialnego, potrzebowała co najmniej 70 krążowników. Budując duże, silnie uzbrojone jednostki typu *Leander* o wyporności około 7000 – 7500 ton, Brytyjczycy po prostu nie byli w stanie osiągnąć wymaganej liczby jednostek tej klasy, mieszcząc się jednocześnie w ramach dostępnego limitu tonażowego.

Wewnątrz Admiralicji wywiązał się gwałtowny spór o wizję strategiczną. Frakcja skupiona wokół oficerów operacyjnych argumentowała, że każdy krążownik musi być zdolny do nawiązania równorzędnej walki z okrętami przeciwnika, co faworyzowało konstrukcje większe. Z drugiej strony, Pierwszy Lord Morski, admirał Sir Ernle Chatfield, doskonale rozumiał, że sama „obecność" na morzach i oceanach jest ważniejsza niż siła ognia pojedynczej jednostki w sytuacjach kryzysowych związanych z ochroną szlaków komunikacyjnych żeglugi handlowej. W związku z tym zaproponował on koncepcję „krążownika minimum" – okrętu na tyle małego, by można go było budować w dużych seriach, ale na tyle szybkiego i dobrze uzbrojonego, by mógł skutecznie zwalczać niszczyciele, a także pełnić funkcję lidera flotylli. To właśnie ta filozofia legła u podstaw zlecenia, które trafiło na biurko Dyrektora Konstrukcji Marynarki (Director of Naval Construction – DNC), Sir Arthura Johnsa.

Inżynierowie z biura DNC stanęli przed zadaniem niemal niewykonalnym: musieli zaprojektować okręt o wyporności około 5000 – 5500 ton, który zachowałby prędkość 32 węzłów, posiadał pancerz chroniący przed pociskami 6-calowymi oraz dysponował pełnym wyposażeniem lotniczym. Pierwsze szkice, datowane na rok 1931, bazowały bezpośrednio na pomniejszonym typie *Leander*. Aby zaoszczędzić na wyporności, podjęto bolesną decyzję o redukcji uzbrojenia głównego z ośmiu armat kalibru 152 mm (cztery wieże dwudziałowe) do sześciu (trzy wieże tego samego typu). Usunięcie jednej wieży rufowej pozwoliło nie tylko na skrócenie kadłuba o blisko 15 metrów, co drastycznie obniżyło masę strukturalną, ale także na radykalne przeorganizowanie wnętrza okrętu.

Proces projektowania kadłuba stał się polem walki o każdą tonę wyporności nowego krążownika. W tym momencie brytyjscy konstruktorzy zdecydowali się na odważny krok technologiczny, który w owym czasie budził ogromne kontrowersje wśród konserwatywnych inżynierów okrętowych. Zdecydowano o zastosowaniu na niespotykaną wcześniej skalę spawania elektrycznego zamiast tradycyjnego nitowania. Choć technologia ta była wówczas postrzegana jako ryzykowna, obawiano się pękania spoin pod wpływem naprężeń kadłuba na wysokiej fali, oszczędności masy były zbyt kuszące, by z nich zrezygnować. Spawanie pozwoliło na wyeliminowanie nakładek stykowych i ciężkich łbów nitów, co łącznie z zastosowaniem nowej stali o wysokiej wytrzymałości (tzw. D-steel) zaoszczędziło wiele z masy całości, co natychmiast wykorzystano do wzmocnienia ochrony biernej oraz siłowni okrętowej.

Napęd nowych krążowników musiał być wyjątkowo zwarty. Admiralicja zażądała układu „En echelon", czyli naprzemiennego ustawienia kotłowni i maszynowni, identycznie jak na trzech ostatnich Leanderach (czyli australijskich jednostkach typu *Modified Leander*). Było to rozwiązanie znacznie bezpieczniejsze z punktu widzenia żywotności okrętu, niż grupowanie wszystkich kotłów razem (*Leander*), ponieważ jedno trafienie torpedą lub ciężkim pociskiem w środek okrętu nie pozbawiało krążownika całej mocy napędowej i nie doprowadzało do jego unieruchomienia. Inżynierowie musieli jednak upchnąć cztery kotły typu Admiralicji i cztery turbiny Parsonsa w znacznie mniejszej przestrzeni

eprasa.pl 80796bb337

HMS *Amphion*, czyli późniejszy australijski HMAS *Perth*. Trzy australijskie jednostki typu *Leander* stały się wzorem dla *Arethusy*.

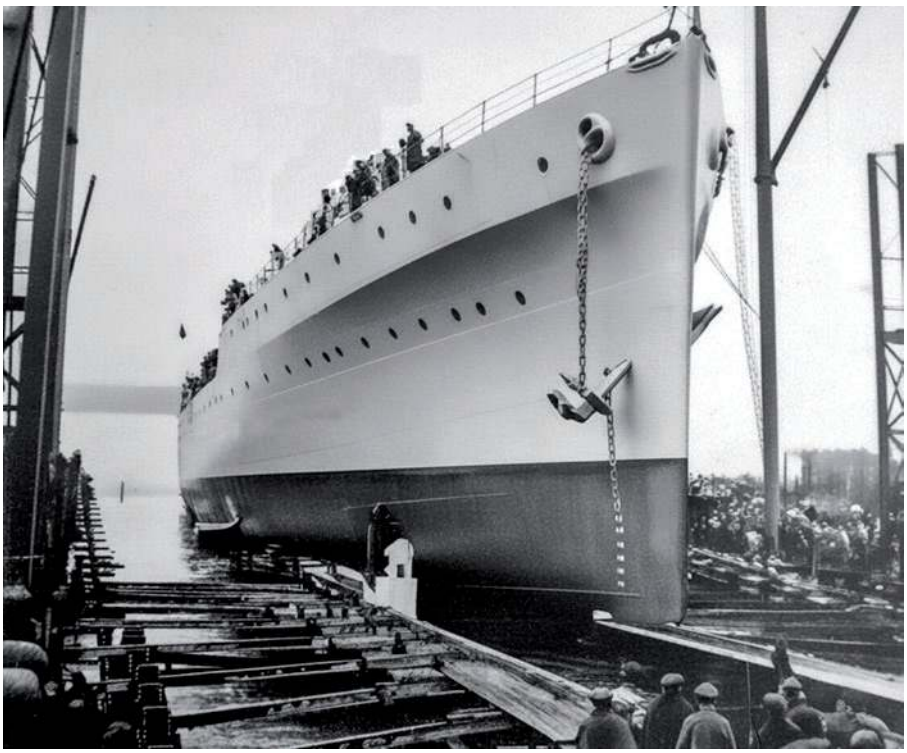
mniejszego kadłuba niż na Leanderach. Rezultat był imponujący: przy mocy 64 000 KM krążownik typu *Arethusa* mógł rozwinąć prędkość maksymalną 32,25 węzła przy pełnej wyporności bojowej. Zastosowanie dwóch kominów zamiast jednego (jak na wczesnych Leanderach) pozwoliło na lepsze odprowadzenie spalin i uniknięcie zadymiania mostka oraz stanowisk przeciwlotniczych, co było częstą bolączką brytyjskich jednostek.

Jeśli chodzi o opancerzenie, projektanci typu *Arethusa* zrezygnowali z jednolitego pasa pancernego na całej długości. Zamiast tego zastosowano tzw. system pudełkowy. Najważniejsze elementy okrętu, czyli komory amunicyjne, zostały zamknięte w pancernych skrzyniach o grubości ścianek dochodzącej do 76 mm. Maszynownie chronił boczny pas o grubości od 51 do 57 mm, zintegrowany z pokładem pancernym o grubości 25 mm. Była to ochrona wystarczająca, by wytrzymać bezpośrednie trafienie pociskiem 152 mm z dystansu powyżej 10 000 metrów oraz odłamki bomb lotniczych. Stanowisko dowodzenia na mostku i wieże artylerii głównej armat kal. 152 mm otrzymały jedynie lekką osłonę przeciwodłamkową (około 25 mm), co było kolejnym kompromisem na rzecz stabilności i wyporności.

Uzbrojenie główne w postaci sześciu armat morskich BL 6-inch Mk XXIII na dwudziałowych podstawach Mk XXI rozmieszczono w układzie A i B na dziobie oraz X na rufie. Decyzja o pozostawieniu tylko jednej wieży na rufie była szeroko krytykowana przez oficerów artylerii, którzy obawiali się, że okręt podczas odwrotu będzie niemal bezbronny. Admiralicja odparła te zarzuty dość kuriozalnym stwierdzeniem, że krążownik typu *Arethusa* ma za zadanie przechwytywać i ścigać, a nie uciekać. Co więcej, mniejsza liczba armat artylerii głównej pozwoliła na lepsze rozmieszczenie artylerii przeciwlotniczej. Początkowo planowano montaż czterech pojedynczych armat kal. 102 mm (QF 4-inch Mk V) i takowe otrzymała *Arethusa* oraz *Galatea*, jednak w trakcie budowy *Penelope* i *Aurora*, widząc rosnące zagrożenie z powietrza, projekt zmodyfikowano, montując cztery stanowiska dwudziałowe kalibru 102 mm, co w połowie lat 30 czyniło te okręty jednymi z najlepiej przygotowanych do obrony przeciwlotniczej jednostek w swojej klasie. W późniejszym okresie także *Galatea* i *Arethusa* otrzymały w miejsce pojedynczych armat kal. 102 mm cztery zdwojone stanowiska.

Kolejnym aspektem, który pochłonął wiele godzin dyskusji w Komitecie Projektowym Admiralicji, było wyposażenie lotnicze. W tamtym czasie krążownik bez samolotu rozpoznawczego był uważany za „ślepy". Na typie *Arethusa* zamontowano ciężką katapultę o długości 16 metrów, umieszczoną między kominami. Wymusiło to jednak rezygnację z części łodzi ratunkowych i skomplikowało układ rozmieszczenia dźwigów. Co ciekawe, ostatnia jednostka serii, HMS *Aurora*, została ukończona bez katapulty, ponieważ zdecydowano, że będzie ona pełnić funkcję okrętu flagowego dla niszczycieli (Commodore D), a zwolnione miejsce i wagę wykorzystano na zabudowę dodatkowych pomieszczeń sztabowych oraz bardziej rozbudowanych systemów łączności.

Zlecenia dla stoczni były elementem szerszej polityki gospodarczej rządu brytyjskiego. Pierwsza jednostka, prototypowa HMS *Arethusa*, została zamówiona w ramach budżetu na 1931 rok w państwowej stoczni w Chatham. Wybór ten nie był przypadkowystocznie królewskie miały opinię najbardziej precyzyjnych w pracy z nowymi technologiami spawania, co było kluczowe przy budowie prototypu. Stępkę położono 25 stycz-



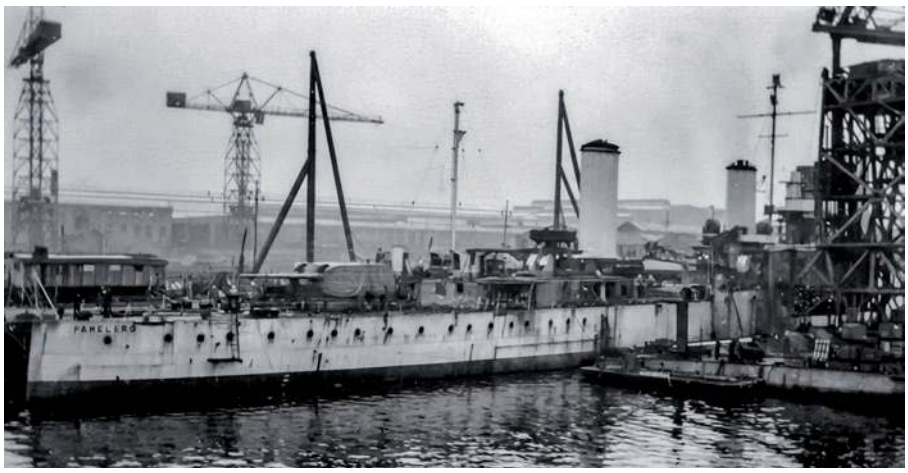
Moment przed zwodowaniem kadłuba krążownika HMS *Arethusa*.

eprasa.pl 80796bb337

nia 1933 roku. Kolejne zamówienia rozdzielono tak, by podtrzymać koniunkturę w sektorze prywatnym. Zamówienie na HMS *Galatea* trafiło do stoczni Vickers-Armstrongs w Newcastle, co było strategicznym ruchem mającym na celu utrzymanie zdolności produkcyjnych największego dostawcy uzbrojenia dla Royal Navy. Z kolei HMS *Penelope* została zakontraktowana w Harland & Wolff w Belfaście, co miało ogromne znaczenie dla gospodarki Irlandii Północnej w dobie kryzysu. Ostatnia jednostka, wspomniana już HMS *Aurora*, została zamówiona w stoczni Admiralicji w Portsmouth.

Proces budowy nie przebiegał bez problemów. Brytyjskie źródła archiwalne wskazują na liczne tarcia pomiędzy stoczniami a Admiralicją w kwestii jakości spawów oraz terminowości dostaw wież artyleryjskich od Vickersa, który był przeciążony zamówieniami. Mimo to, tempo prac było imponujące. *Arethusa* została zwodowana już w marcu 1934 roku, a jej wejście do służby w maju 1935 roku było wielkim wydarzeniem propagandowym. Okręty prezentowały się niezwykle nowocześnie: niski profil, pochyłe kominy i zwarta nadbudówka mostka nadawały im agresywnego, a zarazem eleganckiego wyglądu. Malkontentom rzucał się w oczy brak czwartej wieży armat kal. 152 mm na rufie, ale pewną rekompensatą, jak wspomnieliśmy, było silne uzbrojenie przeciwlotnicze.

Podobnie jak na okrętach typu *Leander*, także na czterech okrętach typu *Arethusa* zdecydowano o zainstalowaniu nowego typu mostka. Zrezygnowano z wysokich, otwartych pomostów znanych ze starszych typów lekkich krążowników brytyjskich (typ D czy E) na rzecz niższej, bardziej opływowej i częściowo zamkniętej konstrukcji. Pozwoliło to na obniżenie środka ciężkości i poprawienie stabilności okrętu podczas gwałtownych zwrotów przy dużej prędkości. System kierowania ogniem oparto na nowoczesnym na owe czasy dalocelowniku Admiralicji (Director Control Tower), który połączono z kalkulatorem



▲ HMS *Penelope* podczas prac wyposażeniowych.

artyleryjskim typu AFCT (Admiralty Fire Control Table). To sprawiało, że mimo posiadania tylko sześciu armat, krążowniki typu *Arethusa* strzelały niezwykle celnie i szybko, co w warunkach bojowych często rekompensowało mniejszą wagę salwy burtowej.

Gdy proces projektowania zbliżał się do końca, Admiralicja musiała podjąć jeszcze jedną trudną decyzję. Pierwotne plany zakładały budowę sześciu okrętów tego typu. Jednak rozwój sytuacji międzynarodowej, a zwłaszcza wieści o budowie przez Japonię potężnych krążowników typu *Mogami* (uzbrojonych w 15 armat 155 mm), wywołały w Londynie szok. Brytyjczycy zdali sobie sprawę, że w starciu z takimi potworami „krążownik minimum" nie będzie miał żadnych szans, niezależnie od tego, jak nowoczesny by nie był. Program budowy okrętów typu *Arethusa* przerwano więc na czwartej jednostce. Pozostałe dwa zamówienia anulowano, a fundusze przesunięto na projektowanie znacznie większych jednostek typu *Town*, które miały być brytyjską odpowiedzią na japońską i amerykańską (typ *Brooklyn*) gigantomanię.

Z perspektywy historycznej, proces projektowania *Arethusy* był triumfem inżynierii nad ograniczeniami politycznymi. Konstruktorzy stworzyli okręt, który mimo minimalnej wyporności posiadał wszystkie cechy rasowego krążownika. Choć w literaturze przedmiotu często określa się je mianem „lekko uzbrojonych", to właśnie te jednostki, dzięki swojej zwrotności, wysokiej prędkości i świetnej dzielności morskiej, okazały się idealne do walki na trudnym teatrze śródziemnomorskim. Ich geneza, wynikająca z desperackiej próby pogodzenia traktatowych limitów z globalnymi ambicjami Imperium, stała się lekcją pragmatyzmu, która wpłynęła na wszystkie późniejsze projekty brytyjskich krążowników lekkich. Każdy element tych okrętów, od nowatorskich spawów kadłuba, przez kompaktową siłownię, aż po specyficzny układ artylerii, był owocem setek godzin debat w Whitehall, gdzie kalkulator skarbnika walczył z kreślarską linią inżyniera.

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA

Dwukominowa sylwetka krążowników typu *Arethusa* do złudzenia przypominała wyglądem trzy australijskie krążowniki typu *Modified Leander*, czyli *Sydney*, *Perth* i *Hobart*, choć obserwu-

● HMS *Galatea* na zdjęciu z okresu wojny domowej w Hiszpanii.

eprasa.pl 80796bb337

jąc je z daleka, można by uznać, że coś jest nie tak z rufą okrętu. Wpływ na to miał krótszy kadłub i brak jednej, czwartej wieży armat kal. 152 mm. Geometria kadłuba typu *Arethusa* odznaczała się elegancją, która skrywała bardzo praktyczne rozwiązania. Dziobowa część okrętu otrzymała wyraźne rozchylenie wręgów powyżej linii wodnej i charakterystyczne załamanie (knuckle), co miało na celu poprawę dzielności morskiej i zapobieganie zalewaniu pokładu dziobowego przy dużej prędkości. Mimo niewielkich rozmiarów, okręty te posiadały relatywnie wysoką burtę, co zapewniało im duży zapas wyporności czystej i pozwalało na utrzymanie stabilności przy dużych kątach przechyłu.

Konstrukcja rufy typu krążowniczego została zoptymalizowana pod kątem przepływu wody do śrub, co było krytyczne dla osiągnięcia wysokiej sprawności napędu przy ograniczonej mocy kotłów. Warto zauważyć, że inżynierowie musieli zmierzyć się z problemem stabilności poprzecznej, gdyż lekki kadłub w połączeniu z ciężkim uzbrojeniem i wysokim mostkiem windował środek ciężkości niebezpiecznie wysoko. Rozwiązano to poprzez precyzyjne rozplanowanie zbiorników paliwowych i balastowych w podwójnym dnie, które biegło na niemal całej długości kadłuba, stanowiąc jednocześnie pierwszą linię obrony przed uszkodzeniami podwodnymi.

Projektowanie kadłuba tych jednostek nie było jedynie prostym skalowaniem wcześniejszych konstrukcji typu *Leander*, lecz próbą redefinicji samej struktury okrętu wojennego w dobie rygorystycznych ograniczeń Traktatu Londyńskiego. Inżynierowie pod kierownictwem Sir Arthura Johnsa musieli stworzyć platformę, która przy wyporności standardowej rzędu 5200 ton zachowałaby sztywność wzdłużną pozwalającą na bezpieczne rozwijanie prędkości przekraczających 32 węzły na wzburzonym morzu, co wymagało odejścia od wielu tradycyjnych metod stoczniowych na rzecz nowatorskich rozwiązań materiałowych i montażowych.

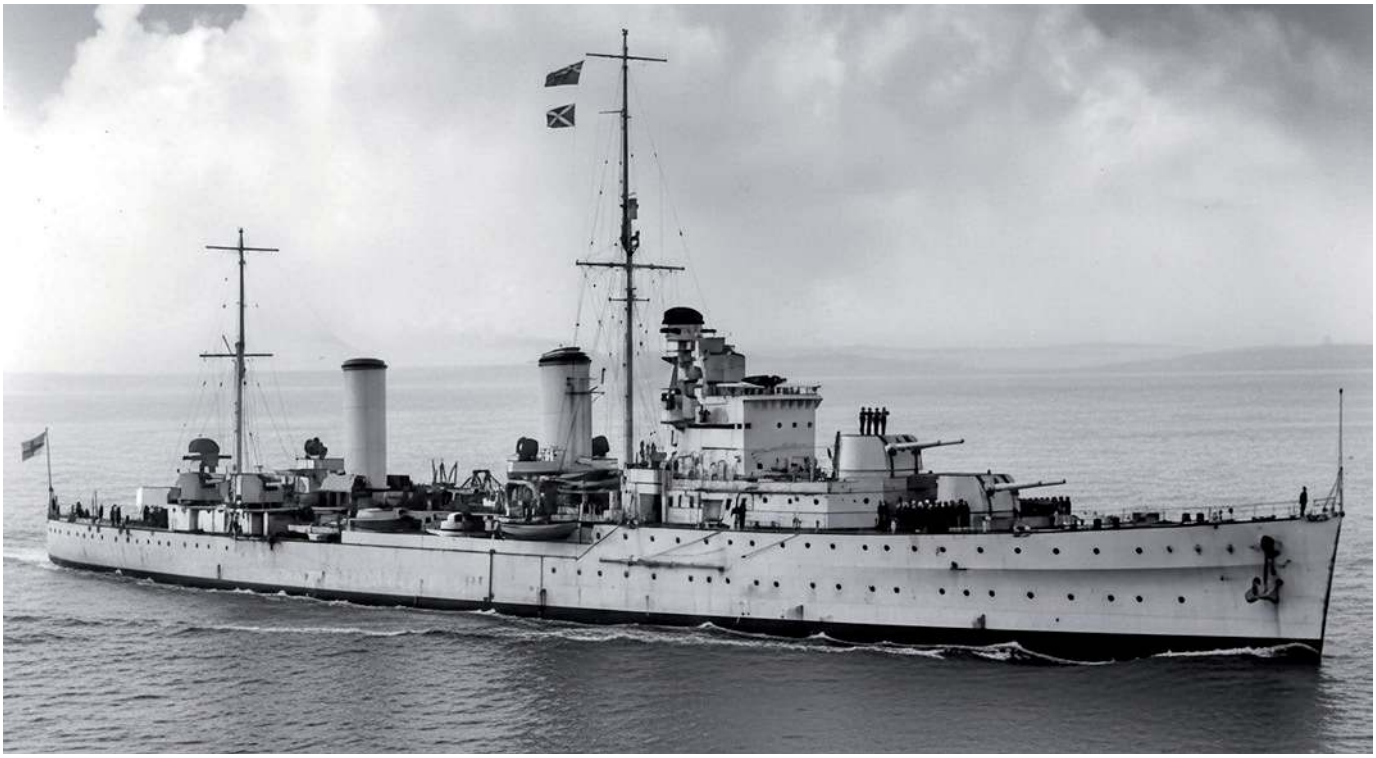
Podstawą konstrukcji kadłuba jednostek typu *Arethusa* stało się szerokie zastosowanie stali o podwyższonej wytrzymałości, znanej w brytyjskiej nomenklaturze jako „D-steel" (High Tensile Steel). Wykorzystanie tego materiału pozwoliło na zmniejszenie grubości blach poszycia przy jednoczesnym zachowaniu tej samej odporności na naprężenia, jakie generuje kadłub podczas pracy na fali. Kluczowym wyzwaniem projektowym było skrócenie kadłuba o blisko 15 metrów w stosunku do Leanderów, co teoretycznie ułatwiało kontrolę nad sztywnością, ale jednocześnie dramatycznie zagęszczało rozmieszczenie masywnych elementów, takich jak wieże artyleryjskie i urządzenia napędowe. Aby zrównoważyć te siły, wprowadzono system podłużnych wiązań, które biegły nieprzerwanie przez całą długość przedziałów maszynowych, tworząc swoisty kręgosłup okrętu, zdolny do absorbowania drgań generowanych przez cztery potężne turbiny Parsonsa.

Najbardziej rewolucyjnym aspektem technicznym kadłuba *Arethusy* była jednak decyzja o przejściu z nitowania na spawanie elektryczne w kluczowych sekcjach struktury. W tamtym czasie brytyjskie stocznie, takie jak Chatham czy Portsmouth, uważały nitowanie za jedyną pewną metodę łączenia metali, gwarantującą elastyczność połączeń. Spawanie zastosowano przede wszystkim przy łączeniu grodzi wodoszczelnych, elementów pokładów niższych oraz części struktur nadbudówek. Proces ten wymagał jednak niezwykłej precyzji, gdyż błędy w sekwencji spawania mogły prowadzić do trwałych odkształceń kadłuba (tzw. buckling), co przy tak lekkiej konstrukcji mogłoby zwiększyć opory hydrodynamiczne.

Wewnętrzny podział kadłuba został zdominowany przez układ „En echelon", który wymusił specyficzną architekturę grodziową. Maszynownie i kotłownie zostały rozdzielone w taki sposób, aby trafienie w jedną burtę nie mogło wyłączyć z eksploatacji wszystkich zespołów napędowych jednocześnie. Wymagało to przeprowadzenia przez kadłub długich wałów napędowych, co z kolei narzucało konieczność wzmocnienia tuneli wałów, aby nie stały się one słabym punktem struktury w przypadku zalania przedziałów rufowych.

Konstrukcja pokładów była kolejnym majstersztykiem oszczędności. Pokład górny, odgrywający rolę pasa górnego dźwigara kadłuba, został wykonany z grubszych płyt stali o wysokiej wytrzymałości, podczas gdy pokłady niższe, niebiorące udziału w przenoszeniu głównych naprężeń wzdłużnych, wykonano z cieńszych blach, często perforowanych dla dodatkowej redukcji masy.

Integracja opancerzenia z konstrukcją kadłuba na typie *Arethusa* odeszła od koncepcji pancerza nakładanego na rzecz pancerza strukturalnego. Boczne pasy pancerne, chroniące przedziały maszynowe, nie były jedynie osłoną, lecz stanowiły integralną część poszycia bocznego, biorąc czynny udział w przenoszeniu obciążeń konstrukcyjnych. Grubość tego pancerza, wynosząca od 51 do 57 mm, była wynikiem kompromisu między potrzebą ochrony a wytrzymałością konstrukcji. Jeszcze bardziej zaawansowane było rozwiązanie ochrony komór amunicyjnych, które zamknięto w tzw. skrzyniach pancernych o grubości ścianek do 76 mm. Skrzynie te były niezależnymi strukturami wewnątrz kadłuba, co miało na celu odizolowanie najbardziej niebezpiecznych ładunków od reszty okrętu i jednoczesne wzmocnienie sztywności poprzecznej w miejscach montażu wież artylerii głównej.



▲ ***Penelope* w pierwszym okresie swojej służby.**

eprasa.pl 80796bb337

Kwestia stabilności i zachowania na fali była przedmiotem intensywnych badań modelowych w basenie doświadczalnym Admiralicji w Haslar. Wyniki te wpłynęły na ostateczny kształt podwodnej części kadłuba, który musiał być na tyle smukły, by stawiać minimalny opór, ale jednocześnie na tyle szeroki w sekcji środkowej, by pomieścić fundamenty pod ciężkie mechanizmy. Wyzwanie to spotęgowała decyzja o montażu katapulty lotniczej wraz z ciężkim dźwigiem na śródokręciu. Masa tych urządzeń, umieszczonych wysoko nad pokładem, drastycznie wpływała na moment prostujący okrętu. Aby skontrować ten efekt, konstruktorzy musieli zaprojektować system nadbudówek z lekkich stopów aluminium (tam, gdzie było to możliwe) oraz ograniczyć masę wyposażenia pokładowego. Każdy element nadwodnej części kadłuba, od relingów po osłony przeciwodłamkowe, był analizowany pod kątem możliwości zastąpienia cięższych materiałów lżejszymi odpowiednikami.

Analizując kadłub krążowników typu *Arethusa*, nie można pominąć roli systemu grodzi wzdłużnych i poprzecznych, które tworzyły gęstą siatkę przedziałów wodoszczelnych. Ich liczba była znacznie większa niż w starszych krążownikach (16 przedziałów), co było bezpośrednią odpowiedzią na doświadczenia z I wojny światowej i testy poligonowe na nowych typach torped. Dzięki spawaniu grodzie te były idealnie szczelne i lżejsze, co pozwoliło na stworzenie systemu obrony biernej zdolnego do przetrwania trafienia pojedynczą torpedą, o ile nie doszło do detonacji komór amunicyjnych.

Warto podkreślić, że projektanci z biura DNC (Director of Naval Construction) wyliczyli, że przy takim podziale okręt typu *Arethusa* był w stanie utrzymać się na wodzie przy zalaniu dowolnych dwóch sąsiadujących głównych przedziałów wodoszczelnych. W tamtym czasie był to standard bardzo wysoki dla jednostek o tak niewielkiej wyporności (ok. 5200 ton). To właśnie ta gęsta sieć grodzi, w połączeniu z nowatorskim spawaniem sprawiła, że krążowniki te (np. słynna HMS *Penelope*) potrafiły przetrwać niesamowitą liczbę uszkodzeń odłamkowych i trafień, które dla mniej podzielonych konstrukcji byłyby zabójcze.

Całość konstrukcji wieńczył mostek o zwartej budowie, który w przeciwieństwie do wcześniejszych typów, stawiał mniejszy opór aerodynamiczny i nie obciążał tak bardzo struktury dziobowej. Kadłub *Arethusy* stał się tym samym technologicznym pomostem, który pokazał, że dzięki precyzyjnemu wykorzystaniu nowoczesnej metalurgii i technik spawalniczych, możliwe jest zbudowanie pełnowartościowego okrętu wojennego w ramach restrykcyjnych limitów traktatowych, kładąc podwaliny pod wszystkie kolejne brytyjskie projekty krążowników II wojny światowej.

Układ napędowy krążowników typu *Arethusa* był nie tylko mechanicznym sercem tych jednostek, ale przede wszystkim jednym z najbardziej wyrafinowanych przykładów inżynieryjnej miniaturyzacji tamtego okresu. Sercem układu napędowego były cztery kotły typu Admiralicji (Admiralty 3-drum boilers). Były to nowoczesne, wysokowydajne jednostki parowe, zasilane wyłącznie paliwem płynnym (mazutem). W przeciwieństwie do starszych typów kotłów, te zastosowane na *Arethusach* pracowały przy znacznie wyższych parametrach pary, co pozwalało na generowanie większej mocy przy mniejszej masie własnej urządzenia. Każdy z czterech kotłów wyposażony był w przegrzewacze pary, co podnosiło sprawność całego układu i pozwalało na uniknięcie zjawiska kondensacji pary w rurociągach prowadzących do turbin. Ciśnienie robocze pary wynosiło około 300 psi (funtów na cal kwadratowy), co w połączeniu z temperaturą pary dochodzącą do 340-350°C, stanowiło wówczas solidny standard dla nowoczesnych jednostek liniowych.

Rozmieszczenie kotłowni i maszynowni stanowiło o wyjątkowości tego projektu. Admiralicja, wyciągając wnioski z uszkodzeń bojowych starszych jednostek, zdecydowała się na zastosowanie układu naprzemiennego, co w praktyce oznaczało, że siłownia nie była monolitycznym blokiem w środku okrętu. Została ona podzielona na cztery oddzielne przedziały: kotłownię dziobową, maszynownię dziobową, kotłownię rufową i maszynownię rufową. Takie rozwiązanie było rewolucyjne dla krążownika o wyporności zaledwie 5 200 ton. Dzięki temu nawet jeśli okręt otrzymałby trafienie torpedą w śródokręcie, które zalałoby jedną z kotłowni i sąsiadującą maszynownię, druga para kotłów i turbin mogła pracować dalej, pozwalając jednostce na utrzymanie prędkości wystarczającej do ucieczki z pola walki lub manewrowania.

Za generowanie mocy napędowej odpowiadały cztery zespoły turbin parowych systemu Parsonsa z jednostopniowymi przekładniami redukcyjnymi. Wybór turbin Parsonsa był dla Royal Navy naturalny — były to maszyny o legendarnej niezawodności, sprawdzone w setkach jednostek. Na typie *Arethusa* każdy zespół turbin

HMS *Arethusa* w gali banderowej na początku swojej służby.

eprasa.pl 80796bb337

składał się z sekcji wysokiego ciśnienia i sekcji niskiego ciśnienia, które wspólnie napędzały jeden wał śruby. Łączna moc projektowa wynosiła 64 000 KM, co przekładało się na cztery wały napędowe zakończone trójpłatowymi śrubami z brązu manganowego. Wały zewnętrzne były napędzane przez turbiny dziobowe, natomiast wały wewnętrzne, znacznie dłuższe, przez turbiny umieszczone w maszynowni rufowej.

Niesamowitym wyzwaniem dla inżynierów było zaprojektowanie układu przeniesienia napędu. Ze względu na zwężający się ku tyłowi kadłub, wały napędowe musiały być prowadzone pod precyzyjnie obliczonymi kątami, aby uniknąć nadmiernych wibracji, które przy prędkości obrotowej śrub rzędu 300 obr./min mogłyby prowadzić do zmęczenia materiału kadłuba. Zastosowanie przekładni redukcyjnych pozwoliło turbinom pracować przy ich optymalnych, bardzo wysokich obrotach, podczas gdy śruby mogły obracać się wolniej, co drastycznie podnosiło ich sprawność hydrodynamiczną i redukowało zjawisko kawitacji.

▲ Krążownik HMS *Aurora* w pierwszych miesiącach swojej służby.

System odprowadzania spalin był bezpośrednią konsekwencją układu naprzemiennego kotłowni i maszynowni, przez co krążowniki typu *Arethusa* posiadały dwa charakterystyczne, proste kominy. Przedni komin obsługiwał kotłownię dziobową, natomiast tylny, szerszy, odprowadzał spaliny z kotłowni rufowej. Takie rozmieszczenie miało również aspekt operacyjny, bowiem dym z kominów był odprowadzany na tyle daleko od mostka i stanowisk kierowania ogniem, że rzadko utrudniał pracę artylerzystom, co było częstą wadą krążowników z jednym kominem lub zgrupowanymi kotłowniami.

Wydajność siłowni przekładała się na imponujące osiągi. Podczas prób morskich prototypowa HMS *Arethusa* przy wyporności standardowej osiągnęła prędkość maksymalną 32,6 węzła, co przewyższyło założenia o blisko pół węzła. Przy pełnym obciążeniu bojowym, okręty te bez trudu utrzymywały 30 węzłów, co stawiało je w czołówce najszybszych krążowników tamtej ery. Zasięg, kluczowy dla służby kolonialnej, wynosił około 5300 Mm przy prędkości ekonomicznej 13 w. Było to możliwe dzięki zapasowi mazutu wynoszącemu około 1300 ton, zgromadzonemu głównie w zbiornikach podwójnego dna i bocznych zbiornikach chroniących komory amunicyjne.

Warto również wspomnieć o systemach pomocniczych siłowni. *Arethusy* wyposażone były w zaawansowany system kondensacji pary, który pozwalał na odzyskiwanie wody kotłowej z niemal stuprocentową wydajnością. W maszynowniach znajdowały się także turbogenerato-

▼ HMS *Galatea* na przedwojennej fotografii.

eprasa.pl 80796bb337

ry prądu stałego, które zasilały cały okręt – od wież artyleryjskich, przez windy amunicyjne, aż po systemy łączności i oświetlenie.

Układ napędowy tych krążowników był więc spójnym, wysoce zintegrowanym organizmem, który mimo ogromnego skomplikowania, okazał się niezwykle trwały. Historia służby tych okrętów, zwłaszcza HMS *Penelope*, która mimo setek dziur po odłamkach (zyskując przydomek HMS *Pepperpot*) była w stanie o własnych siłach manewrować i uciekać przed atakami lotniczymi, jest najlepszym świadectwem kunsztu inżynierów, którzy zaprojektowali te potężne i niezawodne maszyny.

Uzbrojenie krążowników typu *Arethusa*, przede wszystkim artyleria główna okrętów, było przedmiotem sporów a później krytyki w związku z ograniczeniem ilości armat z ośmiu sztuk, co wówczas uznawano za standard dla krążownika lekkiego — do sześciu armat kal. 152 mm. Były to armaty BL 6-inch (152 mm) Mk XXIII, rozmieszczone na okrętach typu *Arethusa* w trzech dwudziałowych wieżach Mk XXI. Układ tych wież był klasyczny: dwie wieże (A i B) ustawiono w dziobowej części okrętów w tzw. superpozycji jedna za i nad drugą, natomiast na rufie znalazła się tylko jedna wieża (X), wobec dwóch na *Leanderach*. Decyzja o rezygnacji z czwartej wieży była kluczowym elementem oszczędności wagowych całego projektu, choć budziła kontrowersje wśród oficerów sztabowych obawiających się słabości salwy rufowej.

Same armaty Mk XXIII były jednak bardzo dobrymi konstrukcjami jak na połowę lat trzydziestych XX wieku. Długość lufy 50 kalibrów, po raz pierwszy zadebiutowały właśnie na krążownikach typu *Leander*, *Modified Leander* i *Arethusa*. Wykorzystywały nowoczesny mechanizm zamkowy, który pozwalał na osiągnięcie szybkostrzelności rzędu od 6 do 8 strzałów na minutę na każdą lufę. Wieże Mk XXI zapewniały kąt podniesienia luf do 60 stopni, co teoretycznie dawało im ograniczoną możliwość prowadzenia ognia przeciwlotniczego na dużych dystansach, choć w praktyce rzadko wykorzystywano je w tej roli ze względu na powolność mechanizmów obrotu w porównaniu do dedykowanych dział przeciwlotniczych.

Pociski o wadze blisko 51 kilogramów były transportowane z komór amunicyjnych za pomocą szybkobieżnych wind, a ich precyzyjne naprowadzanie na cel spoczywało na barkach operatorów w wieży dalocelownika, umieszczonego na szczycie mostka. Dalocelownik ten, wyposażony w nowoczesny dalmierz o szerokiej bazie, przekazywał dane do mechanicznego komputera balistycznego AFCT Mk IV, znajdującego się głęboko w kadłubie. To właśnie ten system sprawiał, że mimo posiadania tylko sześciu armat, krążowniki typu *Arethusa* potrafiły położyć niezwykle celną salwę już w drugim lub trzecim strzale, co w warunkach bojowych często niwelowało przewagę liczebną przeciwnika.

Równie istotnym, a z perspektywy nadchodzącej wojny kluczowym elementem uzbrojenia, była artyleria przeciwlotnicza. Projektanci *Arethusy* wykazali się tu dużą dalekowzrocznością. Początkowo planowano montaż czterech pojedynczych armat QF 4-inch (102 mm) Mk V, jednak w trakcie budowy projekt zaktualizowano do znacznie potężniejszych, dwudziałowych stanowisk Mk XIX z armatami Mk XVI. Dwa pierwsze okręty *Arethusa* i *Galatea* otrzymały taki zestaw armat, ale później wymieniono je na zestawy zdwojone. Cztery takie stanowiska (łącznie osiem luf) rozmieszczono symetrycznie na śródokręciu, nieco bliżej rufy. Armaty te charakteryzowały się wysoką szybkostrzelnością i zdolnością do rażenia celów na pułapie przekraczającym 11 kilometrów. Co niezwykle ważne, ich ogniem kierował przeznaczony dla nich system HACS (High Angle Control System), który pozwalał na precyzyjne obliczanie poprawek dla szybko poruszających się samolotów.

Uzupełnieniem obrony przeciwlotniczej bliskiego zasięgu były wielolufowe karabiny maszynowe Vickers kalibru 12,7 mm, rozmieszczone na skrzydłach mostka i nadbudówkach. Choć w momencie wejścia do służby uważano je za skuteczne przeciwko maszynom dwupłatowym, wojna szybko zweryfikowała ich ograniczone możliwości wobec nowoczesnych samolotów, co doprowadziło w późniejszych latach do ich zastąpienia przez działka Oerlikon kal. 20 mm oraz czterolufowe pom-pomy, czyli szybkostrzelne działka plot. kal. 40 mm.

Mimo że typ *Arethusa* był krążownikiem lekkim w „odchudzonej" (w stosunku do *Leanderów*) wersji, nie zrezygnowano na nim z silnego uzbrojenia torpedowego. Po obu burtach, na wysokości drugiego komina, zamontowano dwa potrójne zestawy wyrzutni torped kal. 533 mm typu TR III. Wyrzutnie te mogły wystrzeliwać torpedy Mk IX, które były wówczas jednymi z najskuteczniejszych w arsenale Royal Navy. Każda taka torpeda niosła potężną głowicę bojową o masie blisko 340 kilogramów materiału wybuchowego i mogła razić cele na dystansie do 10 kilometrów przy prędkości 36 węzłów. Umiejscowienie wyrzutni na pokładzie górnym pozwalało na ich łatwy serwis i szerokie kąty ostrzału, co czyniło z tych krążowników groźnego przeciwnika nawet dla znacznie większych jednostek, gdyby doszło do walki na krótkich dystansach lub w warunkach ograniczonej widzialności.

Całość uzbrojenia krążowników typu *Arethusa* tworzyła spójny system, w którym nowoczesna elektronika i mechanika precyzyjna

HMS *Arethusa* przed wojną widziana z prawej burty.

eprasa.pl 80796bb337

Arethusa na Malcie w 1937 roku.

rekompensowały mniejszą liczbę luf. Brytyjczycy postawili na jakość ognia, szybkość reakcji i wszechstronność, tworząc okręty zdolne do walki w każdych warunkach.

Instalacja wyrzutni torpedowych na krążownikach typu *Arethusa* stanowiła istotny element ich ofensywnego wyposażenia, odzwierciedlający tradycyjne podejście brytyjskiej Admiralicji do roli lekkiego krążownika jako jednostki zdolnej do rozstrzygających uderzeń w starciach nocnych oraz w walce z silniejszym przeciwnikiem. Choć okręty te były budowane pod presją oszczędności wagowych, nie zdecydowano się na ograniczenie potencjału torpedowego, uznając go za kluczowy atut w arsenale jednostki, która z założenia miała operować blisko sił niszczycieli lub pełnić funkcję lidera flotylli.

Na pokładzie każdej z jednostek tego typu zamontowano dwa potrójne aparaty torpedowe o kalibrze 21 cali (533 mm), oznaczone w brytyjskiej nomenklaturze jako typ TR III. Zostały one rozmieszczone symetrycznie na obu burtach, na wysokości śródokręcia, w rejonie między drugim kominem a konstrukcją rufowych nadbudówek. Wybór wyrzutni potrójnych, a nie poczwórnych (które pojawiały się na większych jednostkach typu *Town*), był świadomym kompromisem, pozwalał bowiem na zachowanie rozsądnej wagi całego systemu przy jednoczesnym zapewnieniu salwy burtowej złożonej z trzech torped, co uznawano za wystarczające do rażenia celów wielkości krążownika czy transportowca.

Same wyrzutnie były potężnymi, obrotowymi konstrukcjami wykonanymi ze stali, osadzonymi na masywnych łożyskach, które pozwalały na szeroki kąt obrotu. Mechanizm naprowadzania wyrzutni był obsługiwany ręcznie lub za pomocą napędów elektrycznych, co pozwalało załodze na szybkie skierowanie rur w stronę celu, nawet przy dużych przechyłach okrętu. Rury wyrzutni były ładowane od tyłu, a proces ten wymagał zgranej współpracy zespołu torpedystów, którzy za pomocą specjalnych szyn i wciągników umieszczali ważące ponad półtorej tony pociski wewnątrz aparatów. System strzału opierał się na sprężonym powietrzu, gromadzonym w specjalnych butlach przy nasadzie wyrzutni, co pozwalało na gwałtowne i niezawodne wypchnięcie torpedy poza burtę, tak aby jej silnik mógł bezpiecznie uruchomić się już w wodzie.

Torpeda Mark IX niosła głowicę bojową wypełnioną 340 kilogramami materiału wybuchowego, co było dawką zdolną do posłania na dno niszczyciela lub zadania krytycznych uszkodzeń ciężkiemu krążownikowi. Co istotne, torpedy te posiadały możliwość ustawienia różnych trybów pracy silnika: od trybu o wysokiej prędkości (ponad 40 węzłów) na dystansie około 9000 metrów, po tryb ekonomiczny, pozwalający na rażenie celów odległych o blisko 13 kilometrów przy prędkości 30 węzłów.

System kierowania ogniem torpedowym na krążownikach typu *Arethusa* był ściśle zintegrowany z systemami obserwacyjnymi okrętu. Na skrzydłach mostka znajdowały się specjalne celowniki torpedowe (Torpedo Sights), które pozwalały oficerom torpedowym na obliczanie kąta wyprzedzenia celu. Dane te były przekazywane telefonicznie do obsługi wyrzutni, która korygowała ustawienie aparatów. W tamtym czasie brytyjska myśl taktyczna kładła duży nacisk na tzw. salwę wachlarzową – torpedy wystrzeliwano w krótkich odstępach czasu z lekko zmienionym kątem, co tworzyło na wodzie rozszerzający się pas pocisków, drastycznie zwiększając szansę na trafienie manewrującego przeciwnika.

Lokalizacja wyrzutni na otwartym pokładzie górnym, choć czyniła je narażonymi na uszkodzenia od odłamków czy trudne warunki pogodowe, miała jedną kluczową zaletę: pozwalała na szybkie wyrzucenie torped za burtę w przypadku pożaru lub bezpośredniego zagrożenia eksplozją, co mogło uratować okręt przed katastrofą. Dodatkowo, w pobliżu wyrzutni znajdowały się specjalne stelaże na torpedy zapasowe, choć ich przeładowanie w warunkach bojowych na wzburzonym morzu było zadaniem karkołomnym i rzadko praktykowanym.

Mimo procesu „odchudzania" projektu krążowników typu *Arethusa*, przewidziano dla nich wyposażenie lotnicze krążowników, które stanowiło jeden z najbardziej dyskutowanych i technicznie problematycznych elementów projektu, będąc jednocześnie żywym dowodem na ówczesną doktrynę Royal Navy, która zakładała, że krążownik bez „własnych skrzydeł" jest na oceanie jednostką niepełnowartościową. W epoce poprzedzającej upowszechnienie się radaru, wodnosamolot rozpoznawczy był jedynym sposobem na rozszerzenie horyzontu okrętu o dziesiątki mil morskich, co miało kluczowe znaczenie przy poszukiwaniu nieprzyjacielskich rajderów czy śledzeniu ruchów obcej floty. Jednak implementacja tego systemu na tak małym kadłubie, jakim dysponowała *Arethusa*, wymagała od inżynierów z biura Dyrektora Konstrukcji Marynarki (DNC) nie lada kunsztu i pójścia na bolesne kompromisy konstrukcyjne.

Centralnym punktem wyposażenia lotniczego była ciężka katapulta obrotowa, którą zdecydowano się umieścić na śródokręciu, dokładnie pomiędzy dwoma kominami. Wybór tego miejsca nie był przypadkowy, ponieważ była to sekcja okrętu znajdująca się najbliżej środka ciężkości i środka wyporu, co minimalizowało wpływ masywnej konstrukcji na stateczność wzdłużną jednostki. Zastosowano katapultę typu DIIH (Design II Heavy), która była napędzana ładunkiem prochowym (kordytem). Mechanizm ten działał na zasadzie gwałtownego rozprężania gazów, które za pośrednictwem tłoka i systemu wielo-

eprasa.pl 80796bb337

HMS *Penelope* na holu.

krążków nadawały wodnosamolotowi prędkość startową rzędu 90 – 100 km/h na dystansie zaledwie kilkunastu metrów. Fakt, że katapulta była obrotowa, pozwalał na wystrzeliwanie maszyny pod wiatr bez konieczności zmiany kursu przez cały okręt, co było ogromną zaletą podczas operowania w formacjach eskortowych.

Poważnym ograniczeniem krążowników typu *Arethusa*, wynikającym bezpośrednio z ich niewielkiej wyporności, był całkowity brak hangaru. W przeciwieństwie do większych, ale i późniejszych krążowników typu *Town*, gdzie samoloty mogły być chowane przed niszczącym działaniem słonej wody i wiatru, na *Arethusach* wodnosamolot musiał stacjonować na stałe pod gołym niebem, spoczywając na wózku katapulty. Eksponowało to maszynę na korozję, uszkodzenia od podmuchów wiatru podczas sztormów oraz na wstrząsy generowane przez wystrzały artylerii głównej. Aby zminimalizować te negatywne skutki, załogi lotnicze musiały wykazywać się niezwykłą dbałością o sprzęt, stosując specjalne pokrowce i systemy mocowań, które zdejmowano dopiero tuż przed planowanym startem.

Głównym typem maszyny operującej z pokładów tych krążowników był początkowo Hawker *Osprey* w wersji wodnosamolotu, a następnie, od 1937 roku, przeznaczony do zadań rozpoznawczych Fairey *Seafox*. *Seafox* był lekkim dwupłatem o metalowej konstrukcji, zaprojektowanym specjalnie z myślą o operowaniu z małych katapult. Choć nie był to samolot o imponujących osiągach – był powolny i słabo uzbrojony – posiadał doskonałe właściwości morskie, co pozwalało mu na wodowanie nawet przy umiarkowanym stanie morza. Na pokładzie krążownika znajdowały się zbiorniki na benzynę lotniczą oraz magazyn lekkich bomb i flar oświetlających, umieszczone w chronionych przedziałach pod pokładem pancernym, skąd paliwo i amunicję transportowano do maszyny za pomocą ręcznych systemów pompowych i wind.

Warto zauważyć, że wyposażenie lotnicze ewoluowało wraz ze zmianą koncepcji użycia tych okrętów. Ostatnia jednostka serii, HMS *Aurora*, weszła do służby w 1937 roku bez katapulty i samolotu. Admiralicja uznała, że Aurora będzie pełniła funkcję okrętu flagowego dla flotylli niszczycieli, gdzie cenniejsze od rozpoznania lotniczego były dodatkowe pomieszczenia sztabowe i rozbudowane systemy łączności radiowej,

HMS *Galatea* podąża za krążownikiem HMS *Euryalus* widocznym na pierwszym planie na Morzu Śródziemnym w 1941 roku.

eprasa.pl 80796bb337

które zainstalowano w miejscu przeznaczonym pierwotnie dla sprzętu lotniczego. Pozostałe trzy jednostki – *Arethusa*, *Galatea* i *Penelope* – zachowały swoje katapulty do początku II wojny światowej. Jednak doświadczenia z pierwszych lat konfliktu, dynamiczny rozwój radaru oraz rosnące zagrożenie ze strony niemieckiego lotnictwa sprawiły, że w latach 1940–1941 z pozostałych okrętów sukcesywnie demontowano wyposażenie lotnicze. Usunięcie ciężkiej katapulty i dźwigu nie tylko poprawiało stateczność poprzeczną jednostek, ale przede wszystkim zwalniało miejsce pod instalację dodatkowych działek przeciwlotniczych kalibru 20 mm i 40 mm, które stały się dla krążowników znacznie ważniejsze niż przestarzałe już wtedy wodnosamoloty rozpoznawcze.

Wyposażenie krążowników typu *Arethusa* obejmowało łodzie, szalupy, tratwy ratunkowe oraz specjalistyczny osprzęt pokładowy. W ciasnej przestrzeni okrętu o wyporności 5200 ton, gdzie każdy metr kwadratowy pokładu był na wagę złota, łodzi, i szalup oraz innego osprzętu ratunkowego, wymagało od projektantów Admiralicji nie lada ekwilibrystyki, zwłaszcza że śródokręcie było już silnie obciążone przez katapultę lotniczą, kominy oraz stanowiska artylerii przeciwlotniczej.

Główny komponent jednostek pływających stanowił zestaw łodzi motorowych i wiosłowo-żaglowych, które w tamtym okresie pełniły funkcje nie tylko ratunkowe, ale przede wszystkim logistyczne i dyplomatyczne. Największymi i najbardziej prestiżowymi łodziami na pokładzie były 35-stopowe kutry motorowe (motor boats) oraz 25-stopowe motorowe łodzie robocze (fast motor boats). Oprócz nich, standardowe wyposażenie obejmowało 32-stopowe kutry wiosłowe oraz 27-stopowe whalery (łodzie wielorybnicze), które były podstawowymi jednostkami roboczymi. Whalery, charakteryzujące się smukłą linią i doskonałą dzielnością morską, były wykorzystywane do zadań ratowniczych, transportu lekkich ładunków oraz szkolenia marynarzy w rzemiośle wiosłowym i żeglarskim.

Rozmieszczenie tych łodzi na typie *Arethusa* było skondensowane na śródokręciu. Większość ciężkich jednostek spoczywała na specjalnych łożach umieszczonych wokół drugiego komina. Do ich wodowania wykorzystywano przede wszystkim potężny żuraw elektryczny, który pełnił podwójną funkcję: służył zarówno do obsługi wodnosamolotu Fairey *Seafox*, jak i do podnoszenia najcięższych łodzi motorowych. Mniejsze jednostki, takie jak whalery, były zawieszone na tradycyjnych żurawikach, rozmieszczonych na burtach w rejonie nadbudówki rufowej. Pozwalało to na ich błyskawiczne opuszczenie na wodę bez konieczności uruchamiania głównego dźwigu, co miało krytyczne znaczenie w sytuacjach awaryjnych.

W kwestii bezpieczeństwa masowego załogi, krążowniki typu *Arethusa*, podobnie jak większość brytyjskich okrętów tego okresu, wyposażono w tratwy Carley'a. Były to charakterystyczne, owalne konstrukcje o miedzianym lub stalowym rdzeniu, owiniętym korkiem i płótnem, z siatkowym dnem w środku. Ich zaletą była niesamowita prostota i odporność – tratwy te nie wymagały skomplikowanych systemów wodowania. W razie katastrofy wystarczyło przeciąć mocowania, by same spłynęły do wody. Na *Arethusach* tratwy Carleya były rozmieszczone w niemal każdym wolnym miejscu: podwieszano je na bokach nadbudówek, mocowano do osłon przeciwodłamkowych dział, a nawet na dachach wież artyleryjskich. Wraz z postępem wojny i rosnącym zagrożeniem zatopienia, liczba tych tratw na pokładach drastycznie wzrastała, często nadając okrętom charakterystyczny, „obładowany" wygląd.

Niezwykle ważnym elementem osprzętu technicznego, typowym dla brytyjskich krążowników, były parawany typu Burney'a, służące do ochrony przed minami kotwicznymi. Te przypominające małe torpedy z usterzeniem urządzenia były przechowywane na pokładzie dziobowym, w pobliżu wind kotwicznych. W razie przejścia przez wody zagrożone minami, parawany były opuszczane na stalowych linach z dziobu okrętu. Dzięki swojemu kształtowi, pod wpływem ruchu wody, odchylały się one od burt, tworząc szeroki „wachlarz" ochronny. Liny parawanów miały za zadanie pochwycić minę, odciągnąć ją od kadłuba i przeciąć jej linę kotwiczną za pomocą wbudowanych noży, co powodowało wypłynięcie miny na powierzchnię, gdzie mogła zostać zniszczona ogniem broni maszynowej.

HMS *Aurora* na zdjęciu z 1941 roku.

Na pokładzie dziobowym znajdował się również potężny osprzęt kotwiczny, składający się z dwóch głównych kotwic Admiralicji umieszczonych w kluzach burtowych oraz jednej kotwicy zapasowej. Łańcuchy kotwiczne, o ogromnej masie i wytrzymałości, były obsługiwane przez parowe lub elektryczne windy kotwiczne. W rejonie tym znajdowały się także pachoły i kluzy cumownicze, niezbędne do bezpiecznego manewrowania w portach, co przy smukłym kadłubie *Arethusy* wymagało dużej precyzji.

Dopełnieniem wyposażenia pokładowego był osprzęt sygnalizacyjny i obserwacyjny. Na platformach wokół kominów i na mostku rozmieszczono reflektory bojowe o średnicy 36 cali (91 cm), służące do nocnego poszukiwania celu oraz do komunikacji kodem Morse'a na duże dystanse. Obok nich znajdowały się mniejsze lampy sygnalizacyjne Aldis oraz zestawy flag

eprasa.pl 80796bb337

Międzynarodowego Kodu Sygnałowego, przechowywane w specjalnych szafkach na mostku sygnałowym.

WOJENNE MODERNIZACJE KRĄŻOWNIKÓW TYPU ARETHUSA

Wojenne modernizacje krążowników typu *Arethusa* stanowią ciekawy rozdział w historii brytyjskiej inżynierii morskiej, będąc de facto nieustannym wyścigiem z czasem i dynamicznie zmieniającymi się zagrożeniami na morzu. Okręty te, projektowane w duchu traktatowych oszczędności lat 30 z dniem 3 września 1939 roku weszły w stan wojny jako jednostki eleganckie, ale zdecydowanie zbyt słabo uzbrojone w zakresie obrony przeciwlotniczej i pozbawione nowoczesnych systemów detekcji. Proces ich dostosowywania do realiów II wojny światowej wymagał od Admiralicji drastycznych decyzji, które z czasem całkowicie zmieniły sylwetki i charakterystyki operacyjne tych „lekkich koni roboczych" floty.

Głównym motorem napędowym wojennych zmian była konieczność radykalnego wzmocnienia obrony przeciwlotniczej. Już pierwsze miesiące działań na Morzu Północnym i w kampanii norweskiej obnażyły całkowitą bezużyteczność wielolufowych karabinów maszynowych Vickers kal. 12,7 mm wobec nowoczesnych bombowców Luftwaffe. Pierwsza fala modernizacji, przeprowadzana w latach 1940–1941, skupiła się na usuwaniu tych nieskutecznych kaemów i instalowaniu w ich miejsce w miarę możliwości działek Oerlikon kal. 20 mm. Początkowo montowano je w pojedynczych stanowiskach na skrzydłach mostka i nadbudówkach, ale z czasem ich liczba rosła, osiągając na niektórych jednostkach nawet 15 luf. Oerlikony, dzięki swojej wysokiej szybkostrzelności i niezawodności, stały się podstawową tarczą okrętów w walce z atakującymi z bliska samolotami torpedowymi i nurkującymi.

Równolegle ze wzmacnianiem ognia bliskiego zasięgu, Admiralicja musiała zmierzyć się z problemem braku artylerii przeciwlotniczej średniego zasięgu. Na krążownikach typu *Arethusa* brakowało miejsca na słynne ośmiolufowe pom-pomy kal. 40 mm, dlatego zdecydowano się na montaż lżejszych, czterolufowych zestawów tego typu przeznaczonych zasadniczo dla niszczycieli. Instalowano je zazwyczaj na specjalnie dobudowanych platformach na śródokręciu, co jednak wiązało się z ogromnymi wyzwaniami w zakresie stateczności. Aby zrównoważyć masę nowych działek i amunicji, krążowniki musiały przejść bolesną operację usunięcia wyposażenia lotniczego. Demontaż ciężkiej katapulty, dźwigu i wodnosamolotu Fairey *Seafox* uwalniał kilkadziesiąt ton wyporności wysoko nad linią wodną, co było kluczowe dla zachowania bezpiecznego momentu prostującego okrętu. W miejsce sprzętu lotniczego, oprócz pom-pomów, instalowano dodatkowe tratwy Carleya oraz centra dowodzenia obroną przeciwlotniczą.

Druga połowa wojny przyniosła rewolucję w postaci elektroniki. Modernizacje krążowników typu *Arethusa* stały się poligonem dla wprowadzania radarów. Pierwsze instalacje, takie jak radar Typ 286, posiadały jeszcze stałe anteny na masztach, wymagające obracania całym okrętem w celu namierzenia echa. Szybko jednak zastąpiono je bardziej zaawansowanymi systemami, takimi jak radar dozoru powietrznego Typ 281 oraz radar wykrywania celów nawodnych Typ 271 i późniejszy Typ 273, z charakterystycznymi antenami w kształcie „latarni" lub „misek". Najważniejszą zmianą dla skuteczności bojowej było jednak wprowadzenie radarów kierowania ogniem artylerii głównej Typ 284 oraz przeciwlotniczej Typ 285. Instalacja tych urządzeń wymusiła konieczność przebudowy masztów – lekkie maszty palowe zastępowano solidniejszymi konstrukcjami trójnożnymi, zdolnymi udźwignąć ciężkie anteny i kilometry okablowania.

Wojenne modernizacje dotyczyły również wnętrza okrętów. Wzrost liczby uzbrojenia i systemów elektronicznych wymagał radykalnego zwiększenia liczebności załogi, z przedwojennych 450 osób do ponad 600 pod koniec wojny. Wymusiło to przebudowę pomieszczeń mieszkalnych, dodanie nowych kuchni i instalacji sanitarnych w i tak już ciasnym kadłubie. Dodatkowo, aby poprawić „przeżywalność" okrętów, wprowadzano systemy osuszania przedziałów o większej wydajności oraz dodatkowe grodzie przeciwodłamkowe wokół kluczowych stanowisk dowodzenia.

Należy wspomnieć o HMS *Aurora*, która jako okręt flagowy flotylli niszczycieli od początku różniła się od siostrzanych jednostek brakiem katapulty. Jej modernizacje skupiały się przede wszystkim na rozbudowie systemów łączności radiowej i centrów kierowania walką, które pozwalały na koordynowanie działań całych zespołów okrętów. Aurora stała się swoistym mózgiem floty na Morzu Śródziemnym, a jej nadbudówki obrosły lasem anten radiowych i radiopelengatorów (HF/DF), służących do namierzania nieprzyjacielskich okrętów podwodnych.

HMS *Penelope* – widok na śródokręcie w 1942 roku.

Szczególnie głębokie modernizacje przeszły jednostki, które przetrwały najcięższe starcia. Krążownik HMS *Penelope*, po naprawach na Malcie (gdzie okręt przezwano HMS *Pepperpot* - Pieprzniczka), otrzymał w Wielkiej Brytanii w 1942 roku całkowicie nowy zestaw uzbrojenia przeciwlotniczego i najnowsze systemy radarowe. Jeszcze dalej poszła modernizacja HMS *Arethusa* po jej poważnym uszkodzeniu torpedą w 1942 roku. Podczas remontu w USA i Wielkiej Brytanii okręt ten został niemal całkowicie przebudowany. Usunięto z niego wyrzutnie torpedowe (co było ewenementem), aby w ich miejsce zainstalować jeszcze więcej działek przeciwlotniczych, w tym amerykańskie, poczwórnie sprzężone działka Bofors kal. 40 mm, które uznawano za skuteczniejsze od brytyjskich pom-pomów.

W 1944 roku *Arethusa* dysponowała zestawem radarów pozwalającym na walkę w każdych warunkach pogodowych, co czyniło z niej jeden z najnowocześniejszych lekkich krążowników tamtego okresu, mimo że jej kadłub miał już ponad dekadę.

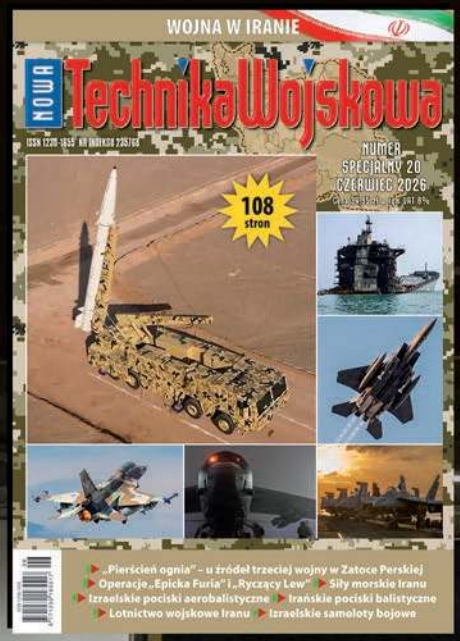
Wojenne modernizacje krążowników typu *Arethusa* przekształciły te jednostki z „krążowników minimum" o charakterze policyjnym w wyspecjalizowane platformy obrony przeciwlotniczej i dowodzenia. Każda kolejna zmiana w konfiguracji uzbrojenia i wyposażenia była okupiona utratą pewnych pierwotnych cech, takich jak luksusowe (jak na warunki Royal Navy) pomieszczenia czy czystość linii pokładu, ale pozwalała tym okrętom na skuteczną walkę w warunkach totalnej wojny morskiej. Ich ostateczna postać z lat 1944 -1945, najeżona lufami Oerlikonów i Boforsów, zwieńczona skomplikowanymi konstrukcjami radarowymi, była szczytowym osiągnięciem ewolucyjnego podejścia brytyjskich konstruktorów do modernizacji posiadanych zasobów w obliczu globalnego konfliktu.

Grzegorz Nowak ❑

eprasa.pl 80796bb337

NOWA Technika Wojskowa • NUMER SPECJALNY 20

WOJNA W IRANIE



W NUMERZE:

- „Pierścień ognia". U źródeł trzeciej wojny w Zatoki Perskiej
- Operacje „Epicka Furia" i „Ryczący Lew". Amerykańsko-izraelski atak na Iran
- Izraelskie samoloty bojowe
- Izraelskie pociski aerobalistyczne
- Irańskie pociski balistyczne
- Irańskie siły morskie
- Lotnictwo wojskowe Iranu

Już w sprzedaży!

MOŻLIWOŚĆ ZAKUPU DROGĄ WYSYŁKOWĄ:

www.magnum-x.pl • portalmilitarny.pl

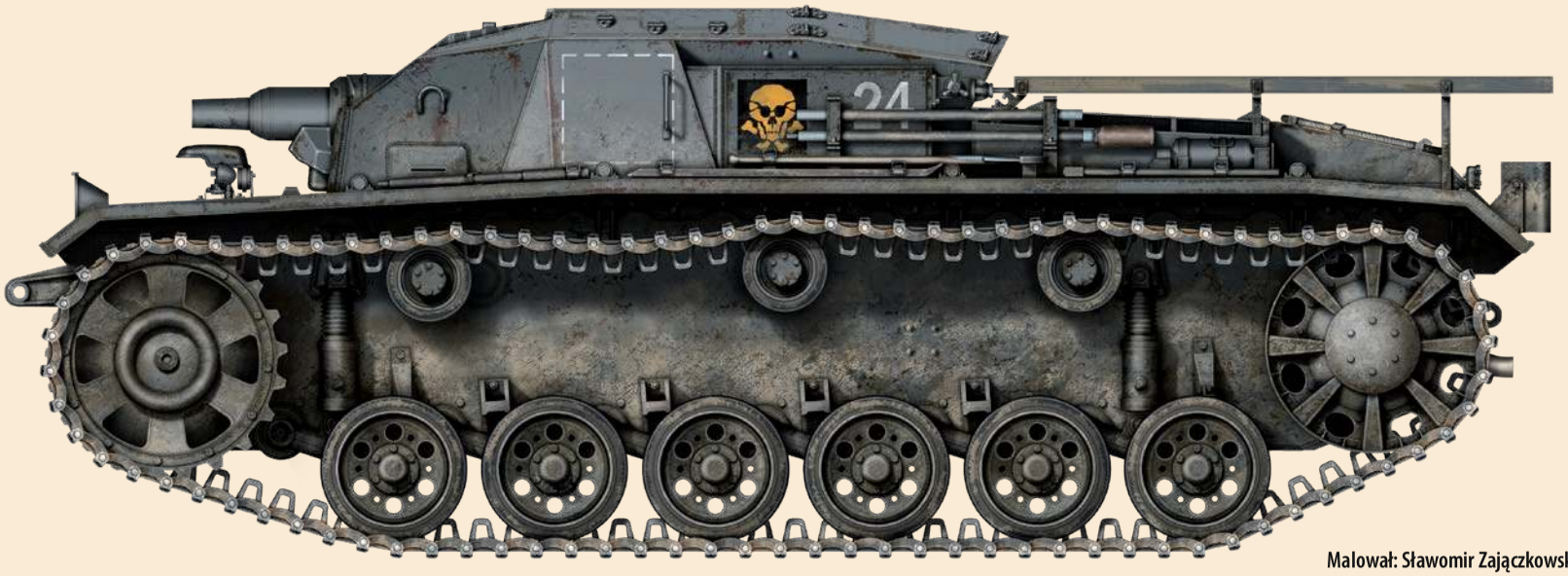
portalmilitarny.pl magnum X

Najlepsze czasopisma o profilu militarnym w Polsce i Europie Centralnej

MAGNUM-X Sp. z o.o.
al. Stanów Zjednoczonych 51/316; 04-028 Warszawa
tel.: +48 607 989 922
e-mail: magnum@magnum-x.pl • www.magnum-x.pl

Operacja „Barbarossa” Atak na Białoruś

Czołg lekki Panzer II Ausf. C z 3. Pułku Czołgów, 2. Dywizji Pancernej. Jednostka pojawiła się na froncie późną jesienią 1941 roku. W pułku znajdowały się 22 wozy tego typu.



Działo szturmowe Sturmgeschutz (StuG) III Ausf. B ze 192 Stug. Abteilung. Batalion miał 18 takich dział zbudowanych na podwoziu Panzer III. Były to pojazdy podlegające artylerii. Przewidywano je głównie jako wsparcie dla piechoty w ataku na umocnienia polowe.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 80796bb337