KOTŁY CZAROWNIC – KLĘSKA 8. ARMII W KARELII



TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

LIPIEC – SIERPIEŃ nr 4/2026

Cena 29,95 zł w tym 8% VAT
INDEX 258-903 ISSN 2080-9743

magnum X

Mohawki nad Birmą

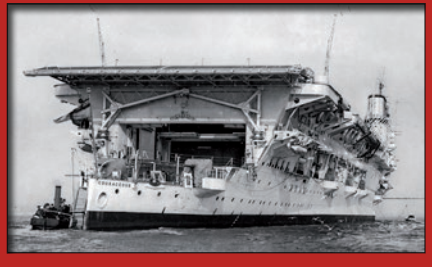
Messerschmitty Bf 110 z I./ZG 76 nad Polską (2)



Czołg ciężki IS-3 UKN – stalinowski potwór



Zatopienie lotniskowca HMS Courageous



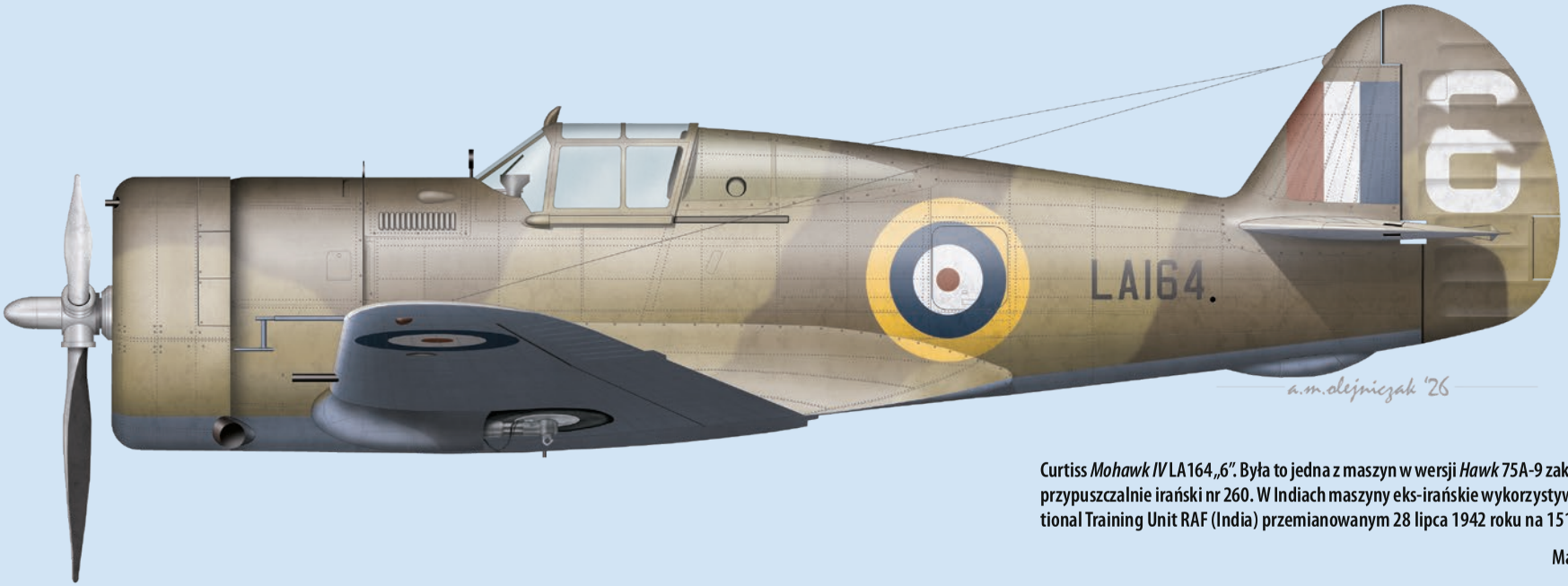
ISSN 2080-9743
9 772080 974908 04>

eprasa.pl 9415ad6232

Mohawki nad Birmą



Curtiss *Mohawk IV* BB975 OQ-X, 5. Sqn RAF, Dum-Dum, Indie, luty 1942 roku. Był to jeden z pierwszych *Mohawków* przydzielonych do 5. Sqn. Samolot później służył w 155. Sqn RAF i 12 listopada 1943 roku musiał wrócić szybciej z misji bojowej z powodu problemu z silnikiem, a jego podwozie załamało się przy lądowaniu. Samolotu już nie naprawiono i spisano go ze stanu 29 lutego 1944 roku.



Curtiss *Mohawk IV* LA164 „6". Była to jedna z maszyn w wersji *Hawk* 75A-9 zakupionych przez Iran, LA164 to przypuszczalnie irański nr 260. W Indiach maszyny eks-irańskie wykorzystywano do szkolenia w 1. Operational Training Unit RAF (India) przemianowanym 28 lipca 1942 roku na 151. (Fighter) OTU RAF.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 9415ad6232



magnum X

Numer regularny 4 (100)
Lipiec – sierpień 2026

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 SPECJALNY 2026 TW HISTORIA

W NUMERZE 4/2026 (100)



WOJNA W POWIETRZU
Mohawki nad Birmą 4
Curtissy RAF-u w walce z Japończykami
JACEK PUKROPP



BROŃ PANCERNA
Sowieckie czołgi przeciwlotnicze 1941 – 1945 18
KRZYSZTOF CIEŚLAK



ZIMNA WOJNA
Wojna sueska 1956 roku 30
Militarne zwycięstwo Izraela, polityczna klęska europejskich potęg
KONRAD M. SZELEST



WRZESIEŃ 1939
I./ZG 76 nad Polską we wrześniu 1939 roku (2) 40
ŁUKASZ ŁYDŻBA
ROBERT SZOŁTYK



BROŃ PANCERNA
Czołg ciężki IS-3 UKN – poprawiony Stalin 50
PRZEMYSŁAW SKULSKI



ZIMNA WOJNA
Tysklandsbrigaden (Brygady Niemieckie) 66
Jak Norwegowie po II wojnie światowej okupowali zachodni Harz, a potem Szlezwik Holsztyn…
GRZEGORZ HRYCIUK



BITWY I KAMPANIE
Kotły czarownic 70
Klęska 8. Armii w Karelii
ZBIGNIEW LALAK



WOJNA NA MORZU
HMS Courageous – 88
pierwsza ofiara wrześniowej ofensywy U-Bootów
JAN RADZIEMSKI

eprasa.pl 9415ad6232

MOHAWKI nad Birmą



Curtiss Mohawk IV „Joe Soap II" z literą kodową A (być może BS734) z 155. Sqn RAF. Samolot zazwyczaj był pilotowany przez F/O Thomasa „Tima" Meyera.

JACEK PUKROPP

Curtissy RAF-u w walce z Japończykami

Curtiss *Mohawk* – jak Brytyjczycy nazwali przejęte przez nich amerykańskie myśliwce typu Curtiss *Hawk* 75A – został bojowo wykorzystany przez Royal Air Force jedynie przeciwko Japończykom. Po rezygnacji z użycia maszyn tego typu w Europie, na początku 1941 roku rozważano wysłanie ich na Środkowy Wschód, do czego jednak nie doszło. Część przekazano do South African Air Force, kilkanaście trafiło do Portugalii, ale pozostałe zalegały magazyny na Wyspach Brytyjskich.

Brytyjczycy po klęsce Francji przejęli 204 samoloty myśliwskie typu Curtiss *Hawk* 75A-4 (H75A-4; we Francji miały one oznaczenie *Hawk* 751C1), które pozostały jeszcze w Stanach Zjednoczonych. Ich dostawy do Wielkiej Brytanii rozpoczęły się w lipcu 1940 roku. W Royal Air Force otrzymały one nazwę *Mohawk* Mk.IV i numery ewidencyjne AR635–AR694, AX880–AX898, BB918–BB937, BB974–BB979, BJ434–BJ453, BJ531–BJ550, BK569–BK588, BK876–BK879, BL220–BL223, BS730–BS738, BS744–BS747, BS784–BS798, BT470–BT472. Nazwy *Mohawk* Mk.I, Mk.II i Mk. III zarezerwowano dla odpowiednio francuskich H75A-1, H75A-2 i H75A-3 (we Francji wszystkie te wersje oznaczano *Hawk* 75C1), których jednak nie przejęto. Na przełomie lat 1939–1940 Royal Air Force testowały co prawda jednego H75A-2 (nr 188), ale maszyna ta była jedynie wypożyczona od Francuzów. Ostatecznie nazwę *Mohawk* Mk.III otrzymało pięć H75A-6, które nie zdążyły dotrzeć do Norwegii przed jej zajęciem przez Niemców. Dostały one seriale AR630-AR634. Brytyjczycy przejęli również dziewięć irańskich H75A-9 (LA157–LA165, przydzielono też serial LA166 dla dziesiątej maszyny, która przypuszczalnie została utracona podczas transportu z Iranu do Indii), jednego wzorcowego H75A-5 zbudowanego dla Chin (AX799), cztery lub pięć H75A-5 zmontowanych przez Hindustan Aircraft Limited (planowano tu zbudować 48 maszyn, dla których zarezerwowano numery ewidencyjne z zakresu DR761-DR808; przypuszczalnie w HAL ukończono H75A-5 DR761-DR764). Maszyny eks-irańskie i zbudowane w Indiach także otrzymały nazwę *Mohawk* Mk.IV. Eks-irańskie służyły w No 151. OTU w Risalpur w Indiach. Jeden francuski *Hawk* 75C1 (w wersji H75A-3) lotnictwa Vichy przeleciał z Francuskiej Afryki Północnej w lutym 1941 roku. Otrzymał on serial RAF HK823 i został utracony 13 grudnia 1941 roku., gdy zderzył się z *Tomahawkiem* (AN317), kiedy służył w No 71. OTU RAF. Pilotujący go wówczas F/L Arthur A.P. Weller zginął. Ten samolot nie pasował idealnie do systemu oznaczeń RAF-u i chociaż powinien być nazwany *Mohawk* Mk.III, w zachowanych dokumentach figuruje po prostu jako *Mohawk*. Ser RAF HK824, HK825 i HK826 otrzymały także trzy kolejne *Hawki* Vichy, które zostały przejęte przez SAAF, gdzie nadano im numery 2578, 2579 i 2565.

PIERWSZE MOHAWKI W INDIACH

Ostatecznie zdecydowano o wysłaniu *Mohawków* na Daleki Wschód. Służyły tu już Brewstery *Buffalo*, które napędzał ten sam silnik gwiazdowy Wright *Cyclone*, a Hawkerów *Hurricane* ciągle było za mało. Do Indii trafiło ostatecznie około 90 (podaje się też dokładniejszą liczbę 86) *Mohawków* Mk. IV, eks-francuskich H75A-4, które docierały tu od października 1941 roku. Najpierw przezbrojono w te myśliwce No 5. Sqn RAF. Była to jednostka współpracy z armią, a na wyposażeniu miała dwumiejscowe dwupłatowce typu Hawker *Audax*. Na początku 1941 roku podjęto decyzję o przekształceniu jej w dywizjon myśliwski. Piloci musieli jednak czekać do końca listopada, aby przejść krótki kurs adaptacyjny w Bangalore. Pomiędzy 11 a 15 grudnia jednostkę przeba-

eprasa.pl 9415ad6232

zowano do Dum Dum, w celu obrony Kalkuty. Tam, w oczekiwaniu na *Mohawki*, *Audaxy* wykorzystywano jako jednomiejscowe myśliwce. Pierwszego *Mohawka* w dniu 29 grudnia 1941 roku dostarczył Sgt Christopher Gordon Campbell. Gdy w styczniu 1942 roku dotarło więcej myśliwców Curtissa, przyspieszono szkolenie, ale pojawiły się też wypadki. 17 stycznia 1942 roku Sgt J.R. Bates lądował przymusowo AR677 z powodu braku paliwa. Samolot naprawiono. Następnego dnia F/L E.C. Fyson wylądował w Dum Dum *Mohawkiem* BJ488 z częściowo wypuszczonym podwoziem, co spowodowało uszkodzenia skutkujące wycofaniem samolotu ze służby w sierpniu 1942 roku. W marcu i kwietniu dotarło więcej *Mohawków* i pilotów, co pozwoliło przekazać część *Audaxów* do No 146. Sqn RAF. 2 marca nowym dowódcą 5. Sqn został S/L John H. Giles, który zastąpił Nowozelandczyka S/L Jamesa R. Malinga. 3 kwietnia 1942 roku Sgt Charles T. Kronk (z RNZAF, oddelegowany przez No 67. Sqn RAF) rozbił AR678 przed lotniskiem w Dum Dum. Samolot wysłano w celu naprawy do No 301. MU, ale wydaje się, że jej nie podjęto i w sierpniu *Mohawka* przekwalifikowano do kategorii „E". 25 kwietnia 1942 roku wykonujący lot zapoznawczy na AR644 W/C Harborne Stephen, musiał z niego wyskoczyć z powodu awarii układu olejowego podczas szybkiego wznoszenia na 10 000 stóp i następnie nurkowania z prędkością 300 mil/h (ok. 483 km/h) – olej przedostał się do kabiny, a nie do silnika! Problemy z układem olejowym występowały często podczas służby *Mohawka* w RAF.

PIERWSZE STARCIE

Do końca lutego 1942 roku 5. Sqn otrzymał 13 *Mohawków* i w marcu został uznany za jednostkę operacyjną. Stacjonując w Dum Dum, miał ochraniać rozległy port w Kalkucie, ale brak radarowego systemu ostrzegania z pewnością nie ułatwiał zadania. Jeszcze dalej na południe do Akyab (dziś Sittwe, w zachodniej Birmie — dziś Mjanmie — przy ujściu rzeki Kaladan do Zatoki Bengalskiej, stolicy stanu Arakan) 15 marca przeleciały cztery *Mohawki* pilotowane przez byłych pilotów No 67. Sqn RAF, których przydzielono do 5. Sqn. 67. Sqn latał wcześniej na Brewsterach *Buffalo* w obronie Birmy i został ewakuowany do Chittagong (dziś Ćottogram w Bangladeszu). Zadaniem tych pilotów była obrona ważnego portu, jakim był Akyab. Jednym z nich był Nowozelandczyk Sgt Vic „Ketchil" Bargh, który miał na koncie dwa zwycięstwa pewne i dwa prawdopodobne uzyskane na Buffalo. Piloci ci sami musieli uruchamiać swe samoloty. Wycofano ich 20, tuż przed serią ciężkich nalotów, które wymusiły ewakuację z tego rejonu. Bargh ocenił Curtissa jako maszynę bardzo dobrą do pułapu 15 000 stóp (4572 m), porównywalną na tej wysokości do *Hurricane'a*, ale bez wystarczającej siły ognia.

6 kwietnia 1942 roku załoga wodnosamolotu Nakajima E8N2 z krążownika *Kumano* należącego do zespołu Chujō (wiceadmirała) Jisaburo Ozawy zwalczającego żeglugę w Zatoce Bengalskiej zgłosiła, iż była atakowana przez trzy *Hurricane'y* późnym rankiem koło Akyab, ale udało jej się uniknąć poważnych uszkodzeń.

W rzeczywistości napastnikiem był pojedynczy *Mohawk* z 5. Sqn z Cuttack. Piloci tej jednostki zostali wysłani z Dum Dum nad wybrzeże w celu ochrony ważnego portu w Akyab. Rano 6 kwietnia 1942 roku trzy japońskie krążowniki i ich wodnosamoloty zaatakowały konwój w Zatoce Bengalskiej. E8N2 z *Kumano* był nieskutecznie atakowany przez patrolującego *Mohawka*. Poderwano dwa kolejne myśliwce tego typu i Nowozelandczyk F/L Keith MacEwan (BS795/W) zauważył wodnosamolot, który zbliżał się do *Kumano*. MacEwan zanurkował, ostrzelał E8N2 i zameldował, iż ten przymusowo wodował, zgłaszając zestrzelenie prawdopodobne. W rzeczywistości wodnosamolot (pilot Taii – kpt. marynarki - Motoe Itoh) został trafiony 19 razy i odniósł niewielkie uszkodzenia. Niemniej jednak był to chrzest bojowy *Mohawka* w barwach RAF-u.



Curtiss *Mohawk III* AR631 na zdjęciu w 1940 roku. Był to jeden z *Hawków* 75A-6, jakie nie zdążyły dotrzeć do Norwegii przed jej zajęciem przez Niemców.

PIERWSZE MISJE 5. SQN

Dla dalszego wzmocnienia obrony powietrznej Indii No 146. Sqn RAF w Dinjan w Assam w północno-wschodnich Indiach, niedaleko od granicy z Birmą otrzymał w marcu 1942 roku garść *Buffalo* pozostałych po 67. Sqn i *Mohawków* jako dodatek do przestarzałych maszyn typu Hawker *Audax*. 146. Sqn został utworzony 15 października 1941 roku w Risalpur w Indiach na bazie eskadry B z No 5. Sqn RAF. W grudniu 1941 roku przeniósł się do Dinjan, gdzie dołączył do oddelegowanej tu części 5. Sqn. Cztery *Mohawki* (w tym BB979, BS788 i BS795) dotarły pomiędzy 21 a 26 marca 1942 roku i rozpoczęto szkolenie na tym typie pomimo braku odpowiedniego smaru, co ograniczało liczbę lotów. Nowym dowódcą jednostki został przybyły w końcu marca S/L Count Manfred Beckett Czernin (urodził się w Berlinie 18 stycznia 1913 roku, był synem austriackiego dyplomaty i Angielki), który uzyskał status asa podczas Bitwy o Anglię. Czernin pierwsze misje za sterami *Mohawka* wykonał 5 kwietnia. Po porannym locie zapoznawczym, wystartował alarmowo później wraz z F/L Ianem Aitkensem przeciwko raportowanemu



Curtiss *Mohawk IV* AR641 w locie. Ten samolot to były francuski *Hawk* 751C1 nr 71. Trafił na Daleki Wschód gdzie przydzielono go do 5. Sqn RAF. Pilotowany przez Kanadyjczyka P/O Thomasa J. Trimble'a 19 czerwca 1942 roku zderzył się z innym *Mohawkiem*. Trimble zdołał wyskoczyć, ale zginął Irlandczyk F/Sgt Errol W.J. Blake pilotujący BJ534/M.

eprasa.pl 9415ad6232

japońskiemu rajdowi, ale nikogo nie napotkali. 146. Sqn wykorzystywał *Mohawki* tylko do końca kwietnia 1942 roku i na początku maja wszystkie maszyny tego typu skoncentrowano w 5. Sqn, zaś 146. Sqn miał otrzymać *Hurricane'y*.

Na początku maja 1942 roku piloci i około pięćdziesięciu członków personelu naziemnego 5. Sqn udało się do Dinjan (dotarli tu 8 maja), gdzie włączono do tej jednostki pozostałą tu część 146. Sqn. Reszta personelu naziemnego, która pozostała w Dum Dum, została wchłonięta przez przybyły tam 146. Sqn. Z Dinjan 5. Sqn miał wspierać operacje w północnym Assamie, wydzielona część pod dowództwem F/L Joe Cunliffe stacjonowała w Tezpur nad rzeką Brahmaputra.



Curtiss *Mohawk IV* AR645 w widoku z lewej strony. Ten samolot to francuski *Hawk* 751C1 nr 75. AR645 został wysłany na Daleki Wschód dopiero w listopadzie 1943 roku, ale prawdopodobnie nie zdążono go już przydzielić do jednostki bojowej. Został spisany ze stanu 1 marca 1944 roku.

Dokumenty jednostki za maj i połowę czerwca są niekompletne i nie wiadomo co dokładnie się wydarzyło, pewne jest, że w ciągu miesiąca stracono cztery *Mohawki*, a trzech pilotów uznano za zaginionych. 17 maja P/O Jonathan Rashleight rozbił BS786/Z. Pilot nie odniósł obrażeń, ale samolot został 10 sierpnia uznany za nie nadający się do naprawy i przeznaczono go na części. Następnego dnia przypuszczalnie podczas lotu rozpoznawczego zaginął BJ542 pilotowany przez F/Sgt Roberta D. Camerona. Ani pilota, ani samolotu nigdy nie odnaleziono, zakłada się jednak, że przyczyną mógł być brak wyposażenia do lotów bez widoczności. Dwa kolejne *Mohawki* stracono 24 maja podczas lotu rozpoznawczego, a pilotujący je F/Sgt Christopher G. Campbell (BJ546) i Sgt Alan T. Wood (AR676) zostali uznani za zaginionych. Być może zderzyli się podczas lotu w chmurach.

17 czerwca nowym dowódcą 5. Sqn został S/L William Pitt-Brown. Nie ma także zbyt wielu informacji dotyczących działalności po 16 czerwca. Wiadomo, że 18 czerwca sześć *Mohawków* eskortowało trzy *Blenheimy* Mk.IV z No 113. Sqn RAF atakujące cele w rejonie Myitkyiny, nie napotykając japońskich myśliwców w powietrzu. Z powodu złej pogody formacja bombowców rozpadła się. *Blenheim* pilotowany przez Sgt Hockneya zawrócił wcześniej z powodu problemu z silnikiem. Samolot pilotowany przez F/Sgt Tappa zrzucił trzy bomby 250-funtowe (113kg) na pas startowy lotniska w Myitkyinie, pilot dostrzegł na nim cztery dwusilnikowe samoloty, bomby miały spaść około 50 jardów (45,7 m) od jednego z nich. Nie powrócił *Blenheim* Z7892 pilotowany przez S/L C.W. Harpera, którego ostatni raz widziano po rozpadzie formacji w chmurach.

19 czerwca 5. Sqn stracił dwa *Mohawki*, które zderzyły się podczas lotu treningowego koło Murkong Sellek (Dibrugarh). Zginął Irlandczyk F/Sgt Errol W.J. Blake pilotujący BJ534/M, zaś Kanadyjczyk P/O Thomas J. Trimble zdołał wyskoczyć z AR641. Przez resztę czerwca z powodu kiepskiej pogody wykonywano tylko lokalne loty.

6 lipca po południu przeprowadzono rozpoznanie walką nad Myitkyiną. Sekcja *Mohawków* ostrzelała samochody, pociągi oraz budynki i szczęśliwie powróciła do bazy. 7 lipca cztery *Mohawki* zaatakowały bombami 20-funtowymi (9,08 kg) cele lądowe w Kalumyo, dzień później S/L Pitt-Brown zbombardował bocznicę kolejową na wschód od Nunti. Misje tego typu były kontynuowane. Przykładowo 28 lipca Sekcja Czerwona w składzie F/L David O. Cunliffe i Sgt William A. Ferguson oraz Sekcja Żółta w składzie Sgt William S.S. Garnett i Sgt Harold O. Seifert wystartowały o godz. 11.45 w celu ataku na Mansi, gdzie zgłoszono obecność japońskich pojazdów i składów amunicji. *Mohawki* przybyły nad cel o godz. 13.15 i zrzuciły po nurkowaniu z 6000 do 1000 stóp (1824 – 305 m) 24 bomby 20-funtowe oraz 16 bomb 25-funtowych (11,35 kg). Piloci wystrzelili także 7000 nabojów z karabinów maszynowych. *Mohawki* powróciły do bazy o godz. 14.45.

20 sierpnia 5. Sqn uzyskał pierwsze zwycięstwo powietrzne. Pięć *Mohawków* zrzuciło 30 bomb 20-funtowych o godz. 14.30 na Yuwa i o godz. 15 na Mawlaik w nurkowaniu z 5000 do 1000 stóp (1520 – 305 m). W atakach z niskiego pułapu wystrzelono też 7000 nabojów z karabinów maszynowych. F/Sgt Garnett znajdował się na wysokości 2000 stóp (610 m) nad Yuwa, kiedy dostrzegł samolot ze stałym podwoziem lecący w kierunku południowo-wschodnim w odległości około czterech mil (6,4 km). Zaczął się wznosić i wyrzucił resztę bomb. Minął samolot z prawej strony w odległości 800 jardów (732 m). Dostrzegł japońskie znaki rozpoznawcze. Ostrzelał przeciwnika od tyłu ze 100 jardów (91 m), kończąc 1,5-sekundową serię na 30 jardach (27 m). Wrogi samolot paląc się, wszedł w nurkowanie, a pilot wyskoczył ze spadochronem na wysokości 1000 stóp i wylądował na drzewie. Japoński samolot, rozpoznany przez Garnetta jako myśliwiec Nakajima Ki-27 (*Nate* w alianckim kodzie), rozbił się na ziemi.

W rzeczywistości Garnett zestrzelił samolot rozpoznawczy (współpracy z armią) typu Tachikawa Ki-36 (Ida) z 89. Dokuritsu Hikōchūtai pilotowany przez Taii (kpt.) Kiyoshi Nagasawę. Obserwator Chūi (por.) Takumi Kitajima przypuszczalnie zginął w powietrzu, ponieważ nie zareagował na komendę Nagasawy nakazującą skok ze spadochronem. Ki-36 był także dolnopłatem ze stałym podwoziem i z wyglądu przypominał Ki-27.

25 sierpnia dwanaście *Mohawków* eskortowało trzy *Blenheimy* atakujące lotnisko w Myitkyinie. Następnego dnia nad rejon Myitkyiny wybrało się osiem *Mohawków* z podwieszonymi bombami. Bomby zrzucono, cele na ziemi



Curtiss *Mohawk IV* BK585 podczas testów w Aeroplane & Armament Experimental Establishment w Boscombe Down, Wilshire. Ten samolot to francuski *Hawk* 751C1 nr 243. Został wysłany na Daleki Wschód i przydzielono go do 5. Sqn RAF.

eprasa.pl 9415ad6232

ostrzelano także z karabinów maszynowych. Podczas lądowania w Dinjan w *Mohawku* AX896 nie wytrzymało podwozie, ale pilot Sgt J.R. Bates nie ucierpiał. Wydaje się, że samolot naprawiono.

We wrześniu z powodu złej pogody wykonano o połowę mniej misji niż w sierpniu. Podczas ostatniego tygodnia września *Mohawki* kilkukrotnie podrywano w celu przechwycenia japońskich samolotów pojawiających się nad lotniskiem, ale bezskutecznie. 27 września 5. Sqn zaczął przenosiny do Agartala, 350 mil (560 km) na południe od Dinjan. Wysunięta część miała operować z Feni, na południe od Agartala. To przesunięcie do Bengalu Wschodniego miało związek z nadchodzącą brytyjską ofensywą powietrzno-lądową wzdłuż wybrzeża Arakanu w kierunku wyspy Akyab.

30 września dwanaście *Mohawków* wystartowało z Feni do ataku na wrogie samoloty, które dostrzeżono na satelickim lotnisku Akyab. Cel zbombardowano i ostrzelano, ale piloci uznali, że były to atrapy, częściowo zbudowane z brytyjskich wraków, gdyż nadal można było dostrzec na nich kokardy. Stracono *Mohawka* AX895, którego pilot Sgt William G. Thomas uderzył w drzewa podczas ataku na niskim pułapie i widziano, jak rozbił się na lotnisku. Uznano go za zaginionego, chociaż nie było wątpliwości co do jego ostatecznego losu.

NO 155. SQUADRON RAF

No 155. Sqn RAF reaktywowano 1 kwietnia 1942 roku w bazie RAF w Peszawarze (dziś w Pakistanie), ale pierwsze *Mohawki* otrzymał dopiero w sierpniu, z powodu konieczności ich modyfikacji do użytku operacyjnego. W lipcu dywizjon przeniósł się do St. Thomas Mount w Madrasie (Ćennaj). Z powodu braku docelowych maszyn loty wykonywano na *Hurricane'ach*. Pierwszych sześć *Mohawków* przeznaczonych dla 155. Sqn dowodzonych przez F/L Petera Ratchie i prowadzonych przez Lockheeda Hudsona opuściło bazę Drigh Road w Karachi (dziś w Pakistanie) 20 sierpnia. Jeden z myśliwców musiał z powodu awarii śmigła lądować w Secunderabad. Pięć pozostałych dotarło do St. Thomas Mount 24 sierpnia. Pięć kolejnych *Mohawków* było w trakcie dostawy pomiędzy 26 a 29 sierpnia, kiedy jeden z nich był niesprawny w Bhopal z powodu problemu z gaźnikiem. Kolejne cztery myśliwce przybyły do St. Thomas Mount 11 września, ponownie jeden niesprawny pozostał w Bhopal. Reszta *Mohawków* przeznaczonych dla 155. Sqn opuściła Karachi 15 września prowadzona przez dowódcę jednostki S/L Donalda W.A. Stonesa, ponownie towarzyszył im Lockheed Hudson. 18 września wszystkie *Mohawki* dotarły do St. Thomas Mount, dwa niesprawne pozostawały wówczas w Secunderabad.

Już wcześniej prowadzono szkolenie na *Mohawkach* i 155. Sqn został uznany za operacyjny 17 września, kiedy poderwano myśliwce w celu przechwycenia nierozpoznanych samolotów nad Zatoką Bengalską (te okazały się własne). 20 września dwa *Mohawki* przeprowa-



Curtiss *Mohawk IV* BJ439/V, No 5. Sqn RAF. 29 marca 1943 roku P/O William J.N. Lee zgłosił na tej maszynie zestrzelenie prawdopodobne Ki-43 oraz uszkodzenie dwóch kolejnych.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 9415ad6232

dziły patrol nad konwojem, podczas gdy reszta jednostki wzięła udział w Air Force Day, przelatując nad Madrasem. W tym samym dniu dotarły dwie wcześniej niesprawne maszyny, co podniosło ilość *Mohawków* w 155. Sqn do pełnego stanu dwudziestu.

25 września siedem *Mohawków* Eskadry A pod dowództwem F/L Rathie przeleciało do Vizagapotam, w połowie drogi pomiędzy Madrasem a Cuttack, w celu prowadzenia lotów patrolowych nad konwojami. Obsługa naziemna dotarła tam samochodami i koleją. Eskadra A pozostała w Vizagapotam do 10 października. Wykonywano dziennie trzy patrole trwające po dwie godziny. Zwykle miały one miejsce nad morzem, *Mohawki* osłaniały wszystkie statki przepływające w promieniu 100 mil na północ lub południe od Vizagapotam. Japończyków jednak nie napotkano.

Reszta 155. Sqn pozostała w Madrasie, gdzie piloci doskonalili swe umiejętności w czasie startów alarmowych oraz współpracy z oddziałami naziemnymi, w tym w strzelaniu do celów na ziemi.

PAŹDZIERNIK 1942

1 października 1942 roku utworzono 169. Wing, grupujące oba dywizjony *Mohawków*, czyli 5. i 155. Sqn. Na jego czele stanął W/C William Pitt-Brown dotychczasowy dowódca 5. Sqn, który opuścił tę jednostkę 14 października (formalnie nowe stanowisko objął 11 listopada 1942 roku), a nowym dowódcą 5. Sqn został S/L Peter McC Bond.



Curtiss *Mohawk IV* BJ546 OQ-O z 5. Sqn RAF. Był to jeden z pierwszych *Mohawków*, jakie trafiły do 5. Sqn, ale jego kariera była krótka. Nie wrócił z lotu rozpoznawczego w dniu 24 maja 1942 roku, a pilotujący go F/Sgt Christopher G. Campbell został uznany za zaginionego.



Piloci z 67. Sqn RAF oddelegowani do 5. Sqn RAF w marcu 1942 roku przed *Mohawkiem*. Pierwszy z prawej stoi Sgt Charles V. Bargh, który nad Birmą uzyskał trzy zwycięstwa pewne i dwa prawdopodobne, ale żadne na *Mohawku*.

3 października 1942 r. podczas lotu treningowego (zapoznawczego) z powodu braku paliwa musiał przymusowo lądować koło Naipit Nowozelandczyk Sgt Percy T. Cutfield. Wyszedł z tego cało, ale *Mohawka* BS735 trzeba było spisać ze stanu. 6 października 1942 roku 5. Sqn zakończył przenosiny do Agartala w Bengalu.

7 października 1942 roku dziesięć *Mohawków* z 5. Sqn, prowadzonych jeszcze przez S/L Pitt-Browna, eskortowało cztery *Blenheimy* (trzy z No 60. Sqn RAF i jednego z 113. Sqn) nad Akyab. Kiedy myśliwce uzupełniały paliwo w Feni, nad lotniskiem przeleciał japoński samolot rozpoznawczy, wskazując na możliwy nalot. Myśliwce natychmiast wystartowały i skierowały się nad cel. Wkrótce ich piloci dostrzegli lecące wyżej japońskie samoloty i pomyśleli, że uniknęli zniszczenia na ziemi. Cztery *Mohawki* stanowiły bliską eskortę *Blenheimów*, a sześć pozostałych leciało na pułapie 5000 stóp (1524 m). Kiedy się zbliżali do Akyab, piloci lecących wyżej myśliwców dostrzegli cztery srebrno-szare samoloty, które rozpoznali jako Army 97 (czyli Mitsubishi Ki-21 *Sally*).

W tym czasie do Akyab zbliżał się statek z zaopatrzeniem dla 33. Dywizji, który eskortowało 12 myśliwców Nakajima Ki-43 *Hayabusa* (*Oscar*) z 3. Chūtai 50. Hikō Sentai, a na patrolu były także trzy lekkie bombowce Kawasaki Ki-48 (*Lily*) z 8. Hikō Sentai (znanej jako „Tobi Hachi" – „Latająca Ósemka"), które zostały źle rozpoznane przez Brytyjczyków. To właśnie te samoloty zostały też wcześniej dostrzeżone przez pilotów *Mohawków* po alarmowym starcie z Feni. Jeden z nich przeleciał prosto przez brytyjską formację, a dwa pozostałe skierowały się w stronę morza. Kanadyjczyk F/Sgt R.R. Lawrance (*Mohawk* BB925/R) zaatakował jednego z nich. Po trzecim podejściu zapalił lewy silnik Ki-48 i ten rozbił się w morzu. Pozostałe *Mohawki* i *Blenheimy* kontynuowały misję. Nad Akyab chmury wisiały na wysokości 1000 stóp (305 m), nie dostrzeżono żadnych statków i bombowce zrzuciły swój ładunek na port.

Japończycy meldowali o napotkaniu ośmiu myśliwców, utracie jednego Ki-48, podczas gdy drugi pilotowany przez Gunsō (sierż.) Ushiyamę rozbił się na wschód od Akyab, ale cała załoga została uratowana.

Także 7 października z patrolu przeprowadzonego przez trzy *Mohawki* z 5. Sqn nie powrócił Nowozelandczyk W/O Ewen R. Worts. Następnego dnia okazało się, że musiał on przymusowo lądować *Mohawkiem* BB974 koło Begunkudar i został ranny. Samolot spisano ze stanu.

18 października 155. Sqn przeniósł się do Alipore koło Kalkuty, skąd prowadził loty patrolowe oraz w osłonie konwojów do 25 października. 28 października z Kalkuty do Agartali wyruszył oddział złożony z ośmiu oficerów i 236 członków personelu 155. Sqn, który dotarł na miejsce ostatniego dnia miesiąca. P/O Stockwell, oficer techniczny, większość pilotów oraz 50 osób personelu pozostało w Kalkucie.

30 października 1942 roku miała miejsce pierwsza wspólna misja 5. i 155. Sqn. Poprzedniego dnia do Agartali przeleciało 11 *Mohawków* z 155. Sqn. Nazajutrz rano uzupełniły one paliwo w Imphal, gdzie dołączyły do nich dwa myśliwce z 5. Sqn pilotowane przez S/L Bonda i F/L Davida O. Cunliffa. Po starcie trzynaście *Mohawków* skierowało się ku celowi, jakim było lotnisko w Shwebo. 10 mil (16 km) przed nim dziewięć z nich zaczęło nurkowanie, pozostawiając cztery w ramach wysokiej osłony na 6000 stóp (1830 m). Cztery kolejne opuściły formację na 4000 stóp (1220 m) i miały pełnić funkcję osłony średniej. Pięć pozostałych kontynuowało nurkowanie i dotarło nad lotnisko Shwebo od zachodu. Zaatakowano dużą chatę na północnym krańcu lotniska, zmuszając przebywających w niej ludzi do ucieczki. Chata wkrótce się zapaliła, zaatakowano następnie jeden samolot stojący za nią w miejscu rozproszenia, ale wyniku nie zaobserwowano. Ostrzelano kilka dostrzeżonych osób na lotnisku, wywołując wśród nich panikę. Zniszczono chatę z radiostacją. Jeden *Mohawk* zaatakował też maszt radiowy, trafia-

eprasa.pl 9415ad6232

jąc kilka razy w jego podstawę. Pilot zahaczył o przewód antenowy i powrócił do Imphal z jego fragmentem owiniętym dookoła skrzydła. Jeden z pilotów średniej osłony zaatakował dwusilnikowy samolot, podobny do *Hudsona* (być może Kawasaki Ki-56 *Thalia*), stojący w otwartym stanowisku po zachodniej stronie skrzyżowania pasów startowych, zgłaszając jego uszkodzenie. Nie napotkano japońskich samolotów w powietrzu. Pomimo ognia przeciwlotniczego wszystkie *Mohawki* wróciły do bazy. Dwa z 5. Sqn po przystanku w Imphal wylądowały w Agartala o godz. 18.30, a samoloty ze 155. Sqn przeleciały z powrotem do Alipore.

NAJWIĘKSZE STARCIE

10 listopada 1942 roku o godz. 6.40 wystartowało osiem *Blenheimów* z 60. Sqn oraz cztery ze 113. Sqn. Otrzymały one eskortę ośmiu *Mohawków* ze 155. Sqn prowadzonych przez F/L Petera Rathie, a ich celem były doki w Akyab. W tym czasie w tym rejonie patrolowało sześć Ki-43 z 2. Chūtai 64. Hikō Sentai osłaniających konwój z zaopatrzeniem. Taii (kapt.) Haruyasu Maruo poprowadził swych pilotów do ataku na zbliżającą się brytyjską formację i on oraz Chūi (por.) Saburo Nakamura uderzyli na bombowce. W tym momencie *Mohawki* były wyżej i Maruo został zestrzelony. Nakamura zawrócił przeciwko Curtissom i zgłosił zestrzelenie dwóch w krótkim czasie. Faktycznie 155. Sqn stracił dwa *Mohawki* i zginęli F/O John Clive Dawson Squibb (AX898) oraz F/O Roy Colvin James McClumpha (BB929). Trzeci *Mohawk* wylądował w Chittagong z poważnie uszkodzonym ogonem.

Zestrzelenie samodzielne Ki-43 po walce manewrowej zgłosił P/O Tomas J. Buddle, a F/L Peter Rathie miał zestrzelić kolejnego do spółki ze strzelcem jednego z *Blenheimów*. Nie wrócił *Blenheim IV* V6491/F ze 113. Sqn. Załoga w składzie W/O C.T. Allen, F/Sgt E. Hyland i Sgt S. Mintern zginęła. Jeden z pilotów *Mohawków* widział jak został on zestrzelony przez ogień przeciwlotniczy i rozbił się na molo.

Załoga japońskiego posterunku obserwacyjnego zgłosiła, iż widziała, jak Taii Maruo zestrzelił *Blenheima* i ścigał następnego, znikając z ich pola widzenia. Jeżeli *Blenheim* faktycznie został zestrzelony przez ogień z ziemi, to mogli oni w rzeczywistości dostrzec rozbicie Ki-43 Maruo, a ścigającym samolotem był jeden z *Mohawków*, który był podobny do *Hayabusa* w widoku od dołu.

Później tego dnia po uzupełnieniu paliwa z Feni wystartowało osiem *Mohawków* z 5. Sqn, których zadaniem było eskortowanie 11 *Blenheimów* z 34. (trzy maszyny), 60. (także trzy) i 113. Sqn (pięć bombowców) podczas kolejnego ataku na Akyab, tym razem na stocznię Satogya Creek. Bombowce leciały na wysokości 5000 stóp (1524 m), cztery myśliwce stanowiące bliską osłonę na 5400 stóp (1649 m) i cztery osłony wysokiej na 14000 stóp (4267 m).

Załogi bombowców zgłosiły, że ich maszyny zostały zaatakowane przed osiągnięciem celu przez 12 – 15 myśliwców, podczas gdy piloci *Mohawków* zauważyli ponad siedem Ki-43 nurkujących na *Blenheimy* i ruszyli na pomoc. Doszło do walki manewrowej trwającej 25 minut.

W rzeczywistości formacja RAF-u została zaatakowana najpierw przez cztery Ki-43 z 64. Sentai prowadzone przez Chūi (por.) Shunji Takahashi, do których dołączyła kolejna czwórka dowodzona przez Chūi Koichi Mori. Japończycy zgłosili, że brytyjska formacja składała się z dziewięciu *Blenheimów*, trzech *Mohawków* i dwóch *Hurricane'ów* (!). Na początku starcia Chūi Takahashi i Gunsō (sierż.) Setani zestrzelili dwa bombowce z 34. Sqn. Zginęły całe załogi *Blenheimów IV* V5925/N pilotowanego przez F/O A.M. Howe'a oraz Z7705/H pilotowanego przez Sgt H.A. Elliota.

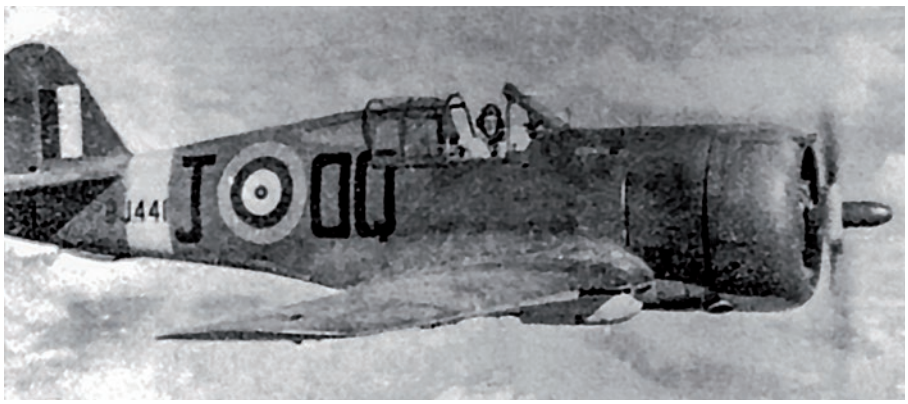
Najpierw zareagowała osłona bliska. Sgt Francis Gore wszedł na ogon jednego Ki-43 i otworzył ogień z 200 jardów (183 m). Widział pociski trafiające w cel, rozbitą kabinę oraz gęsty biały dym wydobywający się z japońskiego samolotu, który przeciągnął i zanurkował pod stromym kątem w kierunku wody. Gore zgłosił prawdopodobne zestrzelenie. F/L David Cunliffe zauważył atakowanego *Blenheima* i przyszedł mu z pomocą. Po walce zgłosił uszkodzenie dwóch japońskich myśliwców.

Do walki włączyli się także F/L D.F. Bullen i P/O W.J. Lee z osłony górnej (F/L Keith McEwan i Sgt Rex Boyles pozostali wyżej). Lee miał uszkodzić dwa Ki-43, a Bullen jednego, ale *Mohawk* Lee został trafiony w lotkę oraz ster kierunku i musiał on zawrócić do Agartali samolotem z ograniczoną sterownością.

P/O Richard S. Tovey wykonał kilka ataków na japońskie myśliwce, wszedł na ogon Ki-43 i po ostrzelaniu go długą serią dostrzegł za nim biały dym. Nagle usłyszał głośny huk, gdy inny samolot uderzył w ogon jego maszyny, po czym wpadł w korkociąg. Udało mu się jednak w ostatniej chwili odzyskać kontrolę nad samolotem i wrócił do bazy. Zgłosił zestrzelenie Ki-43.

Sōchō (st. sierż.) Iwasaki i Sōchō Hisajiro Ito meldowali o zestrzeleniu *Mohawka* każdy (przypuszczalnie obaj strzelali do maszyny Lee), ale Ki-43 pilotowany przez Ito zderzył się z Curtissem (niewątpliwie maszyną Toveya) i spadł do morza, Ito zginął.

Podczas zbliżania się do celu W/C Pitt-Brown zauważył wrogie myśliwce lecące w luźnym



Curtiss *Mohawk IV* BJ441 OQ-J z 5. Sqn RAF podczas patrolu nad rzeką Brahmaputra w październiku 1942 roku gdy jednostka operowała z Agartali i zapewniała osłonę powietrzną Kalkuty. Na BJ441 Sgt Derek Wicks odniósł ostatnie pewne zwycięstwo 5. Sqn na *Mohawku*, gdy 12 lutego 1943 r. zestrzelił Ki-43. Samolot później służył w 155. Sqn RAF.



Kolejne ujęcie *Mohawka IV* BB977/D z 5.Sqn RAF wykonane w styczniu 1943 roku. Samolot został utracony niedługo później, 19 lutego 1943 roku podczas lotu testowego.

eprasa.pl 9415ad6232

szyku na pułapie 9000 stóp (2743 m) po prawej stronie formacji RAF-u. Niestety dowódca miał niesprawną radiostację i nie mógł poinformować pozostałych pilotów. Zaatakował samotnie i zgłosił zestrzelenie jednego Ki-43 do morza. Najprawdopodobniej on lub Gore (albo obaj) trafili Ki-43 pilotowanego przez Juni (chor.) Akio Yamada, który zdołał co prawda wylądować w Akyab, ale zmarł później w szpitalu z powodu odniesionych podczas walki ran.

Po walce piloci 5. Sqn zgłosili dwa zestrzelenia pewne, jedno prawdopodobne i pięć uszkodzonych Ki-43. Dwa kolejne *Blenheimy* zostały podczas walki uszkodzone. Maszyna oznaczona „P" z 34. Sqn wylądowała w Jessore, a samolot z 60. Sqn zdołał wrócić do własnej bazy. Piloci 64. Sentai zgłosili zestrzelenie w tym dniu w dwóch starciach siedmiu brytyjskich maszyn przy stracie trzech Ki-43.

Było to największe starcie *Mohawków* z *Hayabusa*. Brytyjscy piloci odkryli, że ich myśliwce mogą nawiązać równorzędną walkę kołową z niezwykle zwrotnymi Ki-43. Sgt Stuart Garnett z 5. Sqn odnotował: *Manewrowość była dobra i stwierdziliśmy, że przy utrzymywaniu prędkości – 180–200 mil/h* (około 290–320 km/h) – *samolot zakręcał porównywalnie z „Type 01 Oscar". Praktycznie nie dochodziło do przeciągnięcia przy dużej prędkości.*



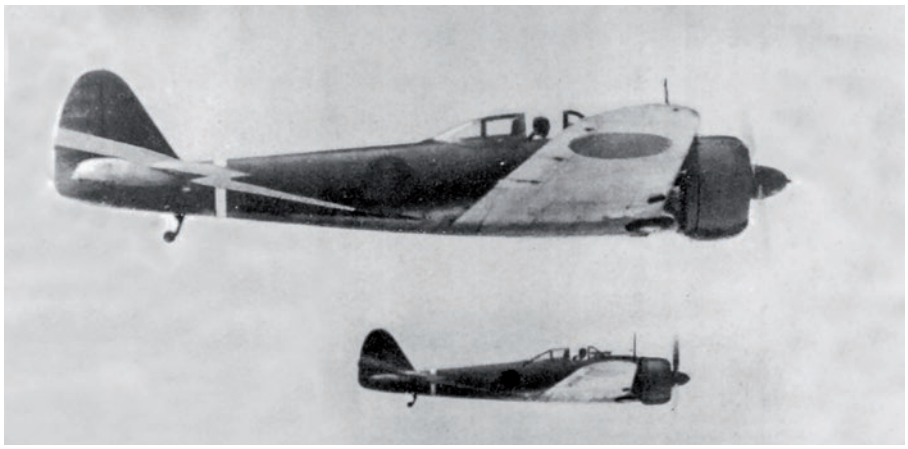
Dwaj kanadyjscy piloci P/O Harold O. Seifert (na skrzydle) i P/O Rodolfo Mendizabal z 5. Sqn RAF przy *Mohawku* w 1943 roku. Obaj zginęli jeszcze w tym roku, pilotując *Hurricane'y*, dalej służąc w 5. Sqn.

KONIEC 1942 ROKU

14 listopada 1942 r. pięć *Mohawków* ze 155. Sqn wysłano z Alipore w celu patrolowania wybrzeża jako wsparcie ofensywy w Arakanie. Wylądowały one w Feni o godz. 11.15, skąd po uzupełnieniu paliwa wystartowały o 11.55, aby patrolować ujście rzeki Naaf w kierunku Chittagong. Podczas godzinnego patrolu nie zaobserwowano aktywności wroga, piloci lecący na 10 000 stóp (3048 m) dostrzegli natomiast sekcje *Mohawków* z 5. Sqn patrolujących na 4000, 6000 i 8000 stóp (1220, 1830 i 2438 m). Myśliwce 155. Sqn wylądowały w Feni krótko przed godz. 15 i już po kwadransie poderwano je w celu przechwycenia wrogich samolotów. Tych jednak nie dostrzeżono. *Mohawki* wróciły do Alipore o godz. 17.35.

19 listopada 155. Sqn otrzymał trzy nowe maszyny. 24 listopada personel 155. Sqn, który nadal był w Alipore, wyjechał do Agartali. Reszta dotarła tu 29 listopada, po kilkudniowym opóźnieniu spowodowanym niesprawnymi samolotami. 1 grudnia oba dywizjony *Mohawków* po raz pierwszy wykonały wspólny lot w formacji całego 169. Skrzydła. Wcześniej 24 listopada 5. Sqn stracił w wypadku *Mohawka* BJ446/F. Sgt T.G. Smith miał pecha, ponieważ lądował przymusowo na brzuchu przy pasie startowym, w czasie gdy w chmurze kurzu lądował na nim *Blenheim*. Samolot został stracony, a Smith doznał obrażeń twarzy, miał złamaną szczękę i stracił jedno oko. Jego kariera pilota została zakończona. Następnego dnia wypadek miał też P/O N.M. Beyts z tej samej jednostki, ale tym razem zarówno on, jak i *Mohawk* BK585 szybko wrócili do służby.

5 grudnia 1942 roku 25 bombowców typu Mitsubishi Ki-21 z 14. Hikō Sentai w osłonie 30 Ki-43 z 50. Sentai i 20 z 64. Sentai zaatakowało Chittagong. W tym dniu do osłony tego lotnisko oddelegowano sześć *Mohawków* z Flight A 155. Sqn. Wystartowały one spóźnione o godz. 15.30 i zostały zaatakowane przez 15 myśliwców z 64. Sentai. Taii Masuzo Ohtani, dowódca 1. Chūtai, celnie ostrzelał *Mohawka* AR638/E pilotowanego przez P/O A.B. Durnforda, który zdołał co prawda dolecieć do Agartali, ale podczas przymusowego lądowania połamał oba nadgarstki. Taii Ohtani został jednak zaraz po tym zestrzelony przez F/L Petera Rathie, który wszedł na ogon jego Ki-43. Ohtani zginął. Uszkodzenie Ki-43 zgłosił także F/O W.B. McGregor.



Głównym przeciwnikiem *Mohawków* w powietrzu były myśliwce typu Nakajima Ki-43 *Hayabusa*. Na zdjęciu Ki-43-I z 50. Hikō Sentai w locie na początku 1943 roku. Samolot na pierwszym planie należy do 3. Chūtai, a na drugim do 2. Chūtai.

21 grudnia 1942 roku P/O Peter Bellinger z 5. Sqn napotkał dwusilnikowy samolot około trzech mil od wybrzeża na wschód od Maungdaw, który leciał w kierunku wyspy Akyab. Bellinger ostrzelał go, trafiając w oba silniki. Samolot zapalił się, przeszedł w strome nurkowanie i spadł do morza niedaleko Akyab. Bellinger rozpoznał go jako „samolot rozpoznawczy armii typ 100". Zaliczono mu Ki-21, ale pilot miał rację, bo rzeczywiście zestrzelił dwusilnikowy samolot rozpoznawczy typu Mitsubishi Ki-46 (Dinah) z 81. Hikō Sentai, pilotowany przez Chūi Kuriyamę, na pokładzie, którego był Taii Junzō Ogawa, dowódca 1. Chūtai 14. Sentai (wyposażonej w Ki-21). Chciał on osobiście wziąć udział w locie rozpoznawczym nad Kalkutą, bowiem od 20 grudnia 14. Sentai brała udział w nocnych nalotach na Kalkutę.

28 grudnia 1942 roku o godz. 12 wystartowało z Chittagong osiem Mohawków ze 155. Sqn i tuzin z 5. Sqn, których zadaniem była obu eskorta tuzina *Blenheimów IV* i *V* (*Blenheim V* był także znany pod nazwą *Bisley*) z 60. i 113. Sqn mających zbombardować Magwe. Zrzuciły one bomby na tutejsze lotnisko z 12 000 stóp (3658 m). Miały one spaść pomiędzy hangarami a samolotami na lotnisku. Nie napotkano wrogich samolotów w powietrzu i *Mohawki* wróciły do bazy o godz. 15. Lotnisko w Magwe zostało także zaatakowane z niskiego pułapu przez siedem *Hurricane'ów* z 615. Sqn RAF. Ogień przeciwlotniczy zestrzelił dwa *Huragany*. S/L Byron Duckenfield, dowódca 615. Sqn i weteran Bitwy o Anglię, trafił do niewoli, a F/Sgt W.G. Pavely zginął.

STYCZEŃ 1943 ROKU

1 stycznia 1943 roku 155. Sqn stracił *Mohawka* BK584/X, który został zestrzelony przez ogień z ziemi podczas ostrzeliwania celów nad rzeką Chindwin. Australijczyk P/O A.H. Haley zginął.

14 stycznia 1943 roku 155. Sqn stracił podczas eskorty *Blenheimów* nad Magwe dwa *Mohawki*, które zderzyły się w powietrzu. Zginęli F/Sgt G.B. Potter (AX893/K) i Sgt A.D.S. Boult (BT471/H), których ciała odnaleziono we wrakach następnego dnia.

Następnego dnia trzy *Mohawki* z 5. Sqn brały udział w operacji typu „Rhubarb" wzdłuż linii kolejowej na południe od Hopin, bombardując i ostrzeliwując cele na ziemi. Trafiony ogniem przeciwlotniczym został BK572/N pilotowany przez F/O Petera Bellingera, który musiał lądować przymusowo na północ od Mohnyin i na wschód od Bilunyo. Bellinger trafił do niewoli.

eprasa.pl 9415ad6232

19 stycznia 1943 roku *Mohawki* z 5. Sqn eskortowały *Blenheimy V* (*Bisleye*) ze 113. Sqn nad Akyab. Brytyjczycy zostali przechwyceni przez sześć Ki-43 z 1. Chūtai oraz siedem z 3. Chūtai 50. Sentai. Piloci RAF-u meldowali o 8 – 10 japońskich myśliwcach, a Japończycy o ponad 20 *Hurricane'ach* lub P-36 (!).

Początkowo przeciwko japońskim myśliwcom skierowała się jedna sekcja *Mohawków*, a trzy pozostały przy bombowcach, ale wkrótce i one włączyły się do walki manewrowej pomiędzy myśliwcami, która trwała 20 – 30 minut. F/L David Cunliffe trafił jednego Ki-43 w rejon kabiny. Japoński myśliwiec zanurkował pionowo, dymiąc. Zgłosił jego zestrzelenie, ale przyznano mu zwycięstwo prawdopodobne. F/O A.S. „Smokey" Boyes zgłosił uszkodzenie Oscara, a następnie wszedł na ogon kolejnego, który ścigał *Mohawka*. Ogon tego Ki-43 nagle uniósł się w górę i uderzył w lewe skrzydło jego *Mohawka*, odcinając fragment w odległości około czterech stóp (około 1,2 m) od końcówki. *Hayabusa* pilotowany przez Gunsō (sierż.) Kazuo Fujii rozbił się, ale pilot uratował się na spadochronie. Z jego nagłego ruchu można wnioskować, że został właśnie trafiony ogniem Cunliffa, co spowodowało gwałtowną zmianę kursu. Boyes zdołał wrócić do bazy z fragmentem Ki-43 ciągle tkwiącym w skrzydle *Mohawka* AR681/S. F/O Rodolfo Mendizabal zgłosił uszkodzenie dwóch japońskich myśliwców.

Piloci 50. Sentai zgłosili zestrzelenie nie mniej niż siedmiu brytyjskich myśliwców i dodatkowo dziewięciu prawdopodobnie! W rzeczywistości po stronie RAF-u uszkodzenia odniosły trzy *Mohawki* i jeden *Bisley*. Dwa zestrzelone *Hurricane'y* zgłosił w tym dniu Gunsō Satoru (potocznie zwany Satoshi) Anabuki. Ponieważ widział on zderzenie Ki-43 Fujii z *Hurricane* i skok ze spadochronem, najwyraźniej źle w tym dniu rozpoznał brytyjskie samoloty. Co prawda piloci dwóch *Hurricane'ów* z No 28. Sqn RAF (niedawno przezbrojonego na te maszyny z samolotów typu Westland *Lysnader*) po powrocie z lotu rozpoznawczego w tym czasie zgłosili, że zostali zaatakowani przez dwa japońskie myśliwce, ale ich maszyny nie odniosły żadnych uszkodzeń. Być może ich obecność w rejonie walki wpłynęła na przesadne zgłoszenia pilotów 50. Sentai w tym dniu. Można dodać, że Anabuki z zaliczonymi 39 zwycięstwami powietrznymi, jest pierwszy na liście asów japońskiego lotnictwa armijnego podczas II wojny światowej (nie licząc Hiromichi Shinohary, poległego jeszcze 27 sierpnia 1939 roku, któremu zaliczono 58 zwycięstw nad Nomonhan), ale jego największy sukces z dnia 8 października 1943 r.oku, gdy według jego relacji w pojedynkę miał zestrzelić trzy *Liberatory* (w tym jednego przez taran) i P-38 (zaliczono mu nawet dwa *Lightningi*), nie znajduje żadnego potwierdzenia po stronie przeciwnej…

22 stycznia 1943 roku *Mohawki* z 5. Sqn atakowały cele naziemne w rejonie Prome, zrzucając 20-funtowe bomby z lotu nurkowego. Podczas lotu powrotnego F/L C.S. Courtney-Clark i F/Sgt R.R. Lawrence (*Mohawk* BB925/R) napotkali 20 mil od Prome samotny japoński bombowiec, którego ostrzelali, zanim scho-



Curtiss *Mohawk IV* BS790 WPB, listopad – grudzień 1942 roku. Był to osobisty samolot dowódcy 169. Wing W/C Williama Pitta-Browna, który zgłosił na nim zestrzelenie Ki-43 10 listopada 1942 roku. 18 kwietnia 1943 roku podczas atakowania japońskich pozycji koło Alethangyaw zginął na nim F/O Robert N. Chancellor z 5. Sqn RAF, gdy BS790 uderzył w ziemię, ciągle strzelając. Uważa się, że skupiony na celu pilot źle ocenił wysokość.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 9415ad6232

wał się w chmurach. Zaliczono im zestrzelenie prawdopodobne, ale w rzeczywistości Mitsubishi Ki-21 (*Sally*) z 2. Chûtai 98. Hikō Sentai pilotowany przez Chūi (por.) Hiroshi Nakano nie wrócił do bazy. Celem japońskich bombowców było w tym dniu Maungdaw.

28 stycznia 1943 roku F/L D. Winton prowadził trzy maszyny ze 155. Sqn eskortujące *Blenheimy*. *Mohawk* BT472/N doznał podczas tej misji awarii silnika. F/O Derek A. Allen wyskoczył ze spadochronem, ale więcej go nie widziano.

Później tego dnia na wymiatanie nad wyspę Akyab poleciało 22 *Mohawków* z obu dywizjonów 169. Skrzydła, prowadzonych przez W/L Billa Pitta-Bowna. Lecący na pułapie 14 000 stóp (4267 m) dowódca 155. Sqn S/L Charles G.St.D. „Porky" Jeffries (*Mohawk* BB928/Z) zauważył Ki-43 nurkującego prosto przez formację z dużą prędkością i najwyraźniej pozostawiającego za sobą ślad dymu. Oddał do niego długą serię z 70 jardów (64 m), a *Hayabusa* kontynuował nurkowanie. Zgłosił jego uszkodzenie, ale później zaliczono mu zestrzelenie, kiedy pojawił się raport mówiący, że widziano japońskiego pilota, który miał wyskoczyć ze spadochronem. Jednak 50. Sentai nie odnotowała straty myśliwca w tym dniu.

Następnego dnia 155. Sqn udał się na północ do Imphal, gdzie miał brać udział w atakach naziemnych w celu wsparcia Chinditów Orde Wingate'a. 5. Sqn pozostał na południu, gdzie kontynuował operacje pomimo braku sukcesów aliantów w ofensywie w Arakanie.

OSTATNIE MISJE 5. SQN NA MOHAWKACH

12 lutego 1943 roku sześć nowych Ki-43-II z 64. Sentai dowodzonych przez Shōsa (maj.) Masami Yagi eskortowało trzy lekkie bombowce Ki-48 z Akyab. Po ich odprowadzeniu znad celu, *Hayabusa* skierowały się nad lotnisko Kyauktaw, aby je ostrzelać, ale zostały zaatakowane przez *sześć Hurricane'ów i dwa Mohawki* i doszło do zaciekłej walki. Obecności tych pierwszych nie można potwierdzić, ale z wysuniętego lotniska w Maungdaw wystartowały dwa *Mohawki* z 5. Sqn, gdy ich piloci dowiedzieli się o obecności japońskich samolotów.

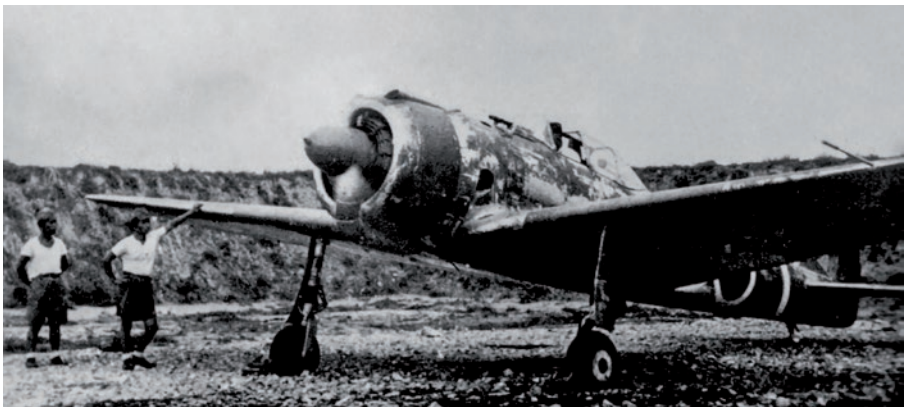
F/Sgt Derek R. Wicks (BJ441) uniknął ataku Ki-43 i razem z F/Sgt Williamem Garnettem wdali się w walkę z czteroma kolejnymi *Hayabusa*. Wicks wszedł na ogon jednego, który zanurkował. Podążył za nim, strzelając z bliskiej odległości. Kiedy Ki-43 był na wysokości czubków drzew, a Wicks chciał się oderwać, został zaatakowany z tyłu przez innego *Hayabusa* i stracił pierwszego z oczu. Nie dostrzegł go ponownie i uznał, że ten się rozbił, co potwierdzał słup dymu w pobliżu miejsca zdarzenia. Kraksa była widziana także przez obserwatorów na ziemi. Faktycznie z misji tej nie wrócił dowódca 64. Sentai Shōsa Yagi.

18 lutego 1943 roku z lotu nieoperacyjnego nie wrócił Sgt Peter Morgan z 5. Sqn pilotujący *Mohawka* AR650. Na szczęście następnego dnia okazało się, że Morgan musiał przymusowo lądować w Sushai Hills i ocalał. Niestety tego dnia (19 lutego) podczas lotu testowego niedaleko Agartala zginął P/O Richard S. Tovey. Widziano jak jego *Mohawk* BB977/D wbił się w ziemię.

19 marca 1943 roku sześć *Mohawków* z 5. Sqn eskortowało sześć bombowców nurkujących typu Vultee *Vengeance* z 110. Sqn RAF atakujących koncentrację japońskich oddziałów koło wioski Htizwe. Cel ten był także atakowany przez *Blenheimy V* (*Bisleye*) z 113. Sqn. Naloty uznano za udane. Można się zdziwić, że całkowicie przestarzały w 1943 r. samolot dalej był wykorzystywany, ale *Mohawk* był o wiele bardziej zwrotny niż *Hurricane* i w walce manewrowej z Ki-43 radził sobie o wiele lepiej niż myśliwiec Hawkera.

29 marca 1943 roku po południu cztery *Mohawki* z 5. Sqn miały eskortować Douglasa DC-3, ale nie zdołały go odnaleźć. O godz. 15.20 sześć kolejnych Curtissów tego samego dywizjonu poderwano razem z *Hurricane'ami* z 79. Sqn i 135. Sqn RAF w celu przechwycenia zbliżających się japońskich samolotów. Nad Maungdow dostrzeżono 12 Ki-43 lecących na 16 000 stóp (4877 m), *Mohawki* kierowały się na południe i były 1000 stóp (305 m) wyżej, dziewięć *Hayabusa* było po ich lewej stronie, a trzy po prawej. P/O William J.N. Lee z 5. Sqn (*Mohawk* BJ439/V) zgłosił zestrzelenie prawdopodobne Ki-43 oraz uszkodzenie dwóch kolejnych, ale zatarł się silnik *Mohawka* (oznaczonego literą „O") F/O Rodolfo „Dizzy" Mendizabala i musiał on przymusowo lądować na brzuchu około 20 mil na północ od bazy. Po raz kolejny dał o sobie znać problem z silnikami *Cyclone*. Żadna ze stron nie poniosła strat w ludziach w tym starciu.

30 marca 1943 roku o godz. 8.30 z Rheindeer wystartowały cztery *Mohawki* z 5. Sqn. Skierowano je przeciwko japońskim bombowcom zauważonym nad rejonem Mungdaw, niedaleko lotniska, którym towarzyszyło sześć Ki-43 lecących na 10 000 – 12 000 stóp (3048 – 3658 m). *Mohawki* uderzyły na *Hayabusa*. S/L Guy J.C. Hogan (dowodzący 5. Sqn od 8 marca 1943 roku) zgłosił uszkodzenie jednego, a Nowozelandczyk F/O Robert N. Chancellor (*Mohawk* oznaczony „R") zgłosił zestrzelenie prawdopodobne Ki-43. Kolejne uszkodzenie myśliwca przeciwnika zgłosił także F/O B. Snowball. Były to ostatnie sukcesy zgłoszone przez 5. Sqn. W *Mohawku* oznaczonym literą „S" pilotowanym przez F/L J. Rasleigha przednia szyba została zachlapana olejem i został on trafiony. Pilot musiał przymusowo lądować koło Karakipura. Rasleigh dotarł do bazy po przejściu 16 mil na piechotę. 50. Sentai, eskortująca w tym dniu lekkie bombowce Ki-48, nie odnotowała strat. *Mohawki* pilotowane przez Mendizabala i Rasleigha nie zostały od razu spisane ze stanu i ściągnięto je z miejsc



Nakajima Ki-43-I *Hayabusa* z 2. Chūtai 64. Hikō Sentai na lotnisku w Birmie. Widać zużytą powłokę malarską.



Curtiss *Mohawk IV* przechodzący kontrolę przed startem do kolejnej misji z bazy w Indiach.

eprasa.pl 9415ad6232



Samoloty bombowe Bristol *Blenheim* z 113. Sqn RAF kołujące po pasie lotniska Asansol w Indiach. Na pierwszym planie *Blenheim V* (zwany też *Bisley*), za nim *Blenheim IV*. *Mohawki* wielokrotnie eskortowały maszyny z tej jednostki.

przymusowych lądowań. Nie wiadomo jednak czy je naprawiono, czy też nie.

18 kwietnia 1943 roku podczas atakowania japońskich pozycji koło Alethangyaw zginął F/O Robert N. Chancellor z 5. Sqn, gdy jego *Mohawk* BS790 uderzył w ziemię, ciągle strzelając. Uważa się, że skupiony na celu pilot źle ocenił wysokość.

W pierwszych dniach maja 1943 roku 5. Sqn wykonywał tylko loty treningowe. 4 maja doszło do ciekawego wydarzenia, gdy *Mohawk* zmierzył się z *Mosquito*. Oczywiście „Drewniane cudo" było znacznie szybsze, ale w zakrętach *Mohawk* był niepokonany. 6 maja 5. Sqn przeprowadził trzy misje po sześć *Mohawków*, które atakowały japońskie pozycje w dżungli z broni pokładowej i zrzucając 20-funtowe bomby. Dwa dni później przeprowadzono kolejną misję wsparcia naziemnego oraz podjęto próbę przechwycenia japońskiego samolotu. 10 maja uszkodzony podczas lądowania z powodu złamania podwozia został *Mohawk* AR690. Pilotowi nic się nie stało, a samolot został spisany ze stanu dopiero 1 marca 1944 roku. Podobnie było z *Mohawkami* BB925 i BS731, uszkodzonymi odpowiednio 20 i 24 maja. 23 maja 5. Sqn przeprowadził ostatnie zadanie bojowe na *Mohawkach*. Sześć Curtissów prowadzonych przez F/L C.S. Courtneya-Clarke'a wystartowało z Ramu, aby przeprowadzić atak na pas startowy w Kangaung. Nie udało się go jednak odnaleźć, a w maszynie Courtneya-Clarke'a wystąpił wyciek oleju. Podczas powrotu do bazy nad Chauk dwa *Mohawki* ostrzelały tę miejscowość i łódź żaglową, odnotowując na niej trafienia.

24 maja ustały wszystkie loty operacyjne. Już wcześniej, 16 maja, 5. Sqn otrzymał zawiadomienie o przenosinach do Kharagpur. Tam na początku lipca 1943 r. został przezbrojony na *Hurricane'y*. *Mohawki* pozostawiono w Argatala, gdzie miał przybyć 155. Sqn.

155. SQN W IMPHAL

20 kwietnia 1943 roku 27 bombowców Ki-21 z 12. i 98. Sentai w eskorcie 24 myśliwców Ki-43 z 64. i 50. Sentai, miało zaatakować Tinsukia. Z powodu złej pogody zmieniono cel na Silchar, ale wiadomość przekazana przez samolot rozpoznawczy Ki-46, że nie ma tam żadnego samolotu, spowodowała kolejną relokację ataku na Imphal. Ki-21 zrzuciły na to lotnisko bomby z pułapu 18 500 stóp (5639 m).

Stacjonujący tu 155. Sqn poderwał do przechwycenia 10 *Mohawków*, a gdy były one na 16 000 stóp (4877 m), piloci dostrzegli 18 bombowców na 20 000 stóp (6096 m) i 24 myśliwce wyżej na 24 000 stóp (7315 m). Tylko dwie sekcje Curtissów zdołały zaatakować przeciwka. F/L P. Rathie i F/O W.B. MacGregor zgłosili po uszkodzeniu bombowca. Jedna chūtai z 64. Sentai uderzyła na trzy *Mohawki*. Rathie zdołał uciec, a gdy zobaczył, jak MacGregor walczy z pięcioma lub sześcioma Ki-43, zaatakował jednego z nich,trafiając w silnik i kabinę. Zgłosił go jako zestrzelonego prawdopodobnie. W tym czasie MacGregor trafił też innego *Hayabusa* i także zgłosił zestrzelenie prawdopodobne. 155. Sqn stracił jednak dwa *Mohawki*. Zginęli F/Sgt James A. Simpson (BK879) i F/Sgt Hubert T. Freeman (AR653). Pierwszy był skrzydłowym Rathie'ego, a drugi MacGregora.

Piloci 1. Chūtai 64. Sentai zgłosili zestrzelenie trzech wrogich myśliwców rozpoznanych jako P-36 lub P-40. Zestrzelenia zaliczono m.in. na konta Chūi Shunji Takahasi i Sōchō Shigeru Takura. Ośmiu pilotów z 3. Chūtai 50. Sentai meldowało walkę z 20 myśliwcami i zestrzelenie czterech z nich. Gunsō Anabuki miał zaatakować dwa *Hurricane'y* i zestrzelić jednego prawdopodobnie, następnie miał wdać się w walkę manewrową z P-36 i zestrzelić przynajmniej jednego (według innej wersji miał zestrzelić w tym dniu dwa P-36). Ki-43 pilotowany przez Sōchō Omori lądował na brzuchu po powrocie do Toungoo.

Nazajutrz (21 kwietnia) o godz. 9.13 wystartowały cztery sekcje *Mohawków* z 155. Sqn. Black Section, którą tworzyli S/L Jeffries i F/O Hunter, wzbiła się na 27 000 stóp (8230 m) 10 mil (16 km) na zachód od bazy. Za nią podążyły Blue Section (F/O R. Weir i F/Sgt B. Christison), White Section (F/O T. Meyer i Sgt Blackmore) oraz Yellow Section (F/L Ratchie i F/O MacGregor). Samoloty Czarnej Sekcji, które w celu poprawy osiągów miały zdemontowane karabiny maszyny ze skrzydeł, oddaliły się od pozostałych. Około kwadransa po starcie dostrzeżono 27 lub więcej Ki-21 na pułapie 22 000 stóp (6706 m), które były eskortowane przez przynajmniej 16 Ki-43 lecących na 26 000 stóp (7925 m). Myśliwców mogło być więcej, ale tyle starło się z Curtissami. Piloci *Mohawków* sądzili, że przy bombowcach pozostało więcej myśliwców. Bombowce nadleciały ze wschodu i skręciły na południe, aby zrzucić bomby nad miastem Imphal. Po opróżnieniu komór przeszły w płytkie nurkowanie i oddaliły się, podczas gdy *Hayabusa* stanęły do walki z *Mohawkami*. Piloci Czarnej Sekcji napotkali osiem Ki-43 kręcących się tu i tam na 23 000 stóp (7010 m), które najwyraźniej stanowiły przynętę, bowiem osiem kolejnych było na 25 000 stóp (7620 m). Wybrali jeden z samolotów z górnej formacji i zaatakowali go z pułapu 26 000 stóp (7925 m), oddając po kilka serii. Być może został on uszkodzony, ale ponieważ te *Mohawki* miały tylko po dwa karabiny maszynowe kal. 0,303 (7,7 mm) w nosie i nie dostrzeżono rezultatu, nie zgłoszono sukcesu. Te dwa Curtissy znalazły się wobec liczniejszego przeciwnika i szybko zostały rozdzielone przechodząc do obrony. Sekcja Niebie-

Dane techniczne Curtiss *Hawk* 75A-4 (Curtiss *Mohawk* Mk.IV)

Rozpiętość	11,37 m
Długość	8,79 m
Wysokość	2,90 m
Powierzchnia nośna	21,93 m^2
Masa własna	2060 kg
Masa startowa	2608 kg
Masa startowa maksymalna	3022 kg
Prędkość maksymalna	520 km/h na wysokości 4785 m
Prędkość przelotowa	422 km/h
Prędkość lądowania	111 km/h
Prędkość wznoszenia	14,3 m/s
Czas wznoszenia na pułap 4572 m	4 min 54 sekundy
Pułap praktyczny	9967 m
Zasięg normalny	970 km
Zasięg maksymalny	1614 km
Uzbrojenie	sześć karabinów maszynowych Browning kal. 7,7 mm, dwa w kadłubie z zapasem po 600 nabojów i cztery w skrzydłach z zapasem po 500 nabojów. Pod skrzydłami można było podwiesić od 10 do 20 bomb po 20 lub 25 funtów (9,08 kg lub 11,35 kg), albo sześć po 40 funtów (18,16 kg). *Mohawki* RAF-u wyposażono w celowniki Barr & Stroud Mk.II.
Napęd	dziewięciocylindrowy silnik gwiazdowy Wright GR-1820-G205A *Cyclone* o mocy startowej 1200 hp, maksymalnej mocy trwałej 1100 hp na wysokości 1555 m i 1000 hp na wysokości 4572 m.

eprasa.pl 9415ad6232



Nakajima Ki-43-I *Hayabusa* z 1. Chūtai 50. Hikō Sentai podczas startu do dalekiej misji, o czym świadczą dodatkowe zbiorniki paliwa po 200 litrów podwieszone pod skrzydłami.

ska zamierzała zaatakować, ale *Mohawk* F/Sgt Christisona doznał awarii silnika i musiał zawrócić. Pilot dotarł lotem szybowym do lotniska, gdzie zdołał przymusowo wylądować z wypuszczonym podwoziem. F/O Weir, który został sam, zdołał ostrzelać jednego Ki-43, ale został natychmiast zaatakowany przez dwa inne, a następnie przez cztery kolejne. Jego samolot został postrzelany, ale pilot nie został ranny i zdołał wylądować bez problemu. F/O Meyer z Sekcji Białej ostrzelał jednego *Hayabusa* z 50 jardów (45,7 m). Widział odlatujące z niego kawałki i dym wydobywający się z silnika. Meyer następnie zgłosił ten samolot jako zestrzelony prawdopodobnie. Sgt Blackmore także oddał kilka serii, nie widział jednak rezultatu i zanurkował, kiedy został oddzielony od prowadzącego. Meyer odleciał na wschód, ale zawrócił i gdy był około 15 mil (24 km) na wschód od Imphalu natknął się na cztery Oscary lecące w rozciągniętej formacji na pułapie 15 000 stóp (4572 m). Zaatakował jednego z nich, który uniknął trafienia, wykonując gwałtowny zwrot. Meyer ostrzelał go ponownie i widział trafienia w skrzydła i kadłub. Zgłosił jego uszkodzenie. Z pozostałymi Ki-43 zwarł się przez kilka sekund, po czym dołączył do niego Blackmore, który odgonił Japończyków. *Mohawki* Sekcji Żółtej dołączyły do czterech samolotów z silnikami gwiazdowymi, gdy ich piloci odkryli, że są to Ki-43. F/L Rathie i F/O MacGregor natychmiast się od nich oderwali, ale wpadli na kolejnych osiem lub więcej japońskich myśliwców. Zdołali jednak wyjść z niebezpiecznej sytuacji bez szwanku.

Oprócz tych czterech sekcji, później wystartował także dziewiąty *Mohawk* pilotowany przez F/O H.A. Nicholsona. Zdołał on uniknąć dziewięciu wrogich myśliwców będących na pułapie 20 000 stóp (6096 m). Następnie patrolował nad doliną na wysokości 23 000 stóp (7010 m), ale niczego nie dostrzegł. Wszystkie *Mohawki* wróciły do bazy pomiędzy godz. 10.15 a 10.25.

Curtiss *Mohawk IV* BK573/G z 5. Sqn RAF z godłem białego Pegaza. Pod skrzydłami widoczne wyrzutniki bombowe. Samolot trafił na stan 5. Sqn 21 listopada 1942 roku, później służył w 155. Sqn RAF.

Ze strony japońskiej piloci 50. Sentai zgłosili zestrzelenie w tej walce czterech P-36, w tym jednego (lub dwóch) ponownie Gunsō Anabuki. Ki-43 japońskiego asa został w tym starciu poważnie uszkodzony, najprawdopodobniej przez F/O Meyera. Sześć Ki-21 zostało lekko uszkodzonych w wyniku intensywnego ognia przeciwlotniczego.

4 maja 1943 roku podczas powrotu z misji typu „Rhubarb" *Mohawk* BK580/R pilotowany przez S/Sgt R. Bugge'a ze 155. Sqn musiał lądować przymusowo w Dimapur z powodu wycieku oleju. Samolot był lekko uszkodzony i zakwalifikowano go do kategorii „B", ale nic nie wiadomo o jego dalszym wykorzystaniu. Niektóre źródła wskazują, że został w dniu stracony, ale ponieważ ostatecznie spisano go dopiero 1 marca 1944 roku, uważa się że został naprawiony i prawdopodobnie wrócił do dywizjonu.

Ostatniego dnia maja 155. Sqn czterokrotnie atakował ważny most w rejonie Kaleymo ostatecznie niszcząc go. Wystrzelono w sumie 18 150 pocisków z broni pokładowej oraz zrzucono sześćdziesiąt bomb 20-funtowych i 24 bomby 40-funtowe.

1 czerwca 1943 roku o godz. 15.34 na misję typu „Rhubarb" nad rejonem Kalemyo wystartowały dwa *Mohawki* ze 155. Sqn pilotowane przez F/O Jacka Brinnarda i F/O MacGregora. Piloci ostrzelali i uciszyli pozycje artylerii przeciw-



eprasa.pl 9415ad6232

lotniczej, ale *Mohawk* Brinnarda został trafiony dwoma pociskami. MacGregor musiał przymusowo lądować *Mohawkiem* AX889/G w dżungli na północ od Kalemyo. Brinnard widział, że podpalił samolot i odszedł na zachód. Po dziewięciu dniach nawiązał kontakt z brytyjskim oddziałem i wkrótce wrócił do jednostki.

30 czerwca 1943 roku 155. Sqn rozpoczął przenosiny do swej starej bazy w Agartala, które ukończono 5 lipca 1943 roku Tutaj przejęto *Mohawki* pozostałe po 5. Sqn i przeczekano sezon monsunowy. 23 lipca 1943 roku podczas lotu treningowego F/O „Tom" Buddle musiał przymusowo lądować *Mohawkiem* BS795 z powodu awarii silnika. Podczas przyziemienia w bazie załamało się podwozie. Samolot zakwalifikowano do kategorii „B", ale zrezygnowano z naprawy



Satoru (potocznie zwany Satoshi) Anabuki przed Nakajima Ki-43 *Hayabusa* w Akeno w Japonii. Anabuki kilkukrotnie potykał się z *Mohawkami* nad Birmą i zgłaszał ich zestrzelenia. Pilot ten z zaliczonymi 39 zwycięstwami powietrznymi jest pierwszy na liście asów japońskiego lotnictwa armijnego podczas II wojny światowej, ale do jego zgłoszeń należy podchodzić z ostrożnością.

i ostatecznie spisano ze stanu 31 grudnia 1943 roku. *Mohawki* były już wówczas u kresu swej „kariery", a 155. Sqn był ostatnim dywizjonem wykorzystującym te maszyny. 3 sierpnia 1943 roku podczas swego pierwszego lotu treningowego na tym typie Sgt A.J.F. Parish uszkodził *Mohawka* BS734/A, który również został zakwalifikowany do kategorii „B", ale także nic nie wiadomo o dalszym wykorzystaniu tego samolotu.

Do 10 września 1943 roku 155. Sqn w całości przeniósł się z powrotem do Imphal. 20 września 1943 roku wrócono do wykonywania misji typu „Rhubarb". Osiem Mohawków prowadzonych przez S/L Jefferiesa zrzuciło 35 bomb 20-funtowych i 30 bomb 40-funtowych oraz wystrzeliło 8100 pocisków na pozycje Japończyków w Wuntho i Kawlin. W tym samym dniu podczas twardego lądowania po pierwszym locie szkoleniowym Sgt W.G. Wolsteholme uszkodził *Mohawka* AR646, w którym nie wytrzymało podwozie. Samolot nadawał się po tym na złom, ale jego części wykorzystano przy naprawach „kanibalizacyjnych". Kolejne misje przeprowadzono 24 i 29 września, a ostatniego dnia miesiąca nawet dwie, z których ostatnia była nieudaną próbą przechwycenia.

4 października 1943 roku cztery *Mohawki* prowadzone przez F/L Forda poderwano o godz.



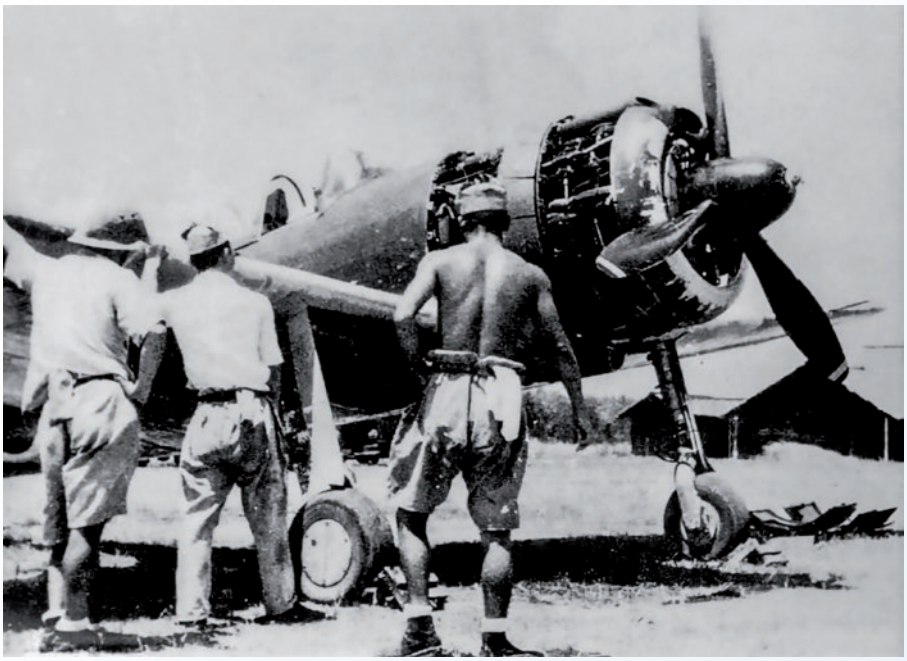
Curtiss *Mohawk IV* BB928/Z „Cumru am Byth", 155. Sqn RAF. Był to samolot dowódcy jednostki S/L Charlesa G.St.D. „Porky" Jeffriesa. Pod kabiną widać oznaczenia wcześniejszych sukcesów pilota nad samolotami Luftwaffe i Regia Aeronautica. Jeffriesowi zaliczono zestrzelenie Ki-43 28 stycznia 1943 roku. Jego konto zwycięstw to cztery zwycięstwa pewne samodzielne, dwa pewne zespołowe, dwa prawdopodobne i dwa uszkodzenia.

Malował: Andrzej M. Olejniczak

eprasa.pl 9415ad6232

8.43 w celu przechwycenia wrogich samolotów. Do spotkania z Japończykami nie doszło, a z powodu awarii silnika musiał przymusowo lądować w Cox's Bazaar F/Sgt Barret Christinson pilotujący *Mohawka* AR661/V. Samolot spisano ze stanu cztery dni później.

28 października 1943 roku 155. Sqn przeprowadził trzy misje uderzeniowe przeciwko celom naziemnym. Podczas trzeciej po południu po przymusowym lądowaniu *Mohawkiem* AR649/D zmarł z powodu odniesionych obrażeń F/Sgt Ronald Bugge. Przyczyną była prawdopodobnie awaria silnika, gdyż nie napotkano ognia przeciwlotniczego.



Nakajima Ki-43-II *Hayabusa* wczesnej serii podczas obsługi silnika.

9 listopada 1943 roku przebywający w readinessie F/O Buddle i S/Sgt Pinch wystartowali w celu przechwycenia rozpoznawczego Ki-46 lecącego na pułapie 27 000 stóp (8230 m). Zdołali się do niego zbliżyć na pół mili, ale jak tylko zostali dostrzeżeni, japoński pilot zwiększył prędkość i zawrócił nad własne linie. Stare myśliwce nie miały szansy, aby go przechwycić, ale zmusiły *Dinaha* do przerwania misji.

O godz. 11.30 wystartowało 10 *Mohawków* (wszystkie sprawne jakie miał 155. Sqn) w celu przechwycenia wyprawy rozpoznanej jako ponad 16 bombowców Ki-21 (*Sally*) w osłonie przynajmniej sześciu Ki-43, które zbombardowały lotniska Imphal i Palel. W rzeczywistości bombowcami było kilkanaście lekkich Ki-48 (*Lily*) z 34. Hikō Sentai w osłonie Oscarów z nowo przybyłej do Birmy 33. Hikō Sentai oraz ze „starych znajomych" z 50. Sentai. Cztery Curtissy przechwyciły dwa Ki-43 i F/O Anthony B. Dunford, lecący *Mohawkiem* BS798/B, zgłosił zestrzelenie jednego. Żadna z japońskich jednostek nie meldowała napotkania brytyjskich myśliwców, ale podczas swej pierwszej misji bojowej musiał przymusowo lądować na północny wschód od Palel Gochō (kpr.) Kitaoka z 50. Sentai. Wrak jego *Hayabusa* został później odnaleziony. Był to ostatni sukces odniesiony na *Mohawku*. Z misji tej po stronie japońskiej nie wrócił Juni (chor.) Yoshihiko Nakada z 33. Sentai, ale jego śmierć należy łączyć z utratą przytomności z powodu braku tlenu.

Przeciwko Japończykom z Palel wystartowało także 13 *Hurricane'ów* z 34. Sqn i dwaj piloci tego dywizjonu zgłosili prawdopodobne zestrzelenie Oscara. W rzeczywistości najprawdopodobniej zaatakowali oni przez pomyłkę *Mohawka* BT470/F i Sgt William F. Tester musiał przymusowo lądować w Palel. *Mohawk* podobnie jak Ki-43 miał silnik gwiazdowy. W celu uniknięcia podobnych sytuacji, zdecydowano się pomalować na żółto dolne połowy osłon silników Mohawków. Na ziemi zniszczeniu uległy dwa *Hurricane'y* z 28. Sqn. Artyleria zgłosiła zestrzelenie jednego bombowca i faktycznie 34. Sentai straciła jednego Ki-48.



Nakajima Ki-43-I *Hayabusa* z 2. Chūtai 50. Hikō Sentai podczas obsługi na lotnisku w Birmie.

12 listopada 1943 roku *Mohawki* prowadzone przez F/L Mereditha przeprowadziły atak na wioskę zajętą przez Japończyków, który uznano za udany, ale *Mohawk* BB975 musiał wrócić szybciej z powodu problemu z silnikiem i jego podwozie załamało się przy lądowaniu. Samolotu już nie naprawiono i spisano go ze stanu 29 lutego 1944 roku.

13 listopada 1943 roku 155. Sqn dalej atakował cele naziemne ogniem karabinów maszynowych i zrzucając lekkie bomby. Podczas startu eksplodowały bomby podwieszone pod *Mohawkiem* AR677/W zabijając F/O Bruce'a M. Rossa-Magenty'ego. W tym dniu na rzecz S/L Denisa Wintona dowództwo nad 155. Sqn zdał „Porky" Jeffries.

12 grudnia 1943 roku podczas startu do lotu próbnego rozbił się niedawno dostarczony do 155. Sqn *Mohawk* BB921. Pilot Sgt William F. Tester nie odniósł obrażeń. Kolejną maszynę uszkodzono podczas lądowania 25 grudnia 1943 roku, nie wiadomo kto go wówczas pilotował. Oba samoloty zakwalifikowano do kategorii „B", ale odstąpiono od ich naprawy, gdyż samolot miał być wycofany z użycia.

29 grudnia 1943 roku S/L Winton wystartował o godz. 10 na czele sześciu *Mohawków,* aby ostrzelać i zbombardować japońskie pozycje w Yazagyo. Była to ostatnia misja bojowa 155. Sqn przeprowadzona na myśliwcach Curtissa.

4 stycznia 1944 roku 155. Sqn przeleciał do Alipore w celu przezbrojenia na *Spitfire'y VIII*. Pierwszy lot na nowym typie myśliwca wykonano dwa dni później i tego samego dnia wszystkie pozostałe *Mohawki* wysłano do Maintenance Units do utylizacji.

PODSUMOWANIE

Oprócz jednostek myśliwskich w Indiach *Mohawki* służyły także do szkolenia. 1 kwietnia 1942 roku w Risalpur utworzono 1. Operational Training Unit RAF (India) w ramach No 223. Group RAF. Początkowo 1. OTU miała trzy eskadry – A Flight szkoliła na *Mohawkach*, B Flight na Harvardach, a C Flight na *Hurricane'ach*. Zmiana nazwy na 151. (Fighter) OTU RAF miała miejsce 28 lipca 1942 roku. Jednostka szkoliła pilotów myśliwskich oraz szturmowych wykorzystując oprócz wyżej wymienionych typów później także bombowce nurkujące Vultee *Vengeance* i podlegała 227. Group RAF. Pierwszymi *Mohawkami*, które tu trafiły, były maszyny ex-irańskie (LA157 – LA165). W trakcie szkolenia

eprasa.pl 9415ad6232



Curtiss *Mohawk IV* BS796/T w 5. Sqn RAF był samolotem S/L Petera McC Bonda, dowódcy jednostki w okresie od 11 listopada 1942 roku do 8 marca 1943 roku. Później służył w No 155. Sqn RAF z literą „Q".

w OTU stracono trzy z nich: LA161 2 kwietnia 1942 roku, LA162 4 lipca 1942 roku oraz LA160 30 lipca 1942 roku, 13 i 14 sierpnia 1942 roku dwa kolejne *Mohawki* odniosły lżejsze uszkodzenia i 30 sierpnia 1942 roku w celu uzupełnienia strat dostarczono *Mohawka* DR761 zmontowanego w Bangalore przez Hindustan Aircraft Factory. Curtissy wykorzystywano do końca września 1942 roku, kiedy szkolenie ukończył ostatni kurs, 4A (A od A Flight). W październiku przybyło więcej *Hurricane'ów* i A Flight także wyposażono w myśliwce Hawkera. *Mohawki* z serii LA i DR, jako nienadające się do działań operacyjnych, przypuszczalnie trafiły do magazynu, ponieważ po ich wycofaniu z OTU nie znaleziono śladów ich dalszego użytkowania. Później prawdopodobnie wykorzystywano je jako źródło części zamiennej, wiadomo że samoloty eks-irańskie (seria LA) spisano ze stanu w marcu 1944 roku. Nie zachowały się dokumenty dotyczące niedoszłych maszyn chińskich (seria DR), ale przypuszczalnie ich los był podobny. Uważa się, że samolot wzorcowy dla chińskiego zamówienia, AX799, trafił do 5. Sqn. Miał on wypadek 7 czerwca 1942 roku, kiedy był przydzielony do No 301. MU.

Pomimo niewielkiej ilości *Mohawki* były cennym wzmocnieniem skromnych Królewskich Sił Powietrznych w Indiach w latach 1942-1943, a piloci którzy na nich latali wspominali samolot Curtissa z sympatią. Był to jedyny aliancki myśliwiec na tym TDW, który nie ustępował Ki-43 w walce kołowej, co spowodowało, że utrzymano go w linii dłużej niż początkowo zakładano. *Mohawki* wykorzystywano aż ich stan techniczny i zużycie wymusiły wymianę sprzętu w 155. Sqn. Z powodu warunków klimatycznych (pora monsunowa w Birmie trwała od maja do października) i małej ilości japońskich samolotów w tym rejonie do walk powietrznych dochodziło jednak rzadko. Większość misji bojowych piloci 5. i 155. Sqn przeprowadzili przeciwko celom naziemnych, wykorzystując broń pokładową i zrzucając lekkie bomby, które nadawały się przede wszystkim do likwidacji siły żywej. Do bomb 20-funtowych montowano pręt o długości 60 cm, który powodował jej wybuch jeszcze nad ziemią. *Mohawk* miał też większy zasięg niż *Hurricane* i przy oszczędnym gospodarowaniu paliwem mógł utrzymać się w powietrzu przez cztery godziny. Przydawało się to podczas poszukiwania i wspierania Chinditów Wingete'a.



Nakajima Ki-43-II *Hayabusa* z 64. Hikō Sentai ukryty pod drzewem latem 1943 roku. Samolot przypuszczalnie należy do 2. Chūtai, a jeżeli tak to zdjęcie zrobiono w Palembang na Sumatrze, gdzie ta eskadra wówczas stacjonowała z powodu pory monsunowej w Birmie.

Kanadyjczyk Rod R. Lawrence latał na Mohawku w 5. Sqn i tak wspominał ten samolot: *Mohawk był łatwy w pilotażu do pułapu prawie 17 000 stóp (5200 m). Prędkość maksymalna przy pełnym otwarciu przepustnicy wynosiła na wysokości 5000 stóp (1520 m) około 507 km/h, czyli prawie 80 km/h więcej niż Hurricane'a w wersji tropikalnej. Jedynym sposobem uruchomienia silnika Cyclone było kręcenie korbą rozrusznika bezwładnościowego po prawej stronie za osłoną silnika. Czynnością tą zajmowało się dwóch mechaników. Procedura polegała na powolnym rozruchu, aż do osiągnięcia odpowiedniej prędkości obrotowej, do usłyszenia warkotu. Pilot następnie uruchamiał rozrusznik w kabinie. Doprowadzano tę metodę do perfekcji i nie trzeba było dużo czasu do startu. Nie pamiętam dokładnie, ale wątpię aby od momentu ogłoszenia alarmu do czasu aż wszyscy byliśmy w powietrzu upływało więcej niż trzy – cztery minuty.*

Mohawk wymagał ostrożnego prowadzenia podczas startu i lądowania. Podczas startu ze względu na dużą średnicę silnika gwiazdowego nie widzieliśmy co znajduje się bezpośrednio przed nami, a przy naciskaniu przepustnicy moment obrotowy silnika był ogromny. Dopóki kółko ogonowe nie oderwało się od ziemi, nie widzieliśmy w którą stronę skierowany jest przód. Musieliśmy szybko i mocno naciskać pedały steru kierunku aby wyrównać samolot na pasie startowym.

Mohawk musiał lądować na dwóch kołach, a nie na trzech punktach, aby uniknąć pętli na ziemi. Kiedy kółko ogonowe dotknęło ziemi po wytraceniu prędkości, mogliśmy łatwo sterować samolotem, ponieważ było ono połączone ze sterem kierunku.

Według Lawrence'a wadą *Mohawka* był fakt, że powyżej 5200 m trzeba było korzystać z dodatkowej ręcznej pompy w kabinie, aby zapewnić wystarczający dopływ paliwa, ponieważ zwykła pompa paliwowa nie zapewniała wystarczającego ciśnienia. Nie pomagało to podczas lotów eskortowych samolotów transportowych nad górami podczas operacji „Hump" ani podczas przechwytywania wysoko lecących maszyn japońskich. Zdarzało się też, że szwankował synchronizator i dochodziło do przestrzeliwania śmigła przez kaemy zamontowane w kadłubie. Kordyt z tych karabinów przedostawał się też do kabiny i niektórzy piloci bali się ich używać w obawie o swoje oczy (wspominał o tym kolejny Kanadyjczyk Harold A. Nicholson latający na *Mohawku* w 155. Sqn). Awarii ulegał również mechanizm przestawiania skoku śmigła, a o problemach z systemem olejowym była już mowa.

Lawrence latał potem od wiosny 1943 r. do końca swojej tury w czerwcu 1944 roku na *Hurricane IIC* uzbrojonym w cztery działka 20 mm. Siła ognia była fantastyczna, zwłaszcza przeciwko pojazdom, pociągom i łodziom. *Jednak Hurricane nie był taki zwrotny i szybki jak nasz stary dobry Mohawk.*

Jacek Pukropp

eprasa.pl 9415ad6232

Sowieckie czołgi przeciwlotnicze 1941 – 1945



Działo 37 mm ZSU z OKB-15 z armatą maksymalnie uniesioną do góry. Jak widać wieża znacznie różni się od ustawianej w czołgu T-70. Widoczne są elementy zawieszenia kołyski armaty i system tłumienia odrzutu lufy. Z tyłu wieży widać lufę karabinu maszynowego DT teoretycznie przeznaczonego do obrony, a realnie utrudniającego działania strzelca.

KRZYSZTOF CIEŚLAK

Czołg i samolot wojskowy pojawiły się na polu walki podczas I wojny światowej. Jednak dopiero podczas następnego globalnego konfliktu doszło do bezpośrednich walk między nimi. Problem obrony kolumn zmechanizowanych przed atakiem z powietrza rozwiązywano różnymi sposobami. W armii amerykańskiej powszechne było wyposażanie wozów bojowych w przeciwlotnicze karabiny maszynowe. Z czasem włączano do kolumn samobieżne działa przeciwlotnicze budowane na bazie transporterów opancerzonych. W armii niemieckiej popularne były automatyczne działa przeciwlotnicze małego kalibru montowane na podwoziach ciągników półgąsienicowych. I w tej armii z czasem pojawiły się samobieżne działa przeciwlotnicze na podwoziach czołgów. W ostatnich miesiącach wojny zbudowano prototypy czołgów przeciwlotniczych z uzbrojeniem w zamkniętej wieży. Armia brytyjska chyba jako pierwsza zaczęła używać czołgów z wieżyczką wyposażoną w broń przeciwlotniczą. Początkowo były to przebudowane czołgi lekkie Mk VI (60 sztuk), a później na czołgi przeciwlotnicze zaczęto przerabiać wycofywane z pierwszej linii Crusadery i Centaury. Zapoczątkowana przez brytyjskich wojskowych koncepcja czołgu przeciwlotniczego polegała na zainstalowaniu w tym samym pierścieniu oporowym nowej wieży z uzbrojeniem przeznaczonym do walki z samolotami. Zamiana wież nie pociągała za sobą poważnych zmian konstrukcyjnych. O tym, jak próbowano budować w Związku Sowieckim czołgi przeciwlotnicze traktuje poniższy artykuł.

PIERWSZE DOŚWIADCZENIA

Początkowo w Armii Czerwonej obronę przed samolotami raczej zaniedbywano. Do odpierania nalotów przewidziane było wykorzystywanie etatowej broni piechoty. W latach trzydziestych pojawiły się samochody ciężarowe z zainstalowanymi przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi w zestawach dwóch lub czterech sztuk na jednej podstawie. W drugiej połowie lat trzydziestych zaczęto wyposażać część czołgów lekkich, średnich i ciężkich w przeciwlotnicze karabiny maszynowe DT kalibru 7,62 mm. Pojawiły się prototypy dział samobieżnych na podwoziu czołgu lekkiego T-26 (SU-6) i średniego T-28 (SU-8). Jeszcze przed wojną z Niemcami pojawiła się koncepcja wieży, która mogła być montowana na czołgach lekkich T-50. Zainstalowana w wieży armata przeciwlotnicza 37 mm mogła strzelać na wprost lub pod dużym kątem podniesienia. Czołg z takim uzbrojeniem, dzięki wynoszącej 872 m/s prędkości wylotowej pocisku, mógł skutecznie walczyć ze wszystkimi ówczesnymi czołgami. Z kolei donośność w pionie 6700 m i w poziomie 8500 m pozwalała na strzelanie do samolotów już z dalekiego dystansu.

W trakcie działań wojennych bardzo długo korzystano z raczej rzadko dostępnych poczwór-

eprasa.pl 9415ad6232

nych karabinów maszynowych Maksim. Jedynie sporadycznie montowano na czołgach KW-1 przeciwlotnicze karabiny maszynowe DT. Dopiero w 1944 roku jako standard pojawiły się na czołgach ciężkich przeciwlotnicze karabiny DSzK kalibru 12,7 mm o zasięgu skutecznym do 2000 m. Jednocześnie Armia Czerwona zaczęła otrzymywać od amerykańskiego sojusznika działa samobieżne M-17.

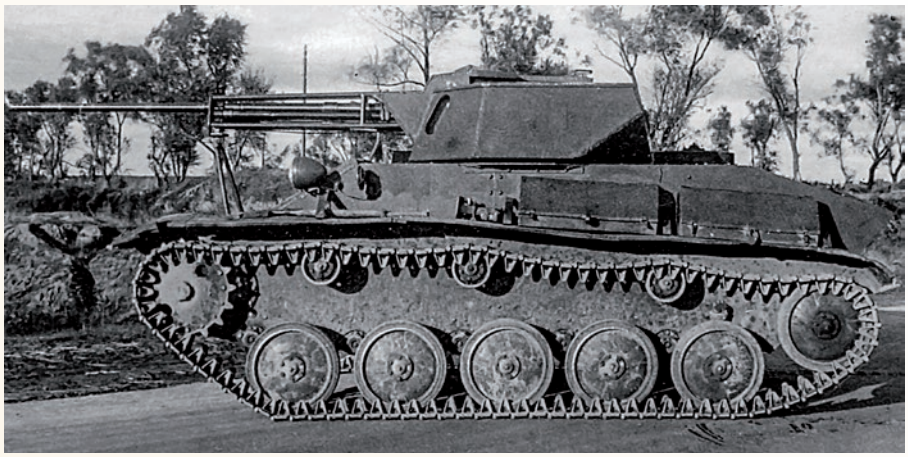
Próbowano także budować własne konstrukcje. Z kilku prototypów do produkcji seryjnej trafiło tylko 37 mm automatyczne działo ZSU-37 budowane na bazie lekkiego działa samobieżnego SU-76M. Chociaż projekt powstał jeszcze w końcu 1943 roku, to produkcję seryjną rozpoczęto dopiero w 1945 roku i pojazd w walkach praktycznie udziału już nie wziął. Do końca wojny (lub do końca roku) zbudowano zaledwie 12 sztuk a do zakończenia produkcji w 1948 roku tylko 75 egzemplarzy. Oprócz dział samobieżnych planowano budowę czołgów przeciwlotniczych bazujących na dostępnych kadłubach czołgów lekkich.

PIERWSZE PROJEKTY

Trudno stwierdzić, czy w sowieckich kołach wojskowych inżynierów znano brytyjskie próby zbudowania czołgów przeciwlotniczych na kadłubach lekkich czołgów Vickers. Jakieś kontakty z tą firmą musiały być utrzymywane, a w samych zakładach zapewne posiadano agentów. Ponieważ po zawarciu sojuszu z III Rzeszą zaczęła się fascynacja niemiecką techniką, posiadane informacje o brytyjskich osiągnięciach były kierowane chwilowo do archiwum. Wzorzec do naśladowania miał stanowić ciągnik półgąsienicowy Sd. Kfz. 10/4 z automatyczną armatą 20 mm. Oznaczało to rezygnację z kalibru 76,2 mm i preferowanie dział automatycznych małego kalibru. Jednak w ZSRR brakowało podobnego podwozia. Kiedy w 1940 roku zaczęto myśleć o budowie mobilnych dział przeciwlotniczych na podwoziach czołgowych produkcja T-26 praktycznie była zakończona, a nowe czołgi rozpoznawcze okazały się zbyt małe. Zmianę przyniosła decyzja nr 427ss wydana 19 listopada 1940 roku przez Komitet Obrony. Zawierała ona polecenie uruchomienia w leningradzkich Zakładach nr 174 produkcji lekkiego czołgu T-50. Pierwsze dwa seryjne czołgi miały być gotowe w styczniu następnego roku. Planowano zastąpienie tym czołgiem dotychczas używanych T-26. W ramach standaryzacji czołg ten miał się stać bazą do budowy dział samobieżnych, w tym także i przeciwlotniczych.

Z zachowanych dokumentów GABTU (Gławnoje awtobronietankowoje uprawlienije – Główny Zarząd Samochodowo-Czołgowy) wynika, że w planie na 1941 rok znalazł się projekt samobieżnego działa przeznaczonego do zwalczania bombowców nurkujących. Działo to bazujące na T-50 mogło być także użyte podczas walk w górach (w oryginalnym dokumencie: do walki w wąwozach). Wśród zamówień dla Zarządu Ludowego Komisariatu Średniego Przemysłu Maszynowego (UNKSM) w punkcie IV dotyczącym uzbrojenia znajduje się stanowisko dla dwóch działek przeciwlotniczych MP-6 (PT-23TB) kal. 23 mm na podwoziu czołgu T-50. Podstawa miała zapewnić pełne pole ostrzału w poziomie i od -10° do +85° w pionie. Projekt miało opracować OKB-16 a budowę dwóch prototypów powierzono Zakładom nr 174. Zamówienie miało zostać zrealizowane w lipcu 1941 roku, z czasem termin został przesunięty na październik. Z GABTU dokładną dokumentację wysłano nie tylko do biura konstrukcyjnego i producenta, ale i do Zakładów Iżorskich, które miały zbudować wieże dla prototypów i potem uruchomić ich produkcję seryjną.

Do realizacji projektu nie doszło z dwóch powodów. Po pierwsze działko MP-6 było niedopracowane, chociaż naczelnik OKB-16 J.G. Taubin był innego zdania. Oprócz tego jednocześnie Taubin zajmował się problemami związanymi z planowanym zainstalowaniem tego działka w czołgu lekkim T-40, opancerzonych aerosaniach CKB-50 i lekkim samochodzie pancernym LB-62. Na kolejną konstrukcję już brakowało czasu. Drugim powodem było aresztowanie Taubina 16 maja 1941 roku, które automatycznie oznaczało przymusową rezygnację z wszystkich projektów OKB-16. Jednocześnie zakończyło to wszystkie działania związane z budową tego działa samobieżnego.



Pojazd z OKB-15 zbudowany na bazie czołgu lekkiego T-70 w oficjalnej nomenklaturze był nazywany działem samobieżnym mimo, że był znacznie bliższy klasycznemu czołgowi. Na zdjęciu z sierpnia 1942 roku armata znajduje się w poziomym położeniu. Widać, że dla zmniejszenia masy podcięto tylne narożniki wieży.

KONCEPCJA PRZECIWLOTNICZEGO WOZU BOJOWEGO

Pomysł wykorzystania kadłuba T-50 nie został zarzucony. 27 maja 1941 roku zastępca ludowego komisarza obrony ZSRS marszałek G.I. Kulik podpisał, czyli zatwierdził dokument zatytułowany: „Taktyczno-techniczne wymagania dla stanowiska przeznaczonego do osłony oddziałów zmechanizowanych przed atakami z powietrza". Wymagania te wyglądały tak:

1. Masa bojowa działa samobieżnego z systemem artyleryjskim, amunicją, paliwem – 13,5 tony (bez załogi).

2. Podwozie działa samobieżnego powinno być zbudowane na bazie czołgu T-50 z maksymalnym wykorzystaniem gotowych agregatów i elementów.

3. Na korpusie podwozia powinna być zapewniona platforma dla umieszczenia przeciwlotniczej 37 mm armaty z jej obrotową podstawą z poziomym ostrzałem w zakresie 360 stopni przy kątach podniesienia od -5 do +85 stopni.

4. Opancerzenie podwozia działa samobieżnego powinno chronić kierowcę, przedział silnikowy, zbiorniki paliwa i oleju przed trafieniami ogniem broni ręcznej i maszynowej pociskami przeciwpancernymi kalibru 7,62 mm, w związku z tym grubość pancerza powinna być następująca:

Przednia czołowa płyta i pionowe boczne płyty – 25 mm.

Tylne płyty, strop i dno – 15 mm.

5. Systemy i obsługa działa powinny być zakryte z przodu, z boków i daszkiem z góry pancernymi tarczami grubości 8-10 mm.

6. Do samoobrony załogi ułożyć w systemie działa samobieżnego pistolet maszynowy z 500 nabojami w magazynkach.

7. Amunicja do 37 mm armaty przeciwlotniczej – nie mniej niż 300 naboi. Dopuszcza się rozmieszczenie części naboi na zewnątrz bez dodatkowego opancerzenia.

8. Ułożenie amunicji i rozmieszczenie załogi powinno zapewniać praktyczną szybkostrzelność podczas strzelania do celów powietrznych nie mniejszą niż 150 wystrzałów na minutę.

Chociaż w warunkach techniczno-taktycznych jest używany termin działo samobieżne, to wymagania wobec opancerzenia bardziej wskazują na czołg przeciwlotniczy. Być może podwładni Kulika, jak on sam, niezbyt dobrze orientowali się w problemach technicznych związanych z nowoczesnym uzbrojeniem i stąd pewne niezbyt precyzyjne sformułowania.

Jako uzbrojenie była przewidywana opracowana przez biuro konstrukcyjne Zakładów nr 8 automatyczna 37 mm armata wzór 1939 rok. Początkowo otrzymała ona oznaczenie ZIL-37 (Zawod imieni Kalinina), do uzbrojenia została przyjęta jako 61-K. Armata ta była przystosowana do prowadzenia ognia zarówno do celów powietrznych, jak i do naziemnych. W wymaganiach technicznych pojawiła się także możliwość zamiany 61-K na armatę dywizyjną 76,2 mm

eprasa.pl 9415ad6232

(F-22?) dostosowaną tylko do prowadzenia ognia do celów naziemnych. W ten sposób uzyskano by pojazd podobny do amerykańskiego niszczyciela czołgów M18. Według rosyjskich opinii projekt tego pojazdu był chyba mocno inspirowany szwedzką konstrukcją Landsverk L-62 Anti uważaną wtedy za najlepszą konstrukcję tego typu. Jak podkreślają Rosjanie było to wykorzystanie koncepcji, a nie kopia. Tu trzeba dodać, że szwedzki pojazd miał wieżę opancerzoną ze wszystkich boków i w minimalnym stopniu od góry, czyli w znacznym stopniu spełniał definicję czołgu przeciwlotniczego.

Jednocześnie tego samego dnia, czyli 27 maja, powstała wstępna wersja projektu uchwały Rady Komisarzy Ludowych (SNK) ZSRS i Komitetu Centralnego WKP(b) dotyczącego rozwoju artylerii samobieżnej. Ostateczną wersję projektu miał osobiście zatwierdzić Stalin jako przewodniczący SNK. Punkt 4 tej uchwały zawierał plany rozwoju samobieżnej artylerii przeciwlotniczej:

a) Wznowić przygotowanie samobieżnych dział 37 mm armat przeciwlotniczych wzór 1939 r. na podwoziu czołgu T-50, w związku z tym:

Zobowiązać NKSM (Zakłady nr 174) do przygotowania i przekazania do NKO do 15 października 1941 roku dwóch doświadczalnych egzemplarzy samobieżnego działa z 37 mm armatą.

NKO do 15 czerwca ma przekazać do zakładów nr 174 dwie 37 mm armaty a po przygotowaniu prototypów przeciwlotniczych dział samobieżnych – w 20-to dniowym terminie przekazać je do prób.

NKPS (Zakłady Iżorskie) w terminie miesiąca od otrzymania rysunków z zakładów nr 174 maja wykonać pancerny korpus i pancerne detale.

NKW (Zakłady „Bolszewik") dostarczą w tym samym terminie do zakładów nr 174 według ich zamówienia odkuwki i odlewy.

NKPS zorganizuje w Zakładach Kałuskich seryjną produkcję 37 mm dział samobieżnych na podwoziu czołgu T-50 według rysunków z zakładów nr 174 z obliczanej produkcji w 1942 roku 1500 dział samobieżnych.

NKW ma rozpatrzyć możliwości wykonania w 1942 roku dla NKPS 37 mm armaty wzór 1939 r. z elementami podstawy i zapewnić produkcję 1500 dział samobieżnych z tą armatą.

b) NKS ma wykonać w zakładach nr 37 doświadczalne egzemplarze dział samobieżnych 20 mm, 23 mm, 25 mm automatycznych armat przeciwlotniczych na podwoziu czołgu T-40, a w Gorkowskich Zakładach Samochodowych ma zainstalować te armaty na podwoziu samochodu GAZ-62. Doświadczalne egzemplarze wszystkich wymienionych dział samobieżnych przedstawić NKO do prób do 1 września 1941 roku.

NKS w terminie 20 dni od otrzymania dział samobieżnych na poligon ma przeprowadzić ich próby a ich rezultaty i konkretne propozycje ma przekazać SKN SSSR i CK WKP (b).

9 czerwca 1941 roku zostało zwołane zebranie poświęcone problemom rozwoju dział samobieżnych. Prowadził je naczelnik 3. wydziału BTU Armii Czerwonej inżynier wojskowy 1. stopnia S.A. Afonin. Głównie omawiano kwestie związane z rozwojem 37 mm dział samobieżnych. Rozpatrywano głównie możliwości wykorzystania podwozia czołgu T-50, ale pod uwagę brano też możliwość wykorzystania dostępnych w znacznych ilościach czołgów T-26 i BT-5. Część zebrania poświęcono możliwościom wykorzystania podwozia czołgu T-40 do budowy 25 mm samobieżnego działa przeciwlotniczego.

W czerwcu 1941 roku do prac nad samobieżnymi działami przeciwlotniczymi postanowiły przystąpić charkowskie Zakłady nr 183. Ich dyrektor S.N. Machonin zwrócił się do naczelnika GABTU generała porucznika J.N. Fiedorienko z prośbą o niezwłoczne przekazanie dwóch 37 mm armat przeciwlotniczych 61-K potrzebnych do opracowania dokumentacji projektowej samobieżnych armat przeciwlotniczych bazujących na podwoziach czołgów i ciągników produkowanych przez te zakłady. Z czołgów w tym czasie te zakłady produkowały jedynie średnie T-34.

PIERWSZE PRACE PROJEKTOWE

Początek wojny wniósł poważne korekty do wcześniejszych planów, ale nie spowodował całkowitego zaprzestania prac. Znajdujące się w Charkowie Zakłady nr 183 otrzymały wysłane 26 czerwca plany armaty 61-K. Zamówione wcześniej egzemplarze działa miały zostać dostarczone w połowie lipca. W pierwszych dniach lipca do prac nad 37 mm samobieżnymi działami przeciwlotniczymi włączył się Nauczny Awto-Traktornyj Institut (NATI). Pojazdem bazowym miał być czołg lekki T-50. Był to efekt podpisanego przez SNK 3 lipca rozporządzenia nr 5696ss wymagającego od zakładów NATI uruchomienia produkcji wieżyczki z armatą przeciwlotniczą. Wieżyczka ta po ustawieniu na podwoziu miała zapewniać osłonę czołgów przed atakami lotnictwa przeciwnika. Jednocześnie konstrukcja wieżyczki miała pozwalać na ostrzeliwanie obiektów naziemnych. Zakładano, że prototyp uda się zbudować do 1 listopada 1941 roku. Oprócz NATI do prac nad pojazdem włączono zakłady nr 20, 69, 119 i 261. Opracowanie uzbrojenia powierzono związanej z NATI grupie konstruktorów kierowanej przez Iwana Wasiliewicza Sawina. Grupa ta dotychczas zajmowała się wyłącznie uzbrojeniem lotniczym i z wozami bojowymi nie miała kontaktu. Przed 1941 rokiem Sawin razem A.K. Norowym pracował w zakładach produkujących uzbrojenie strzeleckie samolotów. Między innymi opracowali synchronizowaną i skrzydłową wersję karabinu maszynowego SzKAS (kaliber 7,62 mm) dla samolotów I-15 oraz I-16. Ich autorstwa był też opracowany w 1936 roku karabin maszynowy SN przewidywany dla samolotów myśliwskich.

Sprawę budowy takiego działa traktowano jako pilną i 13 lipca 1941 roku zespół Sawina otrzymał założenia techniczno-taktyczne dla tego pojazdu. Przedstawiały się one tak:

1. Stanowisko armaty może być opracowane według dwóch następujących wariantów:

a) Zdwojonych karabinów maszynowych DT.

b) Pojedynczego stanowiska.

2. Dla pojedynczego stanowiska działa konieczne jest zbadanie możliwości umieszczenia w wieży pojedynczego stanowiska dla karabinu maszynowego DT z kątami ostrzału w poziomie +/- 30 stopni i w pionie –20/+30 stopni.

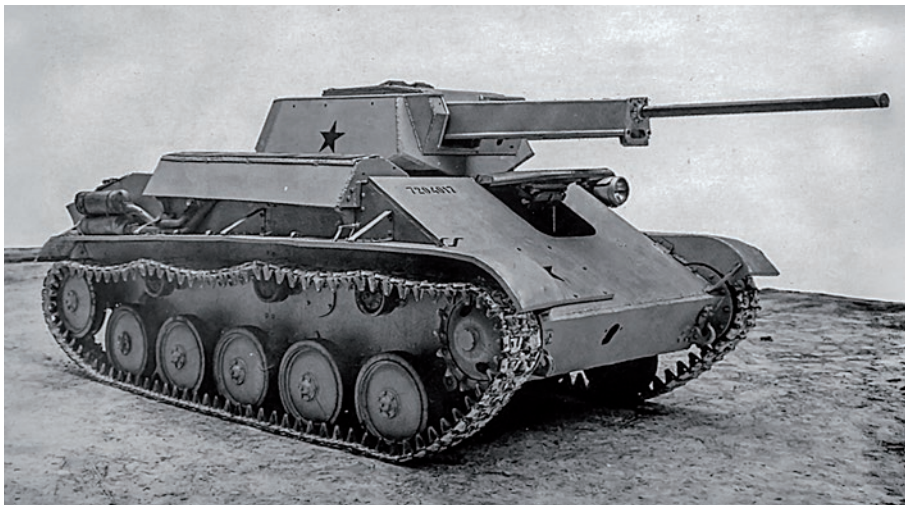
3. Dla działa samobieżnego wykorzystać standardową 37 mm armatę przeciwlotniczą, w której mogą być wprowadzone tylko następujące zmiany:

a) Modyfikacja mechanizmów podniesienia i obrotu.

b) Nowy celownik.

4. Wieża ze stanowiskiem przeciwlotniczym powinna być umieszczona na standardowej płycie podwieżowej czołgu T-50.

5. Wieża typu zakrytego powinna posiadać wytrzymałość pancerza i ochronę armaty zgodną z pozostałym korpusem czołgu.



Zmodernizowany pojazd z OKB-15 już pod oznaczeniem ZUT. Dobrze widać zmienioną osłonę zawieszenia armaty i pancerną osłonę tłumika odrzutu lufy dodaną po modernizacji. Na przedniej płycie kadłuba widać numer seryjny 7204017 czołgu wykorzystanego do budowy obu wersji. Na tym zdjęciu barwa pojazdu jest zdecydowanie jaśniejsza niż w przypadku pierwszej wersji. Być może zastosowano jedynie szaro-zielony podkład pod barwę ochronną.

6. Celownik optyczny powinien być typu peryskopowego i ma zapewniać prowadzenie ognia do celów powietrznych i naziemnych.

Optyczne dane celownika: pole widzenia – 70 stopni w płaszczyźnie horyzontalnej i w płaszczyźnie pionowej –7/+85 stopni, powiększenie 1X, siła światła 36. Ze stałym pierścieniowym celownikiem do strzelania do celów powietrznych i naziemnych.

7. Naprowadzanie armaty hydrauliczne. Prędkość naprowadzania nie mniejsza niż 20 stopni na sekundę.

eprasa.pl 9415ad6232



Czołg przeciwlotniczy ZUT z armatą ustawioną na maksymalnym kącie podniesienia. Na tym zdjęciu dobrze widać opancerzenie przedniej części kołyski, zawieszenie armaty i przedniej ściany wieży. Gwiazdy na kadłubie i wieży być może pochodzą z jakiegoś pokazu dla władz partyjnych i wojskowych.

Na wypadek wypadnięcia z użytku hydrauliki przewidzieć zastosowanie naprowadzania ręcznego. Siły na pokrętłach ręcznego naprowadzania – około 8 kg.

8. Obsługa działa znajdująca się w wieży – 3 ludzi.

9. Kąt naprowadzania w pionie –7/+85 stopni, naprowadzania w poziomie 360 stopni.

10. Mocowanie armaty i karabinu maszynowego powinno być wytrzymałe i ma zapewniać szybki montaż i demontaż armaty.

11. Mechanizm naprowadzania, spustu, ładowania, podstawa celownika i t.d. powinny zapewniać wygodną pracę załogi.

12. Przewożony zapas amunicji: 37 mm naboi – 200 sztuk, 7,62 mm – 3000 sztuk.

13. Strzelanie do celów powietrznych powinno być prowadzone z zatrzymania. Do celów naziemnych z zatrzymania i podczas jazdy.

Z tego dokumentu wynika, że mimo powszechnego stosowania terminu „działo samobieżne" zamierzano skonstruować czołg z uzbrojeniem o dużym kącie podniesienia. Planowana wieża miała być znacznie obszerniejsza niż w czołgu T-50. Chociaż początkowo zamierzano wykorzystać wieżę standardową, to wprowadzone zmiany znacznie zmieniły jej konstrukcję. Zamierzano wykorzystać kołyskę z lufą, co eliminowało ważącą około 650 kg podstawę i redukowało masę systemu do 300 kg. Do prowadzenia ognia miał służyć celownik peryskopowy PT-12 produkowany w Krasnogorsku przez Zakłady nr 69. Planowana wieża przede wszystkim miała być odlewana, a nie spawana.. Z armaty przeciwlotniczej miano wykorzystać jedynie kołyskę z lufą, co wymagało znacznej redukcji obsługi, która w wersji holowanej składała się zależnie od potrzeb z od pięciu do ośmiu ludzi. Naprowadzanie w poziomie przeprowadzał jeden kanonier a w pionie drugi. Dwóch kolejnych obserwowało wskazania przyrządów obserwacyjnych. Do tego trzeba dodać dowódcę działonu i ładowniczych. W wersji samobieżnej przewidywano celowniczego, ładowniczego i dowódcę. Ten ostatni do prowadzenia obserwacji miał otrzymać wieżyczkę.

Wyposażona w hydrauliczny napęd wieża zapewniała szybkie naprowadzanie na cel w poziomie. Jeżeli rozwiązano by problemy z wyważeniem uzbrojenia wymagana prędkość obrotu byłaby zapewne utrzymana. Dodatkową zaletą była możliwość szybkiej zamiany zwykłej wieży czołgowej na przeciwlotniczą. Dodatkową konieczną czynnością była wymiana pojemników na amunicję.

Pierwsze problemy z realizacją projektu pojawiły się w sierpniu 1941 roku. Do tego czasu starano się w NATI realizować część z projektów w formie prototypów, chociaż w większości przypadków brakowało możliwości czy też szans na produkcję seryjną. W NATI miano też zwyczaj wprowadzania własnych korekt do przedstawianych projektów. Stało się tak i w przypadku wieży Sawina. Spowodowało to wymianę korespondencji między NATI i GABTU. W liście wysłanym 19 sierpnia przez dyrektora NATI I.F. Tołkunowa do zastępcy naczelnika GABTU KA generała majora I.A. Lebiediewa znalazła się taka propozycja:

Jeżeli GABTU KA wyrazi brak akceptacji wobec standardowej armaty przeciwlotniczej, wymienionej w t.t.t. w dziale praktycznej bojowej szybkostrzelności (45 strzałów na minutę według danych w opisie), oczywiście w pełni na czasie należy rozpatrzyć pytanie w kwestii wykorzystania szybkostrzelnej armaty przeciwlotniczej kalibru 25 mm. zakładów nr 8 im.Kalinina. Małokalibrowe armaty, jak wykazano w gońcu floty powietrznej nr 7-1941 r. strona 623 okazały się bardzo efektywnym uzbrojeniem w walce z czołgami.

Nie zwracając uwagi na dopisek, my projektujemy działo samobieżne z armatą 37 mm, na pojeździe T-50, ale jednocześnie razem z tym mamy pełną możliwość zamiany armatą 25 mm, tak na T-50, jak i na T-34 (możliwe dwie sprzężone).

W GABTU propozycja Tołkunowa nie znalazła uznania. Zamianę armaty 61-K kalibru 37 mm na armatę 72-K kalibru 25 mm uznano za wykluczoną. Zdrugiej strony przyznano, że koncepcja wieży z uzbrojeniem przeciwlotniczym dostosowanej do czołgu lekkiego T-50 i czołgu średniego T-34 jest bardzo korzystna. Różnica w średnicy pierścienia obrotowego (1400 mm w T-50 i 1420 mm w T-34) nie stanowiła problemu technicznego. Kiedy Tołkunow ponowił swoją propozycję Lebiediew zdecydowanie odmówił: *Uzupełnianie t.t.t. i zwiększanie zakresu prac uważam za bezcelowy. Proszę o przyspieszenie zakończenia prac na pojeździe T-50.*

Ubocznym efektem tej wymiany korespondencji stała się błędna informacja o prowadzeniu prac nad projektem dwóch wariantów wieży Sawina dostosowanych do dwóch różnych czołgów i do tego z dwiema różnymi armatami.

Na polu walki pozostała więc tylko 37 mm armata na czołgu T-50. Prace projektowe napotykały jednak na kolejne trudności. Rysunki podwieżowej płyty i pierścienia oporowego czołgu T-50 zespół Sawina otrzymał z NATI dopiero 27 lipca. Z tego powodu pierwsze rysunki nowej wieży zostały wysłane do warsztatu wykonującego prototyp 8 sierpnia. Kolejnym problemem znacznie opóźniającym prace projektowe był brak kołyski armaty 61-K. Ten niesłychanie ważny element został dostarczony dopiero w końcu lata. Mimo takich trudności udało się do 22 sierpnia zbudować drewnianą makietę wieży. W tym momencie pojawiła się kolejna przeszkoda. Okazało się, że w aktualnej sytuacji Zakłady Iżorskie nie mogą przygotować odlewanego prototypu wieży. Pozostało więc przygotowanie dokumentacji do wieży wykonanej ze spawanych płyt z jednoczesnym maksymalnym zachowaniem dotychczasowych wymiarów wewnętrznych i zewnętrznych. Sytuacja frontowa przyniosła kolejne problemy, bowiem przestały napływać elementy wyposażenia wieży. Przede

eprasa.pl 9415ad6232

wszystkim zabrakło hydraulicznego mechanizmu obrotu, który miał być dostarczony z NATI. Te zakłady w tym czasie przechodziły na produkcję wojenną i brakowało czasu na takie drobiazgi. Cały program budowy wieży został zagrożony.

Dla ratowania programu Sawin zaczął szukać poparcia u władz. 1 września wysłał do Fiedorienki list, w którym prosił o utworzenie kolejnej bazy materialnej: *Proszę od ponad 20 dni, nasze zamówienia nie są wypełniane w warsztatach z właściwym szacunkiem do rozporządzeń władzy, motywują obciążeniem wyposażenia produkcją amunicji „ROFS".*

Tych zarzutów przedstawionych w prywatnym liście nie potwierdziły oficjalnie zainteresowane strony, czyli dyrekcja NATI i kierownictwo 1. wydziału Ludowego Komisariatu Średniego Przemysłu Maszynowego. W zasadzie opóźnienia powstały z winy NATI, bowiem ta instytucja nie była w stanie wypełnić postawionego przed nią zadania od strony organizacyjnej i braku odpowiedniego wyposażenia technicznego. Między innymi brakowało odpowiednio urządzonej odlewni stali.

W innym fragmencie swojego listu Sawin pisał: *Wychodząc z przedstawionego przekonująco osobiście proszę Was o przedstawienie Władzom o nieusprawiedliwionym opóźnieniu w wykonaniu pojazdu, mogącego przynieść wielki pożytek na froncie wojny ojczyźnianej, i zapewnić pracę dla grupy z perspektywicznej bazy przemysłowej jakimi przedstawiają się CzTZ lub Uralmasz z jednoczesnym przeniesieniem grupy liczącej 5 ludzi.*

Upór i intensywna wymiana korespondencji ostatecznie przyniosły właściwy efekt. 14 września do ludowego komisarza ciężkiego przemysłu maszynowego Małyszewa został wysłany list podpisany przez Lebiediewa, w którym był zawarty projekt zarządzenia:

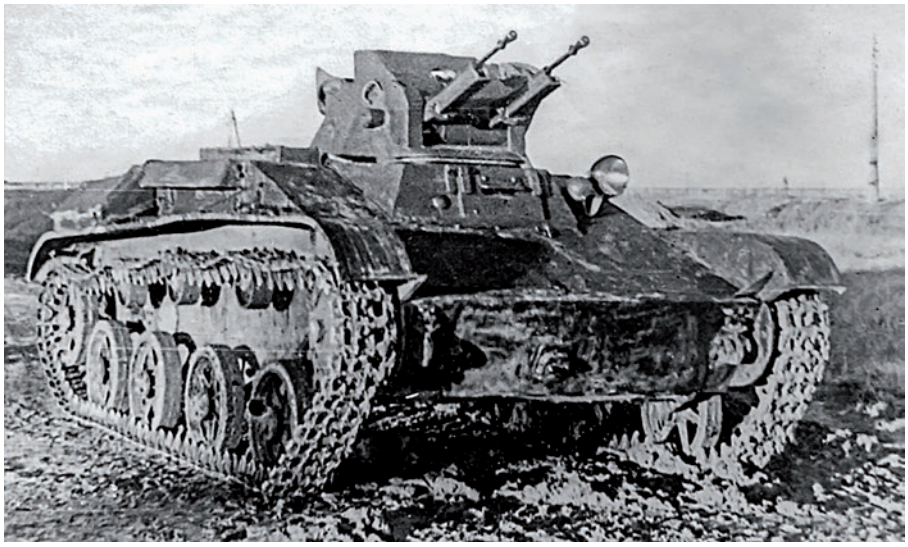
1. Zlecić Narkomtjażpromowi w Uralmaszu do 1.11.41 wykonanie według rysunków grupy t. Sawina wieży czołgu T-50 ze stanowiskiem 37 mm armaty przeciwlotniczej.

2. Narkomcziermietu przy Kuźnieckim Kombinacie Metalurgicznym zlecić wykonanie i przekazanie do 15.10.41 roku płyt pancernych do wieży według zamówienia Uralmaszzawodu.

3. Narkomsriedmaszu ma odkomenderować grupę Sawina z rysunkami, makietą i wszystkimi materiałami na Uralmaszzawod do 15.9.41 roku.

4. Punkty 4 i 5 rozporządzenia SNK SSSR nr 5996 z 3.7.41 roku – zmienić.

W tym czasie dokonała się już poważna zmiana związana z samym czołgiem T-50, bowiem produkcję tego pojazdu przeniesiono, a właściwie ewakuowano razem z Zakładami nr 174 do miasta Czkałowo (obecnie Orenburg). Tam też w październiku przeniesiono grupę Sawina z całym odpowiednim dobytkiem. Decyzja pozornie była właściwa, ale w praktyce okazała się wręcz chybioną. Zakłady były dopiero w trakcie organizacji produkcji w nowym miejscu (ruszyła w grudniu) i panował totalny bałagan. Do tego nie było warunków do pracy tego zespołu. Produkcja T-50 została uruchomiona, ale do końca roku zbudowano tylko 10 czołgów. Warunków do zbudowania prototypu wieży zakład, który jeszcze nie uporał się z problemami wywołanymi przez ewakuację nie był w stanie wykonać prototypowej wieży. Prace początkowo bardzo przeciągano w czasie a następnie całkowicie wstrzymano.

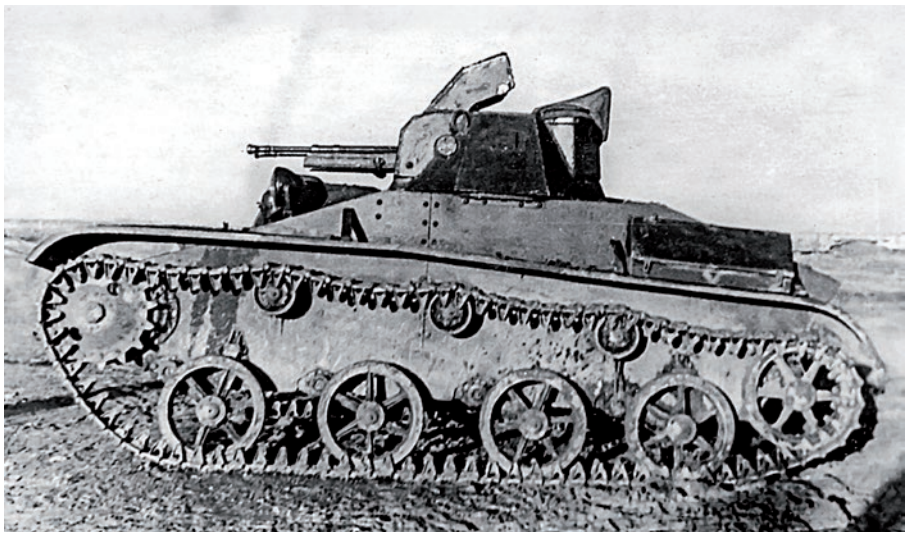


Czołg przeciwlotniczy T-60-Z. Na tym zdjęciu dobrze widać pancerną osłonę uzbrojenia i zakres wykorzystania elementów oryginalnej wieży czołgowej. Miało to zmniejszać koszt adaptacji czołgu, który w tym czasie utracił wartość bojową. Dolna przednia płyta kadłuba została wzmocniona dodatkowym pancerzem o grubości 15 mm.

Chociaż realnie sytuacja była patowa, to w sprawozdaniach prace nad wieżą z 37 mm armatą szły pełną parą. Według planów finansowych związanych z budową egzemplarzy doświadczalnych BTU GABTU KA przewidywano jeden prototyp, na którego budowę wyasygnowano 400 tysięcy rubli. Z kolei w planach produkcyjnych Zakładów nr 174 na 1942 rok, w dziale produkcji prototypów przewidywano na zbudowanie prototypu 800 tysięcy rubli. Po pewnym czasie przewidywany koszt zmniejszono do 600 tysięcy rubli. Jednocześnie w dokumentach pojawiła się taka notatka: *Temat może zostać podjęty w tym przypadku, jeżeli uda się zebranie całej technicznej dokumentacji i przygotowanie agregatów działa, które są rozrzucone po wielu zakładach Związku.*

Jak widać w powszechnym bałaganie szukano usprawiedliwienia dla odłożenia wszystkich działań na bliżej nieokreśloną przyszłość. Sytuację w definitywny sposób rozwiązywała decyzja nr 1114ss wydana przez GKO 6 stycznia 1942 roku i kończąca produkcję T-50. Czołg ten z jednej strony był konstrukcją ciekawą od strony technicznej, nowoczesną i dysponującą znacznym potencjałem bojowym. Jednak z drugiej strony był skomplikowany i drogi w produkcji. W aktualnej sytuacji militarnej T-50 stał się zbędny. Zakłady nr 174 miały wytwarzać części zapasowe do czołgów ciężkich KW. Wkrótce, bo w marcu przeniesiono je do Omska i przestawiono na produkcję znacznie bardziej potrzebnych T-34. Teoretycznie powinno to oznaczać definitywny koniec wszystkich prac związanych z przeciwlotniczą wersją tego czołgu i prowadzonych przez ostatnie pół roku. W rzeczywistości jakieś zainteresowanie koncepcją pozostało. Pierścień obrotowy wieży T-50 miał średnicę 1400 mm a ten sam element w T-34 1420 mm. Różnica zaledwie 20 mm była łatwa do zniwelowania, czyli dostosowanie wieży do czołgu średniego nie powinno być trudne. Dalsze działania

Widok z boku czołgu przeciwlotniczego T-60-Z. Tu dobrze widać, że wykorzystano stary czołg ze szprychowymi kołami jezdnym. Chociaż optycznie wydaje się, że lufy karabinów DSzKT są nieco opuszczone, to w rzeczywistości są w neutralnym położeniu. Pokrywy stropu wieży są uniesione do pionu.



eprasa.pl 9415ad6232

związane z wieżą Sawina przejął Ludowy Komisariat Przemysłu Ciężkiego (NKTP), który wydał rozporządzenie przekazujące wszystkie dalsze działania zmierzające do ustawienia tej wieży na T-34 do Zakładów nr 183 ewakuowanych do miasta Niżnego Tagiłu. Tam też została wysłana grupa konstruktorów kierowana przez starszego inżyniera konstruktora I.I. Możajewa.

Wbrew pozorom grupa Możajewa bynajmniej nie kontynuowała dotychczasowych prac a startowała od zera. Okazało się, że dla wygody producenta w resorcie zdecydowano, że zostanie wykorzystana w maksymalnym stopniu odlewana standardowa wieża przewidywana dla armaty F-34. W takiej „wygodnej" sytuacji ekipa Możajewa musiała jakoś w tej wieży zmieścić kołyskę armaty 37 mm i zapewnić uzbrojeniu wymagany kąt podniesienia. Oczywiście udało się zachować szereg rozwiązań z poprzedniego projektu, ale w sumie zmian było dużo. Konieczne było skonstruowanie nowego hydraulicznego napędu wieży, bowiem ten projektowany dla T-50 był za słaby przy jej znacznie większej masie. Teoretycznie nowy napęd powinien pozwalać na uzyskanie prędkości obrotu w granicach 30-40 stopni na sekundę i prędkość unoszenia lufy w granicach 60-70 stopni na sekundę.

W Niżnym Tagile propozycję zbudowania czołgu przeciwlotniczego potraktowano jak kukułcze jajo. Sytuacja militarna Armii Czerwonej była bardzo trudna a przemysłu zbrojeniowego jeszcze gorsza. Produkcję czołgów po ewakuacji dopiero „rozkręcano" i każdy egzemplarz był niezwykle cenny. Producent ani nie mógł, ani nie chciał się angażować w budowę prototypu absorbującą czasowo i materiałowo. Obawiano się, że może ona wpłynąć na wykonanie planu. Ekipie Możajewa odmówiono przydzielenia potrzebnych pracowników, pomieszczeń do pracy i niezbędnego wyposażenia.

Chociaż nie udało się zbudować czołgu przeciwlotniczego (według oficjalnej nomenklatury miało to być działo samobieżne) na kadłubach T-50 i T-34, to sama idea siłą inercji poruszała się we właściwym kierunku. A razem z nią i ekipa Sawina. 14 kwietnia 1942 roku Komitet Artyleryjski Armii Czerwonej podjął bardzo ważną, jak się później okazało, uchwałę dotyczącą rozwoju artylerii samobieżnej. Za jeden z priorytetów uznano konieczność zbudowania samobieżnych armat kalibrów 25 i 37 mm z wykorzystaniem uniwersalnego podwozia. W jego konstrukcji zamierzano wykorzystać elementy nowego czołgu lekkiego T-60. Na wybór takiej bazy wpłynęło chyba uruchomienie produkcji tego czołgu w aż trzech zakładach i to mimo niewielkiej wartości bojowej. A taką bazę przemysłową trzeba było maksymalnie wykorzystać. Uniwersalne podwozie miało powstać w biurze konstrukcyjnym Zakładów nr 37, w którym wcześniej powstał T-60. Aktualnie to biuro konstrukcyjne ewakuowano z Moskwy do Swierdłowska. Tam też w pełnym składzie została przewieziona ekipa Sawina.

Nie oznaczało to bynajmniej stworzenia jej odpowiednich warunków do pracy a raczej starano się je maksymalnie utrudniać. Sawin w liście wysłanym 26 czerwca 1942 roku do naczelnika 4. wydziału BTU inżyniera majora F.A. Nienarokowa tak opisywał swoją aktualną sytuację: *W obecnej chwili znajdujemy się na czwartej bazie! W ciągu roku zmieniono nam 4 bazy. Sprawy od tego w niczym się nie posunęły naprzód. Mało tego, w tym zakładzie nam w końcowym rachunku przez 1,5 miesiąca od naszego przybycia przygotowano powitanie: 22 maja wyrzucono stoły kreślarskie i zniszczono uporządkowane przybory (nocą, bez nas), chociaż 19 maja zapewniali Ginzburga S.A., „że oni nam udzielą pomocy", a 7 maja zapewnili Afonona S.A., że szybko wykonają działo samobieżne w metalu. Nas wezwano, oczywiście, po to żebyśmy pracowali nad działem samobieżnym, my tworzymy czołg przeciwlotniczy i możemy się zgodzić jedynie na wypróbowanie na ich dziale samobieżnym stanowiska z wyliczeniem bez ani jednej zmiany umieszczonego na T-34 i innych pojazdach.*

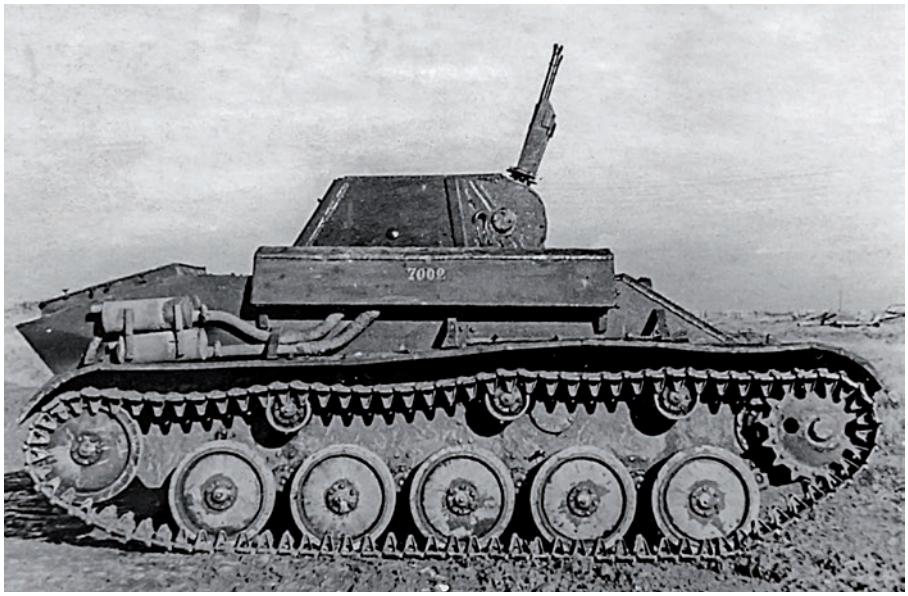
Na koniec, moglibyśmy ustawić automat ZIK-37 na pierścieniu podwieżowym T-60/T-70 (ciasno dla dwóch ale dla jednego będzie znakomicie dla szybkostrzelności armaty i jednorazowym załadowaniu 12 pociskami). Nie chcieli przyjąć lekkiego czołgu przeciwlotniczego, zaczęli projektować działo samobieżne z ZIK-37 z działonem o 5 ludziach. Trzeba przypuszczać, że ilość kół jezdnych nie pozwoli na zrobienie tego przy masie 900 kg., a 300 kg. Automatu zainstalować nie zamierzają, tak jak on pochodzi od nas. W takiej sytuacji nasze interesy się rozeszły. I tu ludzi także nie dali. W eksperymentalnym także ludzi faktycznie nie ma!

Byliśmy bardzo wdzięczni towarzyszowi Wasilewskiemu K.M., który zapoznał się z naszymi pracami, przychodami w metalu (PT-12 MSzZ). Przekazał cenne uwagi, które my przyjęliśmy z wdzięcznością teraz do realizacji.

W przemyśle czołgowym zostały wykorzystane wszystkie bazy. Tak więc, teraz jest natychmiast potrzebna pewna baza, która byłaby zainteresowana produkcją pojazdu, z takim przedsięwzięciem powinna być samodzielność działania naczelnika grupy bez nadzoru, co ja proponowałem w zeszłym roku, w tymże zeszłym roku pojazd gotowy w terminie.

Sumiennie wykonały swoją pracę w terminie zakłady nr 20, nr 69 i inne, tak jak one nie produkują czołgów, ja proszę Was o pomoc w tym. Można połączyć nas z bazą remontową czołgów, od której moglibyśmy otrzymać kadłub – część jezdną T-34, T-50. Wieżę zawsze znajdziemy lub zespawamy. Takich baz w rejonie bliżej frontu i w Moskwie znajduje się wiele. Dużo części możemy otrzymać od 183 zakładów (listę dałem tow. Wasilewskiemu). Zapewniam Was i dowództwo, że tylko tak można szybko coś zrobić.

List pisany w stanie głębokiego wzburzenia jest nieco chaotyczny, ale pokazuje układy panujące w przemyśle bez względu na sytuację militarną. Sawin pisząc ten list nie wiedział, że dzień wcześniej ludowy komisarz średniego przemysłu maszynowego N.A. Akopow otrzymał od zastępcy przewodniczącego Rady Komisarzy Ludowych ZSRR N.A. Wozniesieńskiego list wyznaczający jego dalsze losy w najbliższych miesiącach. List ten zawierał polecenie przygotowania w terminie jednego miesiąca działa samobieżnego według rysunków Sawina. Jednocześnie miał on razem z całą grupą zostać odwołany z delegacji. Na obiekt, w którym miałby kontynuować swoją działalność wytypowano NATI. W ciągu miesiąca do Berii (sprawującego nadzór także i nad przemysłem czołgowym) wysłano rysunki projektu działa samobieżnego, a raczej czołgu przeciwlotniczego Sawina. Dwa prototypowe egzemplarze 37 mm dział samobieżnych miały być gotowe w terminie do 1 września 1942 roku.



Czołg przeciwlotniczy T-70-Z w profilowym ujęciu z karabinami maszynowymi maksymalnie podniesionymi. Tu dobrze widać, że wykorzystano znaczną część oryginalnej wieży czołgowej. Na wlocie powietrza do silników (zespół napędowy z T-70) widać numer seryjny, ale chyba niepełny, czołgu użyczającego swój kadłub. Pod wlotem widoczne są tłumiki.

W końcu lipca naczelnik GAU KA Jakowlew i wojskowy komisarz GAU KA Nowikow utworzyli dokument, który 30 tegoż miesiąca został dostarczony Berii: *W obecnym czasie przez Artkom GAU KA w zakładach nr 37 (NKTP) zostało zakończone opracowanie egzemplarza 37 mm przeciwlotniczego działa samobieżnego wykonanego z agregatów czołgu T-60 i obrotowej części 37 mm armaty przeciwlotniczej wzór 1939 rok bez jakichkolwiek zmian.*

eprasa.pl 9415ad6232

Tak jak urzeczywistnienie projektu towarzysza Sawina I.W. wymaga czasu i, oprócz tego rozpatrujemy skierowanie do produkcji nowego celownika, specjalnego wyposażenie elektrycznego i mechanizmu naprowadzania, nie sprawdzonych w eksploatacji, uważam przygotowanie prototypowych egzemplarzy według powyżej wymienionego projektu w obecnym czasie za bezzasadne.

W ten to prosty sposób wiele miesięcy prac utraciło wszelki sens. Zresztą kontynuowanie prac na zbyt małym T-60 nie miało sensu. Do takiego kalibru w obrotowej wieży konieczne było znacznie większe podwozie.

INNE PROJEKTY

Projekt Sawina nie był jedyną propozycją wykorzystania w czołgach do walkiz samolotami armat kalibru 37 mm. W czasie, kiedy losy koncepcji Sawina wisiały na włosku na polu walki pojawił się znany konstruktor uzbrojenia lotniczego Boris Gawriłowicz Szpitalny kierujący znanym doświadczalnym biurem konstrukcyjnym OKB-15. Konstruktor ten miał dwa poważne atuty. Był Bohaterem Pracy Socjalistycznej, a to się w tamtych czasach bardzo liczyło oraz dysponował lekkim pomyślanym dla samolotów działem kalibru 37 mm, które zaproponował BTU GABTU do wykorzystania w wozach bojowych. Nie był to jego pierwszy kontakt z bronią pancerną. Wcześniej pochodzące z jego biura konstrukcyjnego działko lotnicze SzWAK kalibru 20 mm zostało zmodyfikowane z myślą o wykorzystaniu w małych i lekkich czołgach. Pod oznaczeniem TNSz zainstalowano je w eksperymentalnych czołgach 030 i 060. Początkowo dla obu tych wozów w przypadku uruchomienia produkcji seryjnej przewidywano oznaczenie T-60. Ponieważ ostatecznie do produkcji skierowano obydwa pojazdy przyznano im indeksy T-30 (mały czołg) i T-60 (lekki czołg). Pierwszy z tych czołgów był produkowany od sierpnia do grudnia 1941 roku, zbudowano 335 egzemplarzy. Z kolei T-60 produkowano od września 1941 roku do lutego 1943 roku, powstało aż 5915 egzemplarzy.

Tak wyglądał fragment korespondencji w tej sprawie: *Naczelnik OKB-15, (...) Szpitalny przedstawił BTU GABTU Armii Czerwonej wykorzystanie do walki czołgów z samolotami przeciwnika 37 mm automatycznej armaty lotniczej.*

W związku z tym BTU wydzieliło dla OKB-15 do przeprowadzenia prac doświadczalnych czołg T-70.

W obecnym czasie praca przy zainstalowaniu armaty w czołgu T-70 została zakończona i działo samobieżne jest przekazywane do prób.

Do ostatecznego rozpatrzenia pytania o możliwość przyjęcia do uzbrojenia ABT Wojsk 37 mm działka lotniczego Szpitalnego proszę Was o przekazanie do BTU KA następujących pytań:

1. Czy został przyjęty do uzbrojenia WWS KA wymieniony system i na jakim etapie jest jego produkcja.

2. Czy posiadamy wystarczającą ilość amunicji do tego systemu i jak szybko można nim wypełnić polowe i armijne magazyny GAU.

W przyszłym czołgu przeciwlotniczym Szpitalny zamierzał wykorzystać 37 mm działko Sz-37 projektowane specjalnie dla samolotu szturmowego CKB-57, czyli późniejszego Il-2. To działko, które miało być umieszczone w gondoli pod płatem wymagało skonstruowania specjalnego systemu tłumiącego odrzut występujący przy strzelaniu amunicją pochodzącą z armaty przeciwlotniczej 61-K. Prędkość wylotowa pocisku wynosiła 1000 m/s. System tłumiący odrzut był umieszczony wzdłuż lufy i miał około połowy jej długości. Produkcja działka Sz-37 była niewielka – w 1941 roku zbudowano 40 egzemplarzy a w roku następnym 196 sztuk.

Do budowy czołgu przeciwlotniczego wykorzystano czołg T-70 o numerze seryjnym 7204017 zbudowany w kwietniu 1942 roku. Wieża wykonana z płyt o grubości 16 mm od góry była odkryta. Masa własna pojazdu zmniejszyła się do 8800 kg (masa bojowa T-70 9800 kg). Uzyskano to dzięki zaprojektowanej od podstaw nowej lżejszej wieży, w której armata z tłumikiem odrzutu była umieszczona na ramie zapewniającej całości sztywność. Od przodu armata posiadała maskę chroniącą także celowniczego. Ponieważ standardowy magazynek na 40 naboi nie mieścił się w małej wieży zastosowano pojemnik na 20 sztuk umieszczonych w taśmie. Łączny zapas amunicji składał się z 50 naboi i był zdecydowanie za mały dla pojazdu o takim przeznaczeniu. Do naprowadzania na cel wykorzystano celownik kolimatorowy OMP-3 połączony z armatą cięgłem. Do obrony pojazdu miał służyć karabin maszynowy DT w jarzmie kulowym umieszczonym na tylnej ścianie wieży. Było to rozwiązanie niezbyt szczęśliwe w przypadku jednoosobowej wieży, bowiem do prowadzenia ognia z DT konieczne było przerwanie strzelania z Sz-37. Do tego karabin maszynowy przeszkadzał w obsłudze armaty.

Prototyp pojazdu OKB-15 zbudowano latem 1942 roku. Adaptację czołgu przeprowadzono w Zakładach nr 37. Pracami kierował N.A. Popow. Próby przeprowadzono w końcu września. Już na ich początku okazało się, że zbiornik sprężonego powietrza wykorzystywany do przeładowywania armaty jest zbyt mały i wystarcza jedynie do oddania 10-15 wystrzałów. Wymiana amunicji po wystrzeleniu 20 naboi trwała niesłychanie długo, bowiem zajmowała aż 4 minuty i 50 sekund! Także prędkość obrotu wieży była daleka od oczekiwanej. Zmiana położenia o 180° zajmowała 25 sekund. Oprócz tego często zdarzały się blokady ruchomych części zamka.

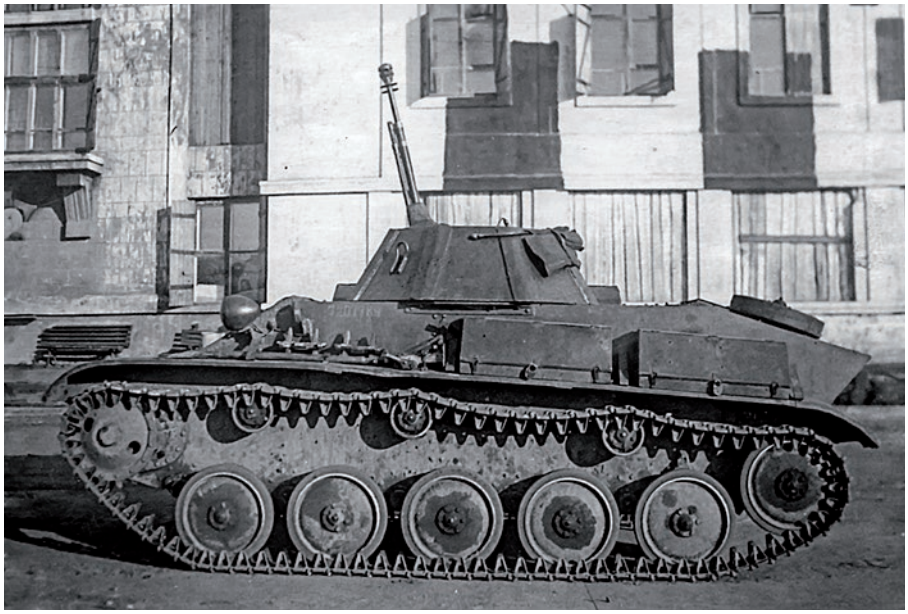
Problemy te starano się usuwać. Pneumatyczny system przeładowania zamieniono na mechaniczny, wprowadzono urządzenie zapewniające szybkie przewijanie taśmy z amunicją. Czas wymiany pojemnika z amunicją skrócono do 2 minut i 20 sekund, chociaż dalej był on zdecydowanie za długi. Po wprowadzeniu zmian próby kontynuowano do 24 października 1942 roku. Po ich zakończeniu pojawił się taki raport:

Stanowisko 37 mm automatycznej armaty konstrukcji Szpitalnego na czołgu T-70 wymaga uzupełniającego dopracowania.

Dla armaty:

1. Wykonać odbiornik do zasilania armaty pięciopociskowymi magazynkami.

2. Załadunek magazynków powinien odbywać się swobodnie przez strzelającego, jak i przez ładowniczego (kierowcę)



Stojący na dziedzińcu zakładów GAZ czołg przeciwlotniczy T-90. Widok na lewą burtę. Dla zdjęcia lufy ustawiono do maksymalnego kąta podniesienia. Zdjęcie przypuszczalnie pochodzi z okresu prób zakładowych. Z boku kadłuba, pod przednią częścią wieży, widać numer czołgu wykorzystanego do budowy prototypu – 7207789, gdzie 7 oznacza typ, 2 oznacza 1942 rok, 07 oznacza lipiec a 789 to numer podwozia.

3. Przeładowywanie magazynków powinno się odbywać od dodatkowego odprowadzania ruchomych części armaty do tylnego położenia.

4. Praktyczną szybkostrzelność z ładowniczym doprowadzić do 60 wystrzałów na minutę.

5. Zdjąć pneumatyczne przeładowywanie działa.

6. Dopracować rygiel mechanicznego przeładowywania.

7. Zainstalować na armacie ręczny bezpiecznik zapewniający bezpieczeństwo po przerwaniu ognia.

eprasa.pl 9415ad6232

8. Zainstalować na egzemplarzu prototypowym 37 mm armatę działająca prawidłowo w odwróconym o 180 stopni położeniu.

Dla podstawy:

1. Zainstalować dla strzelania do celów naziemnych celownik teleskopowy z osłoną dla twarzy.

2. Zrobić bardziej wytrzymałą pancerną osłonę ruchomej części armaty i strzelca. Zakryć urządzenie tłumiące odrzut zdejmowaną pokrywą.

3. Mechanizm podniesienia zrobić z nieruchomym mechanizmem zachowując dotychczasową prędkość naprowadzania i wygodę pracy.

4. Uprościć konstrukcję wyregulowania celownika kolimatorowego i wzmocnić sztywność jego wspornika.

5. Zwiększyć ułożenie jednostki ognia do 150 wystrzałów.

6. Zdjąć stanowisko karabinu maszynowego DT i rozpatrzyć ułożenie pistoletu maszynowego PPSz i magazynków do niego.

7. Zwiększyć kąt podniesienia stanowiska do +80 stopni.

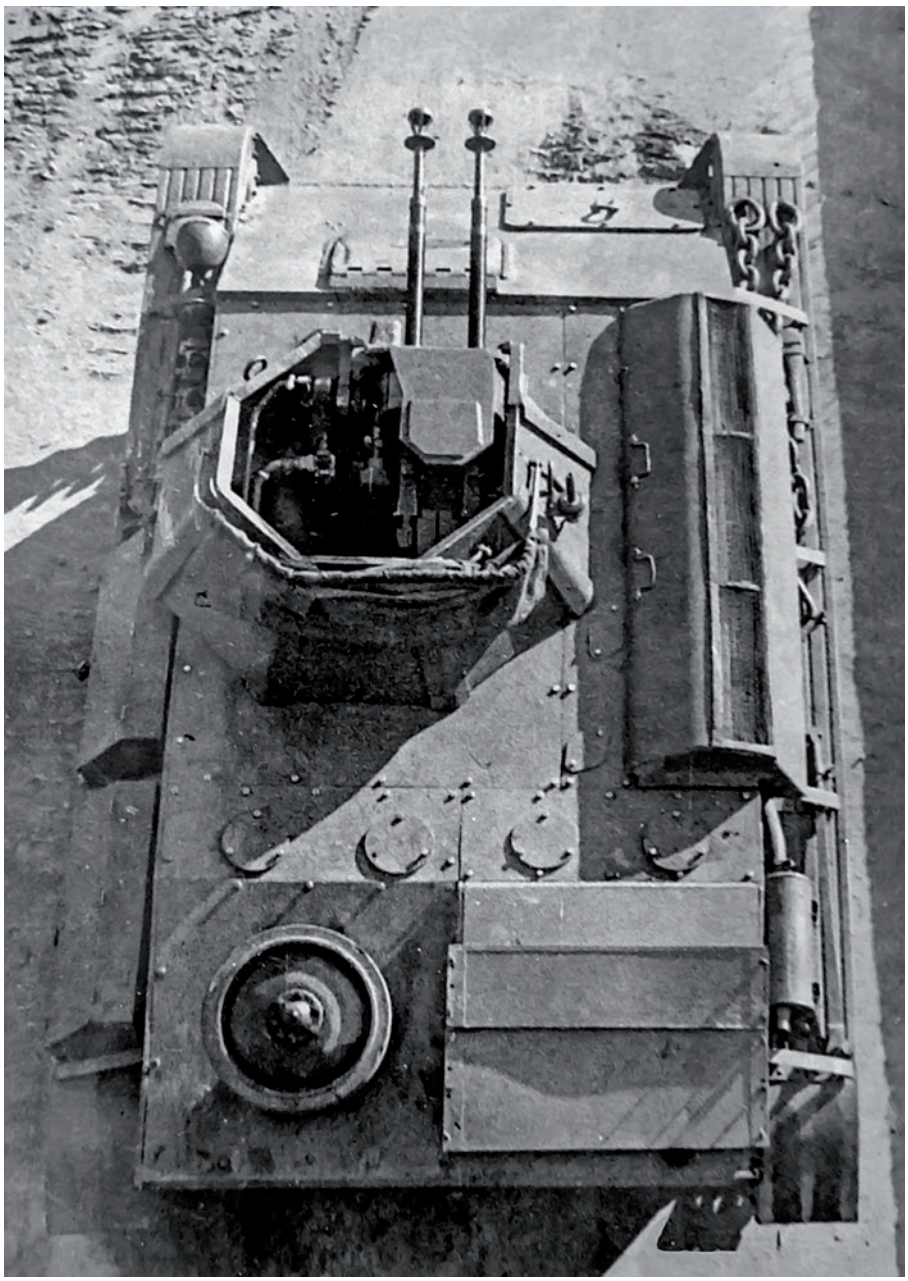
8. Marszowe położenie armaty w pionie i w poziomie wykonać wewnątrz wieży.

9. Przemyśleć osłonę podstawy armaty i strzelca przed przenikaniem błota i wody, do czego trzeba mieć otwierane daszki wieży.

10. Przemyśleć wyłączanie mechanizmu naprowadzania wieży dla uzyskania szybkiego przenoszenia ognia.

Proponowane zmiany wprowadzano na tym samym egzemplarzu prototypowym, który w nowym wariancie otrzymał oznaczenie ZUT-37 (Zenitnaja Ustanowka Tankowaja – 37 mm). Modyfikacje spowodowały zmniejszenie masy bojowej pojazdu do 7900 kg. Przede wszystkim zmieniono wieżę. Jej przednia część była całkowicie nowa, podobnie było z maską działa. System tłumiący odrzut otrzymał blaszaną osłonę zwaną przez Rosjan „kożuchem". Stanowisko strzelca zostało całkowicie przekonstruowane a wewnątrz wieży pojawiły się blokady (w obu płaszczyznach) działa na czas przemarszu. Dosyłanie amunicji przekonstruowano i dostosowano do standardowych łódek (rodzaj magazynku) od armaty 61-K mieszczących po 5 naboi. Udało się zwiększyć jednostkę ognia do 200 naboi, czyli nawet ponad minimalne wymagania. Naboje do natychmiastowego użycia były rozmieszczone w niszy wieży za strzelcem, pozostałe ulokowano w przedniej i tylnej części kadłuba. Pociski z przedniej części w razie potrzeby mógł podawać kierowca-mechanik. Te z tylnej pobierał tylko strzelec. Przy prowadzeniu ognia do obiektów naziemnych miano wykorzystywać celownik teleskopowy TOP. Do zwalczania samolotów w miejsce celownika kolimatorowego OMP-3 wprowadzono K-8T. Uzbrojenie obronne miał stanowić pistolet maszynowy PPSz z 3 magazynkami (213 naboi) i 10 granatów obronnych F-1. Niektóre źródła podają, że pojazd otrzymał radiostację 12-RT, ale brak potwierdzenia tej informacji. Być może ograniczono się jedynie do wewnętrznego telefonu TPU-2.

Testy zmodyfikowanego pojazdu rozpoczęły się 27 grudnia 1942 roku i trwały do 29 stycznia następnego roku. Przede wszystkim okazało się, że zmiana systemu ładowania na łódki jest bardzo korzystna. Dzięki temu praktyczna szybkostrzelność wzrosła do 35 wystrzałów na minutę. niestety do wymaganych 60 było jeszcze daleko. Kolejnym problemem była mała efektywność prowadzonego ognia. Był on mało celny przy dużym rozrzucie pocisków. Z innych wad systemu stwierdzono niewłaściwe wyważenie i rozmieszczenie celowników utrudniające korzystanie z nich. Na celność miało także wpływ niewłaściwe działanie urządzenia tłumiącego odrzut lufy. Dalej na fatalnym poziomie była prędkość obrotu wieży. Połowę pełnego obrotu (180°) wykonywano w ciągu 25 sekund, ale pełny obrót (360°) zajmował aż minutę i 14 sekund. Wynikało to z sił występujących na pokrętle ręcznego napędu wieży.



Przeciwlotniczy T-90 w widoku od góry. Na tym zdjęciu dobrze widać, jak duże było przesunięcie karabinów w prawo i jak wyglądało opancerzenie przedniej części stanowiska. Przesunięcie broni zdecydowanie poprawiło warunki pracy strzelca. Z tyłu wieży znajduje się stelaż do rozpinania plandeki.

Pierwszym wnioskiem z tego etapu prób była konieczność zwiększenia prędkości mechanicznego obrotu wieży z 3° do 10°bez konieczności zwiększania sił na pokrętle. System tłumienia odrzutu miał otrzymać nową, bardziej zwartą konstrukcję a blaszany „kożuch" miano zastąpić pancerzem. Wewnątrz wieży dotychczasowe siedzisko strzelca miano zastąpić pochodzącym z T-80 a oprócz nożnego mechanizmu spustowego miał się pojawić ręczny.

Wnioski wynikające z testów ZUT-37 zawarto w następującym raporcie:

1. Przedstawiona do prób 37 mm automatyczna armata systemu Szpitalnego pod względem pracy automatyki, zasilania i żywotności elementów automatyki próby poligonowe wytrzymała.

2. 37 mm czołgowa automatyczna armata od strony szybkostrzelności, przebijalności pancerza a także od strony konstrukcji i danych masowych jest lepsza niż 45 mm półautomatyczna armata czołgowa.

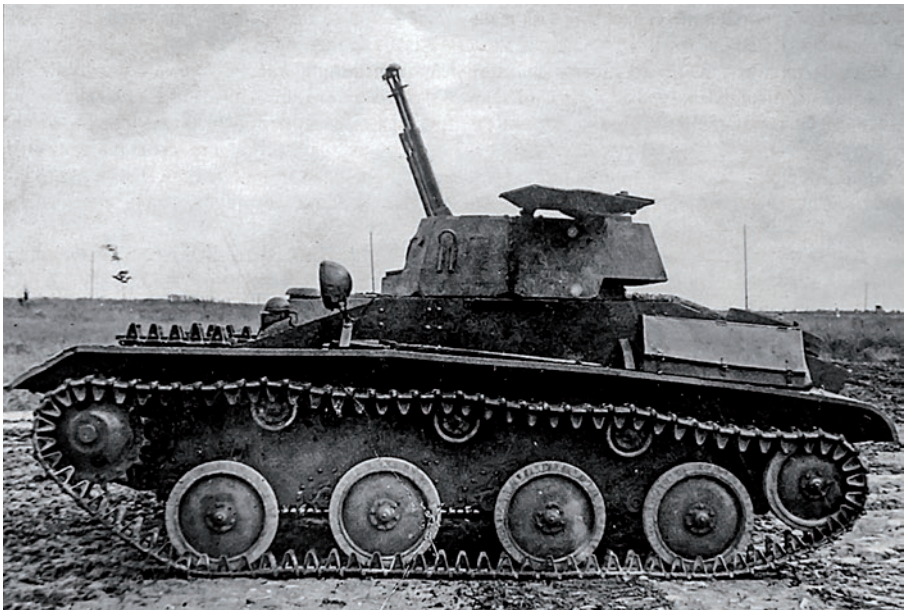
3. Doświadczalne stanowisko armaty w czołgu T-70 a także urządzenie tłumiące odrzut, mechanizm spustowy i podnoszący i podstawa celowników wymagają

eprasa.pl 9415ad6232

dopracowania i usunięcia wszystkich niedociągnięć, wymienionych we wnioskach raportu.

4. 37 mm automatyczna armata systemu Szpitalnego, po usunięciu niedociągnięć, wykrytych podczas prób, może zostać zainstalowana na doświadczalnej serii czołgów T-70 i T-80 z następującymi po tym testami w czynnej armii i na poligonie GBTU KA.

Z tego raportu wynika, że planowano zbudowanie całej serii dwóch typów czołgów i przetestowanie jej w warunkach bojowych lub do nich zbliżonych. Dalsze losy tego typu czołgów przeciwlotniczych przekreśliło zbyt silne powiązanie z techniką lotniczą. A ta poruszała się własnymi torami. Wiosną 1943 roku lotnictwo zrezygnowało z podstawowego wariantu Sz-37, ponieważ otrzymało do dyspozycji znacznie lepsze działko NS-37 tego samego kalibru. Była to konstrukcja, która od kwietnia 1941 roku powstawała pod indeksem 11-P w OKB-16 kierowanym przez uznanych konstruktorów uzbrojenia A.Je. Nudelmana i A.S. Suranowa. To doświadczalne biuro konstrukcyjne dość szybko zaczęło rozpatrywać możliwość zainstalowania tego działka w czołgu T-70. Pomysł takiego wykorzystania broni typowo lotniczej przypuszczalnie powstał w Ludowym Komisariacie Uzbrojenia jako alternatywne rozwiązanie w przypadku fiaska działań związanych z wykorzystaniem Sz-37 (ZUT-37).



Czołg przeciwlotniczy SZU był ostatnią próbą skonstruowania samobieżnego środka ochrony kolumn zmechanizowanych przed atakiem z powietrza i jednocześnie próbą wykorzystana bezwartościowych T-60. Tu pojazd demonstruje maksymalny kąt podniesienia luf. Panele pokrywy wieży są w pełni odkryte.

Rada techniczna Ludowego Komisariatu Uzbrojenia wysłała do OKB-16 28 października 1942 roku zlecenie nr 2121 dotyczące zbudowania czołgu z tym działkiem. I na tym historia się zakończyła, bowiem wymagań techniczno-taktycznych już nie dosłano.

Zachowały się pewne informacje świadczące o tym, że miała to być konstrukcja podobna do ZUT-37. Armata 11-P miała być umieszczona w wieżyczce wykonanej z płyt pancernych o grubości 20 mm. Pierścień oporowy tej wieżyczki miał być identyczny ze stosowanym w standardowym czołgu T-70. W zasadzie miał to być wariant wieży stosowanej w czołgu. Z niej miały pochodzić mechanizm naprowadzania w poziomie, mechanizm spustowy, system blokady wieży podczas przemarszu i cała dolna część wieży. Cała konstrukcja miała być dość ciężka, bowiem masę wieży oceniano na 2204 kg, w tym części ruchomej na 820 kg. Planowany kąt podniesienia lufy miał zawierać się w przedziale od -5° do +80°. Przewidywano stosowanie dwóch celowników – teleskopowego TOP i kolimatorowego K-8T. Naboje miały być pobierane z magazynków mieszczących po 60 sztuk. Jednostka ognia miała składać się z 240 naboi.

Tego projektu nie skierowano do realizacji, bowiem jego analiza wykazała wiele cech wspólnych z ZUT-37, a tym samym powtarzano podobne błędy konstrukcyjne.

Pewnego rodzaju środkiem zastępczym było zwiększanie kąta podniesienia lufy w seryjnych czołgach T-70 a potem i w T-80. Ograniczono się i w tym przypadku jedynie do eksperymentów. Dla czołgu T-70 musiano jednocześnie wprowadzić wieżę mieszczącą dwóch ludzi. Udało się zwiększyć podniesienie armaty do +65°. Głównym problemem była mała szybkostrzelność wynosząca 8-9 strzałów na minutę. Na początku 1943 roku w Biurze Konstrukcyjnym Zakładów nr 40 i w OKB nr 172 powstał prototyp czołgu T-80 (standardowa wieża dla 2 osób) z armatą WT-43 kalibru 45 mm. Było to rozwinięcie idei wyposażenia czołgu T-70 w 45mm armatę WT-42 z balistyką armaty przeciwpancernej M-42 wzór 1942 rok. W tej broni lufa została wydłużona do 68,6 kalibru. Zapewniało to prędkość wylotową 950 m/s. Kąt naprowadzania w pionie wynosił od -4° do +78° (niektóre źródła podają zaledwie 57°). Pełny obrót wieża wykonywała w ciągu 38 sekund, co pozwalało na strzelanie do samolotów. Do naprowadzania na cel miały służyć dwa celowniki – teleskopowy TMF-1 i kolimatorowy K-8T, co wyraźnie wskazuje na możliwość prowadzenia ognia przeciwlotniczego. Szybkostrzelność wynosiła 9-10 strzałów na minutę. Jednostka ognia składała się z 94 naboi. Czołg pomyślnie przeszedł próby poligonowe prowadzone od 27 września do 15 października 1943 roku. i został zakwalifikowany, oczywiście po usunięciu usterek, do produkcji jako pojazd rozpoznawczy. W związku z zakończeniem wytwarzania T-80 zamiaru tego nie zrealizowano.

MNIEJSZY KALIBER, MNIEJSZE PROBLEMY?

Latem 1942 roku, kiedy w OKB-15 pracowano nad ZSU-37 a w Zakładach nr 37 nad innym działem samobieżnym noszącym oznaczenie SU-31 pojawiła się kolejna koncepcja wozu bojowego. W sierpniu zaczęto poważnie traktować możliwość wykorzystania kadłubów T-60 i T-70 do budowy czołgów przeciwlotniczych uzbrojonych w podwójne karabiny maszynowe DSzK kalibru 12,7 mm umieszczone w adoptowanych wieżach tych czołgów. Rozwiązanie to było o tyle atrakcyjne, że wymagało rozwiązywania znacznie mniejszych problemów technicznych a sama broń była już w miarę dopracowana.

Głównym orędownikiem budowy takich czołgów przeciwlotniczych był zastępca ludowego komisarza przemysłu czołgowego, znany konstruktor czołgów ciężkich Ż.J. Kotin. Z racji pełnionej funkcji Kotin domagał się jak najszybszego przedstawienia projektów i zbudowania prototypów. Jednocześnie w tych miesiącach z działań związanych z działami samobieżnymi wyłączono Zakłady nr 37, które stały się częścią kombinatu Uralmaszzawod jako producent czołgów średnich T-34. Z kolei pilotowanie idei budowy czołgów przeciwlotniczych z DSzK powierzono Sawinowi, którego mianowano szefem grupy zajmującej się w OGK NKTP rozwojem dział samobieżnych. Na arenie pojawił się też nowy zawodnik, bowiem wielkie zakłady GAZ wystąpiły z własną inicjatywą budowy czołgu przeciwlotniczego na kadłubie T-70.

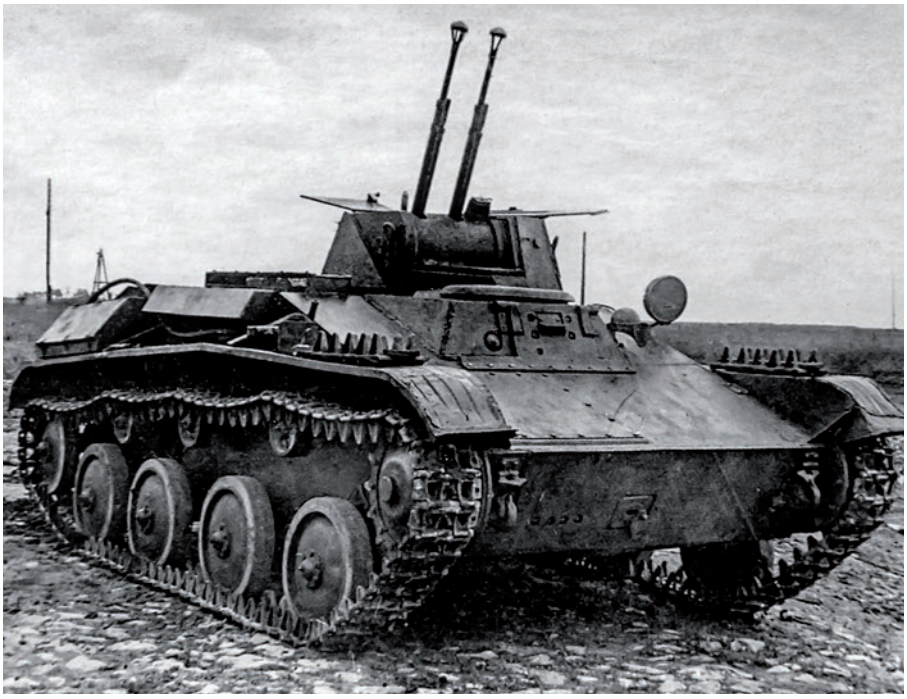
Rozkaz nr 0107s wydany 16 września 1942 roku wspólnie przez GABTU i GAU KA powołał do życia komisję mającą nadzorować budowę prototypów i przekazywanie ich do prób w możliwie najkrótszym terminie. Trzy prototypy lekkich czołgów przeciwlotniczych były gotowe na początku grudnia 1942 roku. Zakłady nr 37 przedstawiły pojazdy bazujące na czołgach T-60 i T-70 (zachowano dotychczasowe oznaczenia typów). Kontynuowano tu w zasadzie ideę przedstawioną wcześniej przez Sawina. Starano się w maksymalnym stopniu wykorzystać oryginalne wieże, z których usunięto całkowicie stropy. W przypadku T-60 zmieniono też całkowicie przednia ścianę a w przypadku T-70 tylko jej część. Zakłady GAZ przedstawiły pojazd o oznaczeniu T-90. Był to T-70 z całkowicie nową wieżą. Na T-60 i T-90 przewidywano brezent chroniący wnętrze pojazdu przed opadami i wiatrem.

CZOŁG PRZECIWLOTNICZY T-60 (T-60-Z)

Projekt oznaczony jako 0-63 powstał pod kierunkiem N.A. Popowa w Biurze Konstrukcyjnym

eprasa.pl 9415ad6232

Zakładów nr 37 w drugiej połowie 1942 roku. Budowę prototypu zakończono w listopadzie. Wykorzystano przy tym czołg służący do testów silnika GAZ-16 przewidywanego jako alternatywa dla GAZ-202. Uzbrojenie stanowiły sprzężone karabiny maszynowe DSzKT kalibru 12,7 mm zasilane z magazynków bębnowych (był to powrót do koncepcji DK). Od przodu karabiny były osłonięte pancerną maską z dużym wycięciem na celowniki osłabiającym osłonę. Zapas amunicji składał się z 360 naboi w 12 magazyn-



Pojazd SZU w ujęciu ¾ od przodu na prawą burtę. Lufy karabinów DSzKT na maksymalnym kącie podniesienia. Sprawia to wrażenie, że wieża jest lekko skręcona w prawo. Klapy pokrywy wieży są całkowicie otwarte. Z tyłu wieży widać gniazdo, do którego wkręcano antenę prętową.

kach. Zakres naprowadzania w pionie od -7° do +65°. Zainstalowano dwa celowniki umieszczone centralnie nad lufami – teleskopowy TMFP używany podczas strzelania do obiektów naziemnych i kolimatorowy K-8T przeznaczony do ognia przeciwlotniczego. Uzbrojenie uzupełniało 10 granatów F-1.

Kiedy 5 grudnia rozpoczynano próby T-60-Z nie był w stanie wziąć w nich udziału, bowiem kilka dni wcześniej eksperymentalny silnik został bardzo poważnie uszkodzony. Czołg jednak dostarczono, ale jego udział w testach był mocno ograniczony. Okazało się też, że celownik K-8T jest źle umieszczony a wieża jest tak ciasna, że podczas prowadzenia ognia do celów naziemnych karabiny przyciskają strzelca do jej podstawy. Komisja prowadząca próby po zapoznaniu się z konstrukcją pojazdu stwierdziła, że nie nadaje się on do użytku.

Pozostałe dwa czołgi były testowane do 9 grudnia (podawana jest też data 12 grudnia). W ramach prób na NIIBT Poligonie przejechały 50 km trasę. Z tego 12 km musiały dla zbadania wpływu wstrząsów na zamocowania celowników przejechać bez marszowych blokad uzbrojenia. Próbne strzelania niezbyt się udały, chociaż oddano 1125 strzałów. Pogoda nad poligonem była tak zła, że niemożliwe było strzelanie do celów powietrznych. Możliwe było jedynie przerobienie ognia zaporowego.

CZOŁG PRZECIWLOTNICZY T-70 (T-70-Z)

Projekt tego czołgu powstawał razem z T-60Z. W zmodyfikowanej wieży T-70 na wspornikach pochodzących z wieży T-40 były umieszczone dwa karabiny maszynowe DSzKT zasilane z magazynków bębnowych. Wysokość linii ognia 1642 mm. Jednostka ognia składała się z 360 naboi w 12 magazynkach. Szybkostrzelność teoretyczna każdego DSzKT wynosiła 550-600 a praktyczna 125 strzałów na minutę. Zapas amunicji zabierany przez czołg był więc zdecydowanie za mały. Prędkość wylotowa pocisku wynosiła 850 m/s. Skuteczny zasięg dochodził do 3500 m, a zasięg maksymalny do 7000 m. Podczas strzelania w zakresie kątów podniesienia od –7 do +25° stosowano celownik TMFP a w zakresie kątów od +20 do +85° celownika K-8T. Obydwa przyrządy były umieszczone centralnie ponad karabinami. Naprowadzanie na cel przeprowadzano urządzeniami mechanicznymi. Do naprowadzania w poziomie stosowano standardowy mechanizm z czołgu. Uzbrojenie obronne składało się z pistoletu maszynowego PPSz z 213 nabojami (3 magazynki) i 12 granatów F-1. W T-70Z łączność między członkami załogi zapewniała sygnalizacja świetlna.

CZOŁG PRZECIWLOTNICZY T-90

Biuro Konstrukcyjne zakładów GAZ projekt tego czołgu opracowało we wrześniu i październiku 1942 roku. Pracami kierował N.A. Astrow. Projektowanie, budowę prototypu i próby zakładowe nadzorował inżynier Wasiliewski. Inżynierem prowadzącym projekt był Makłakow. Prototyp, w którym wykorzystano kadłub T-70 (lub T-70M?) był gotowy w listopadzie. Próby zakładowe przeprowadzono od 12 do 18 listopada. Wieża dla T-90 była specjalnie skonstruowana (elementy spawane). Wewnątrz na podstawie bez amortyzacji znajdowały się sprzężone karabiny DSzKT z zasilaniem bębnowym i wysokością linii strzału wynoszącą 1605 mm. Od przodu znajdowała się pancerna ochrona. Karabiny w wieży były przesunięte na prawą stronę, co spowodowało umieszczenie celowników TMFP i K-8T na lewo od broni przed stanowiskiem strzelca także przesuniętym w lewo. Naprowadzanie było ręczne a spust nożny. Możliwe było strzelanie tylko z jednego karabinu. Do przeładowywania broni przy kątach podniesienia do +20° służyły dźwignie. Powyżej tego kąta karabiny przeładowywano bezpośrednio. Naprowadzanie i spust były identyczne z T-70Z. Jednostkę ognia zwiększono do 480 naboi w 16 magazynkach. Możliwe było stosowanie magazynków mieszczących 42 naboje. Wystrzelone łuski były kierowane rękawami do pojemnika. Uzbrojenie obronne stanowiły pistolet maszynowy PPSz z trzema magazynkami i 12 granatów F-1. Pojazd otrzymał radiostację 9-R, ale między członkami załogi łączność miano utrzymywać przy pomocy sygnalizacji świetlnej.

PRÓBY Z T-70-Z I T-90

Podczas prób zdecydowanie lepiej prezentował się T-90. W tym czołgu prędkość obrotu wieży (8° przy jednym obrocie pokrętła) była zdecydowanie za mała. Zapas amunicji (480 naboi) także uznano za niewystarczający. Jako wóz bojowy T-90 został uznany za udaną konstrukcję. Z kolei w przypadku T-70-Z wykryto bardzo liczne błędy konstrukcyjne. Prędkość naprowadzania wynosząca zaledwie 3° przy jednym obrocie pokrętła była wręcz fatalna. Rozrzut pocisków był duży a prowadzenie celnego ognia przy złym wyważeniu wahliwych elementów systemu było niemożliwe. Oprócz tego po jeździe w terenie ulegały uszkodzeniu celowniki.

Końcowe wnioski z prób były następujące:

1. Stanowisko 12,7 mm karabinów maszynowych DSzKT zainstalowane w wieży czołgu T-90 daje możliwość wykorzystania jego podczas odpierania ataków samolotów przeciwnika zarówno podczas postoju, jak i podczas marszu moto-zmechanizowanych kolumn, a także do walki z punktami ogniowymi przeciwnika.

2. Próby strzelania i przebiegu wykazały wystarczającą wytrzymałość i trwałość mechanizmów stanowiska T-90.

3. Skupienie i celność ognia poniżej możliwego w czołgu T-90 i całkowicie niezadowalające w czołgu T-70 (przeciwlotniczym). Konieczne jest odstrzelenie kątów wylotu w stanowisku T-90 i zmniejszenie luzu w mechanizmie podniesienia do 0-03 dystansu. Oprócz tego należy zapewnić prędkość naprowadzania horyzontalnego około 10 stopni na jeden obrót pokrętła bez automatycznego hamowania mechanizmu.

4. Posługiwanie się mechanizmami naprowadzania w stanowisku czołgu T-90 jest wygodne, a w stanowisku czołgu T-70 (przeciwlotniczym) niewygodne.

eprasa.pl 9415ad6232

5. Przeprowadzenie przebudowy seryjnych wież czołgów T-70 dla stanowisk przeciwlotniczych karabinów maszynowych jest bezcelowe z następujących przyczyn: zakres przeróbek jest bliski wykonaniu nowej wieży, konstrukcja seryjnej wieży nie zapewnia zadowalającego kierowania ogniem, duże gabarytowe rozmiary i masa standardowej wieży T-70 nie pozwalają na osiągnięcie koniecznego manewrowania ogniem.

6. Rozmieszczenie amunicji w czołgu T-90 zwiększyć do 1500 naboi, rozmieścić je w magazynkach i pojemnikach.

7. Wieża czołgu T-90 może być ustawiona na czołgu T-60 z niewielkimi zmianami konstrukcyjnymi.

Komisja prowadząca próby uznała, że po wprowadzeniu pewnych poprawek czołg T-90 może zostać przyjęty do uzbrojenia Armii Czerwonej. W przypadku T-70Z stwierdzono, że ten pojazd prób nie przeszedł z powodu błędów konstrukcyjnych i usterek technicznych. Z wnioskami komisji nie chciał się zgodzić Sawin, który złożył szereg odwołań wykazując często niewłaściwy tryb prowadzenia testów. W wielu punktach miał rację, bowiem próby prowadzono bardzo niedbale. Odnośnie do próbnych strzelań pisał:

Do punktu 2. W T-70 strzelano tylko z jednego lewego karabinu maszynowego i wszystkiego do tarczy na dystansie 100 m wypuszczono 45 naboi, a na dystansie 400 m – 20 naboi, czego do wniosków o strzelaniu jest zdecydowanie niewystarczająco. prawy karabin maszynowy, z tychże przyczyn, które odnotowała komisja do wiadomości GAU KA dla wszystkich stanowisk z karabinami maszynowymi DSzK miały miejsce niektóre awarie w pracy podczas strzelania 6.XII, a 8.XII karabiny maszynowe na T-90 także pracowały z przerwami. Konkretnych przyczyn awarii podczas strzelania wszystkimi karabinami maszynowymi (T-70 i T-90) komisja nie ustaliła na miejscu prób, o ile można przypuszczać, że to odnosi się do niesprawności magazynków, to ja tego nie potwierdzam, tak jak to może odnosić się do smarowania.

Do punktu 3. Nie odpowiadają punktowi 3 rozdziału V, w którym jest odnotowana zadowalająca praca swobodnego naprowadzania.

Do punktu 6. „Manewrowanie ogniem" w zmodernizowanej seryjnej wieży T-70 niczym nie zostało sprawdzone i konkretyzacja punktu nie ma podstaw. Pytanie o koszt i pracochłonność przeróbek wież nie jest oczywiste z redakcji określenia „nieznaczne przeróbki". Uważam za nieodzowne zauważenie, że stanowisko w T-70 jest bardzo niedrogie, proste w konstrukcyjnym i produkcyjnym wykonaniu i może być zrobione w każdym zakładzie remontowym (jakim były dawne zakłady nr 37 bez wykorzystania uniwersalnego oprzyrządowania) i w pierwszej lepszej bazie remontowej BTU KA.

Do wykonania T-90 potrzeba dużo nowego jeszcze nie opanowanego odlewania do pracochłonnych elementów, w ten sposób stanowisko T-90 staje się droższe w cenie i może być wykonane tylko przez wykwalifikowane zakłady jakimi są GAZ, nr 38 i inne, mające wszechstronne wyposażenie.

Tworząc stanowisko T-70 mieliśmy na widoku dążenie do tego, żeby dać niedrogie stanowisko. Wymienione dla T-70 niedociągnięcia są typowe dla każdej konstrukcji i my je szybko usuniemy do przeprowadzenia powtórnych prób z mechanizmem powrotnym, zainstalowanym z lewej strony i prędkością naprowadzania większej od 8-10 stopni, podstawą wychwytywacza łusek, instalacją stelaża dla magazynków i ZIP-ów.

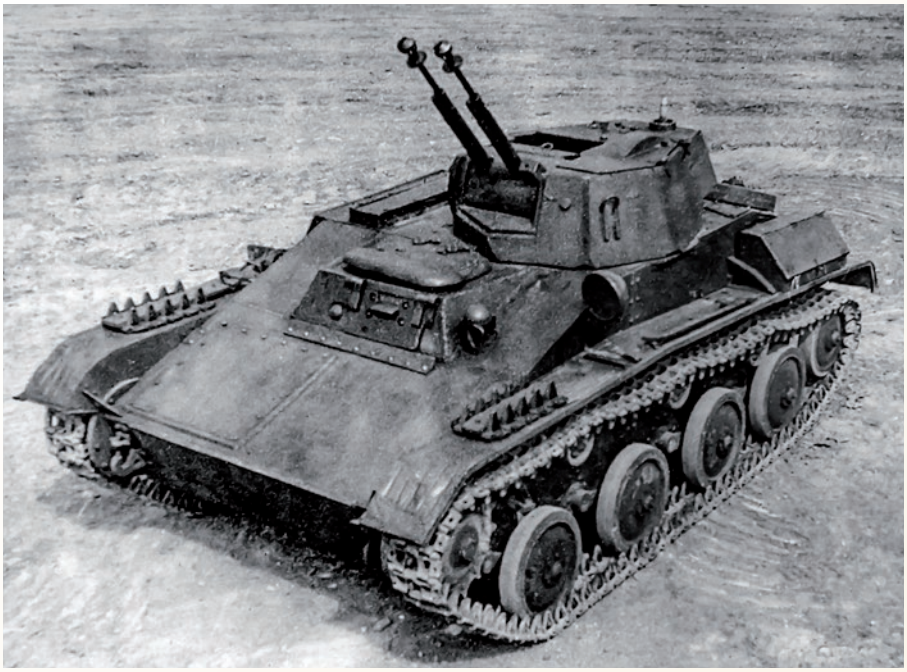
Do punktu 7. Konstrukcja wieży T-90 do zainstalowania jej na T-60 nie może być rekomendowana dwoma słowami „z niewielkimi przeróbkami". Należy zapoznać się z rysunkiem i sporządzić kalkulację urealnionych kosztów.

Ze swojej strony sądzę, że wieża T-90 przy ustawieniu jej na T-60 wycierpi takie zmiany (jeżeli nie zmieni się płyt podwieżowych i innych stałych elementów nad płytą), że ona nie będzie mogła być nazywana seryjną wieżą od T-90. Potrzebna jest nie tylko przeróbka płyt podwieżowych lecz także kanałów przepływowych powietrza i innych węzłów.

Wspominana przez Sawina instalacja wieży T-90 na kadłubie T-60 wymagała zastosowania maski karabinów z T-70-Z, przeniesienia celownika K-8T i przesunięcia obu karabinów do przodu o 150 mm. W tym czasie możliwością wykorzystania standardowej wieży oprócz BTU GABTU KA zaczął się także interesować Zarząd Artylerii Ludowego Komisariatu Floty Wojennej z myślą o wykorzystaniu na okrętach. Według zapewnień Sawina po oficjalnych próbach przeprowadzono dodatkowe i utrzymywane w tajemnicy strzelania do holowanego przez samolot celu (rękawa). W tych próbach najlepiej miał wypaść T-60Z. Ponieważ wcześniej zapadł już oficjalny werdykt dobry wynik tego czołgu nie mógł już mieć wpływu. Decyzja o produkcji T-90 już zapadła a pojazd ten został uznany za perspektywiczny. Jednocześnie Zakłady nr 37 przestawiane na produkcję związaną z T-34 nie miały czasu na zajmowanie się czołgami lekkimi. Nadzór nad produkcją T-60 i T-70 przejęły zakłady GAZ. Nie oznaczało to jednak sukcesu czołgu T-90.

W tym czasie na następcę T-70 typowano podobny czołg T-80 wyposażony w większą, dwuosobową wieżę. Miało to w zdecydowany sposób ułatwić użycie tego czołgu w walce. Jednocześnie nowy czołg został uznany za doskonałą platformę dla wersji przeciwlotniczej. Jednak do produkcji T-80 wytypowano nie kombinat GAZ a znajdujące się pod Moskwą Zakłady nr 40. Pierwsze egzemplarze zmontowano tam w kwietniu 1943 roku, ale produkcja seryjna daleko odbiegała od planowanej. Mimo problemów z realizacją zamówienia na T-80 zakłady miały zbudować eksperymentalną partię T-90 liczącą 50 sztuk. Pertraktacje w tej sprawie ciągnęły się do początku sierpnia. Podobno dla seryjnych czołgów przewidywano zespół napędowy o mocy zwiększonej do 170 KM.

W chwili, kiedy wydawało się, że w końcu ruszy seryjna produkcja czołgów przeciwlotniczych na podwoziuT-80 i samych T-80 z armatą WT-43 niespodziewanie 21 sierpnia 1943 roku pojawiło się rozporządzenie nr 3964 wydane przez Państwowy Komitet Obrony. Rozporządzenie to definitywnie kończyło produkcję wszystkich czołgów lekkich. Jednocześnie Zakłady nr 40 miały przejść na produkcję dział samobieżnych SU-76M. W zasadzie kończyło to marzenia sowieckich wojskowych o mobilnej obronie przeciwlotniczej kolumn zmechanizowanych. Pozostawały jedynie dostawy od amerykańskiego sojusznika.



Czołg SZU widziany nieco z góry i ¾ od przodu na lewą burtę. Tu dobrze widać niesymetryczny kształt przedniej ściany wieży. Obie pokrywy stropu są zamknięte. Na lewej klapie widać przetłoczenie mające zapewne za cel poprawę warunków pracy strzelca. Ten czołg pochodzący z końca produkcji jest wyposażony w dodatkową płytę pancerną na przedniej, dolnej ścianie kadłuba.

CZOŁG PRZECIWLOTNICZY SZU

Zanim definitywnie zakończyła się historia czołgów przeciwlotniczych powstała, niejako siłą inercji jeszcze jedna konstrukcja związana z zakła-

eprasa.pl 9415ad6232

Dane techniczno-taktyczne prototypów czołgów przeciwlotniczych

Typ	T-60 plot	SZU	T-70 plot	T-90	37 mm ZSU OKB-15	ZUT-37
Masa bojowa (kg)	6500	6420	9200	9300	8800	7900
Załoga	2	2	2	2	2	2
Uzbrojenie (mm)	2×12,7 DSzK	2×12,7 DSzK	2×12,7 DSzK	2×12,7 DSzK	1×37 Sz-37, 1×7,62 DT	1×37 Sz-37
Zapas amunicji	360	480	360	480	50	200
Opancerzenie kadłuba (mm)						
przód, góra	15	15	35	35	35	35
przód, dół	20+15	20+15	45	45	45	45
boki	15	15	25	25	25	25
góra	13	13	15	15	15	15
dno	10	10	10	10	10	10
Opancerzenie wieży (mm)						
przód	25	35	35	35	16	16
boki	25	35	35	35	16	16
tył	25	35	35	35	16	16
góra	–	10	–	–	–	–
Kąty naprowadzania (stopnie)						
w pionie	-7/+65	-4,3/+70	-7/+85	-5/+85	-2/+70	-3/+77
w poziomie	360	360	360	360	360	360
Martwe pole ostrzału (m)						
do przodu	–	–	9,75	22,62	13	13
do tyłu	–	–	14,82	21,82	19	19
w lewo	–	–	12,48	19,50	15	15
w prawo	–	–	14,35	27,30	15	15
Przyrządy celownicze	TMFP K-8T	TMFP K-8T	TMFP K-8T	TMFP K-8T	OMP-3	TOP K-8T
Środki łączności	Flagi sygnałowe	12-R	Flagi sygnałowe	9-R	Flagi sygnałowe	Flagi sygnałowe
Silnik	ZIS-16	GAZ-202	GAZ-203	GAZ-203	GAZ-203	GAZ-203
Moc (KM)	85	85	140	140	140	140
Prędkość maksymalna (km/h)	45	45	45	45	45	45

dami GAZ. Kiedy wiosną 1943 roku wszystkie działania związane z T-90 były przekazywane do Zakładów nr 40 pojawiła się idea wykorzystania wieży tego pojazdu na kadłubie wycofanego z produkcji jeszcze w lipcu poprzedniego roku małego czołgu T-60. Proponowany pojazd otrzymał oznaczenie SZU (Samochodnaja Zenitnaja Ustanowka). prototyp został zbudowany przed lipcem 1943 roku. Do jego budowy wykorzystano kadłub czołgu T-60 z ostatnich serii produkcyjnych, na którym z przodu umieszczono dodatkowy pancerz.

Na tym kadłubie miała być ustawiona wieża z T-90. Według Sawina, który w tym czasie pracował wyłącznie dla floty, jego słowa o „łatwości" połączenia obu komponentów były prorocze. Okazało się, że w rzeczywistości wieżę trzeba zaprojektować niemal od podstaw. Ostatecznie otrzymano konstrukcję całkowicie różną od wież i T-60 i T-70. Wykorzystano w niej niektóre z rozwiązań przewidywanych dla T-90, jak i pojazdu z OKB-15. Na wzór ZUT wprowadzono strop z otwieranych paneli całkowicie zamykający wieżę. Z tyłu pojawiła się nisza przeznaczona na radiostację 12-R. Obydwa karabiny z podstawą i maską zostały przejęte z T-90, ale celownik K-8T został umieszczony centralnie. Wprowadzono elektryczny spust i możliwość strzelania także ogniem pojedynczym. Prędkość naprowadzania w obu płaszczyznach doprowadzono do 10o na jeden obrót pokrętła. Masa prototypu 6420 kg była zbliżona do masy T-60 (6480 kg).

Testy prototypu przeprowadzono między 12 a 25 lipca 1943 roku. Ich program obejmował jazdę na trasie 200 km częściowo przebiegającą na terenie piaszczystym oraz strzelanie. Nie udało się zrealizować prowadzenia ognia do celu holowanego przez samolot. Próby wykazały złe wyważenie wieży i błędy w jej konstrukcji. Przy zamkniętych panelach strzelec podczas jazdy uderzał głową w ich zamek. Oprócz tego panele nie były szczelne.

Przeprowadzono strzelanie do celu naziemnego z odległości 400 m. Podczas prowadzenia ognia z miejsca uzyskano dość dobre skupienie, z 60 pocisków trafiły 42. Gorzej było podczas jazdy, kiedy uzyskano zaledwie 7 trafień. Wynoszący 70° kąt podniesienia luf uznano za niewystarczający i polecono jego zwiększenie do 85°. Po przekroczeniu 40° kąta podniesienia zdarzały się zacięcia lub zaklinowanie łusek. Drugi z tych problemów powodowało zbyt małe okno wyrzutowe. Planowano zastąpienie celownika TMFP krótszym 5T i zwiększenie jednostki ognia z 480 do 1500 naboi.

Końcowy protokół z prób stwierdzał jedynie konieczność usunięcia usterek. O produkcji seryjnej nie było wzmianki, chociaż po dopracowaniu byłby to dość skuteczny pojazd. Jego produkcja byłaby w miarę tania, bowiem armia miała jeszcze dość dużo T-60 pozbawionych wartości bojowej. Przeszkodą były dwa czynniki. Po pierwsze armia zdecydowała się na samobieżne działo przeciwlotnicze bazujące na SU-15, w którym wykorzystywano przedłużone podwozie T-70. A po drugie definitywnie zrezygnowano z produkcji DSzK z zasilaniem bębnowym. Do końca wojny i jeszcze długo po niej do tej koncepcji już nie wracano. Zmiana poglądów nastąpiła dopiero w połowie lat pięćdziesiątych, kiedy zbudowano ZSU-57-2.

Krzysztof Cieślak ❑

eprasa.pl 9415ad6232

Wojna sueska 1956 roku



KONRAD M. SZELEST

Militarne zwycięstwo Izraela, polityczna klęska europejskich potęg

Kiedy pod koniec października 1956 roku padły pierwsze strzały na półwyspie synajskim, opinia publiczna zaczęła kreślić scenariusz kolejnego, lokalnego konfliktu pomiędzy Arabami i Żydami. W pierwszym momencie trudno było przewidzieć, że nad Bliskim Wschodem może zawisnąć widmo III wojny światowej i... wykorzystania głowic nuklearnych.

Utworzenie Państwa Izrael na terenie brytyjskiego terytorium mandatowego w 1948 roku zostało bardzo negatywnie przyjęte przez świat arabski. Zaledwie dzień po ogłoszeniu niepodległości państwa żydowskiego, 15 maja 1948 roku koalicja państw arabskich Egipt, Irak, Transjordania, Liban i Syria zaatakowały izraelskie terytorium. Jako oficjalny pretekst podano chęć utworzenia niepodległego państwa arabskiego na ziemiach historycznej krainy – Palestyny. Tak rozpoczęła się I wojna izraelsko-arabska, która na szali postawiła przetrwanie państwa żydowskiego, okupione tragedią Holocaustu i dążeniem stworzenia niepodległego tworu narodu wybranego, który przez dwa tysiące lat naznaczony był tułaczką po całym świecie. Ofensywa państw arabskich, które do walki wystawiły ponad 23 tysiące żołnierzy, została zwieńczona zdobyciem Jerozolimy i wygnaniem ze Starego Miasta całej ludności żydowskiej. Izraelska mobilizacja obejmująca blisko 100 tysięcy osób, zmieniła niekorzystne położenie młodego państwa. Na północy, starcia z siłami syryjskimi prowadzili osadnicy żydowscy uzbrojeni w przestarzały sprzęt wojskowy z końca XIX wieku i początku XX. Lekkie czołgi syryjskiej armii R35 produkcji francuskiej przegrywały „spotkanie" z koktajlami Mołotowa, których hurtowo używali Żydzi. Południowa ofensywa wojsk egipskich pomimo początkowych sukcesów została zatrzymana. Podpisane 11 czerwca zawieszenie broni pod naciskiem ONZ miało trwać miesiąc. Jednak plany przyłączenia pustyni Negew do państwa arabskiego, a Zachodniej Galilei do Państwa Izrael zostały zbojkotowane przez obydwie strony. Egipcjanie zerwali zawieszenie broni 8 lipca i przystąpili do kolejnego ataku. Trwający dziesięć dni marsz wojsk egipskich przez Palestynę został zastopowany i rozbity przez siły izraelskie. Kontrofensywa pozwoliła Żydom na poszerzenie opanowanego korytarza pomiędzy Jerozolimą a Tel Awiwem. W rękach żołnierzy izraelskich znalazł się Nazaret, historyczne mia-

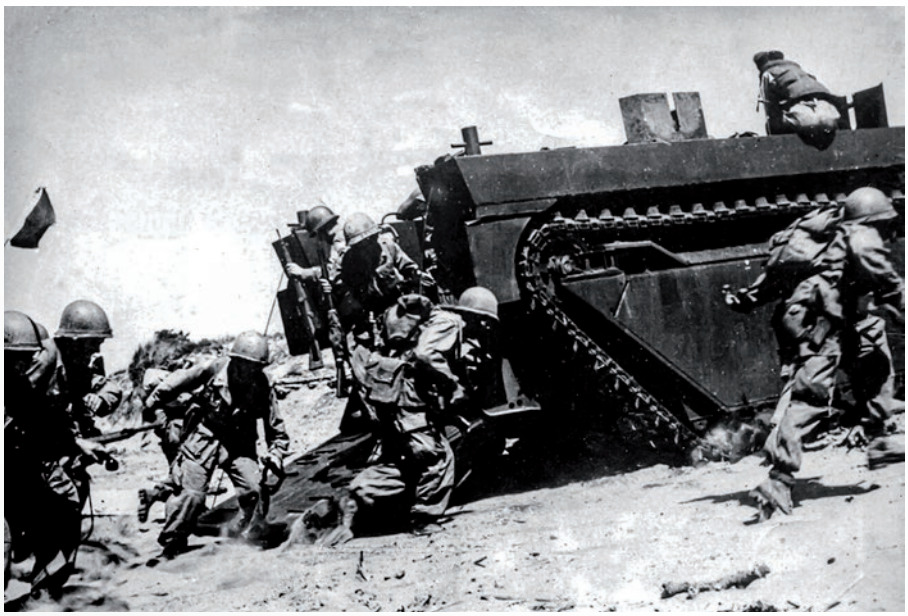
eprasa.pl 9415ad6232

sto w Galilei. Kolejny rozejm został podpisany 18 lipca 1948 roku z inicjatywy ONZ. Niecały miesiąc później, 17 września w Jerozolimie został zamordowany przez bojówkarzy żydowskiej organizacji Lechi wysłannik Narodów Zjednoczonych szwedki hrabia Folke Bernadotte, główny architekt planu pokojowego pomiędzy Arabami i Żydami. Po okresie dłuższej stabilizacji w październiku 1948 roku zostaje zerwany rozejm i Izrael rozpoczyna swoją ofensywę. Dochodzi do starć na pustyni Negew, Izrael zajmuje całą Galileę i wkracza na terytorium Libanu. W grudniu na skutek działań oskrzydlających wojska izraelskie zamykają w kotle armię egipską na Półwyspie Synaj i docierają do Morza Czerwonego. Następuje powolny proces podpisywania traktatów pokojowych przez państwa arabskie: 24 lutego 1949 roku z Egiptem, 23 marca z Libanem, 3 kwietnia z Transjordanią i 20 lipca z Syrią. Zgodnie z rezolucją Zgromadzenia Ogólnego ONZ z 9 grudnia 1949 roku Jerozolima otrzymuje status umiędzynarodowienia. 11 grudnia 1949 roku premier Dawid Ben Gurion ogłasza Jerozolimę stolicą Izraela. Wojna o niepodległość Państwa Izrael zakończyła się sukcesem, pokazując ogromną determinację i hart ducha Żydów. Dla świata arabskiego działania wojenne 1948-1949 były prawdziwą katastrofą. Na ich skutek ze swoich miejsc zamieszkania zostało wygnanych blisko 750 tysięcy Arabów. Po zwycięstwie do Izraela przybyło z krajów arabskich i Europy 700 tysięcy Żydów. Kiedy Armia zatrzymała koalicyjne siły arabskie, zaczęła rosnąć w siłę. Dla Palestyńczyków i ich sprzymierzeńców zwycięstwo Izraela było siarczystym policzkiem, który do dziś stanowi zadrę w sercu i sprawia, że Palestyna jest jednym z najbardziej „zapalnych" punktów na świecie.

NASER PRZEJMUJE WŁADZĘ I WPROWADZA NOWE STANDARDY

Gdy w 1952 roku w Egipcie grupa oficerów o mocnych sympatiach nacjonalistycznych obaliła króla Faruka, kraj faraonów stanął przed szansą na zbudowanie własnej niezależności i najmocniejszej pozycji w świecie arabskim. Przywódcą rebeliantów był pułkownik Gamel Abd-el Naser, który objął stanowisko ministra spraw wewnętrznych, a w lutym 1954 roku stanął na czele rządu jako premier. Jednym z głównych haseł przewrotu wojskowego było uwolnienie Egiptu od obecności brytyjskiej.

Choć Egipt uzyskał niezależność od Wielkiej Brytanii w 1935 roku, to jednak Londyn zachował kontrolę nad Strefą Kanału Sueskiego, dysponując 44% udziałów w Towarzystwie Kanału Sueskiego. Wraz z przewrotem wojskowym pod przywództwem Nasera, narodzinami egipskiego nacjonalizmu i mocną pozycją radykalnego Bractwa Muzułmańskiego stosunki brytyjsko-egipskie uległy gwałtownemu zaostrzeniu. Co gorsze w roku 1956 wygasał traktat o dzierżawie



Początek inwazji brytyjsko-francuskiej na Egipt – brytyjscy żołnierze lądują w rejonie Port Saidu.

strefy kanału. Na Downing Street można było wyczuć ogromne napięcie w związku z groźbą utracenia strategicznej przeprawy morskiej. Teren wokół kanału znajdujący się na pustyni liczył bowiem ponad 2 tysiące kilometrów kwadratowych pomiędzy Suezem a rzeką Nil. Na jego terenie znajdowała się baza brytyjskich sił zbrojnych, z załogą liczącą 80 tysięcy żołnierzy, kilka portów, dziesięć lotnisk, przystań dla wodnosamolotów oraz sieć dróg i torów kolejowych. Sam kanał był dla królestwa brytyjskiego na wagę złota. Dzięki tej drodze wodnej Londyn posiadał przysłowiowy zawór bezpieczeństwa w swoich imperialnych interesach. To właśnie Kanał Sueski stanowił bramę pomiędzy Bliskim a Dalekim Wschodem, mógł blokować sowieckie zakusy na tę część świata oraz zabezpieczał brytyjskie dostawy ropy, których znaczna część docierała na Morze Śródziemne właśnie tą drogą. Warto wspomnieć, że w połowie lat 50. XX wieku 1/3 statków korzystająca z kanału pływała pod brytyjską banderą. W roku 1954 brytyjski rząd porozumiał się z Naserem w sprawie opuszczenia kontyngentu wojskowego ze strefy



Czołg *Centurion* należący do Szwadrony B z 6. Royal Tank Regiment. Port Said, 6 listopada 1956 roku.

eprasa.pl 9415ad6232



Mosze Dajan – urodził się w 1915 roku w kibucu Degania nad jeziorem Tyberiadzkim jako dziecko imigrantów z Ukrainy. Od 1929 roku działał w strukturach Hagany (żydowskiej konspiracyjnej organizacji zbrojnej). Służył w żydowskich oddziałach zbrojnych w Palestynie, awansował do stopnia porucznika, by objąć funkcję zastępcy dowódcy zmotoryzowanej Policji Żydowskiej. W 1939 roku, kiedy Brytyjczycy zmielili podejście do Hagany jako części żydowskiego ruchu niepodległościowego, Dajan został aresztowany. Wraz z niepowodzeniami armii brytyjskiej podczas działań na Bliskim Wschodzie, Hagana powróciła do łask władz w Londynie. Dajan wyszedł na wolność w 1941 roku, aby objąć dowództwo żydowskich oddziałów, które wspomagały Brytyjczyków w zajmowaniu Syrii. To właśnie tam stracił oko, które przysłonięte czarną opaską stało się jego znakiem rozpoznawczym. Wraz z końcem II wojny światowej Hagana wypowiedziała walkę Brytyjczykom, walcząc o stworzenie niepodległego państwa żydowskiego. W trakcie I wojny izraelsko-arabskiej dowodził odcinkiem frontu w Dolinie Jordanu. Po wojnie awansowany do stopnia generała dywizji. W 1953 roku został mianowany szefem sztabu Sił Obronnych Izraela. Był głównym architektem kampanii synajskiej podczas wojny sueskiej. Odszedł z armii w 1958 roku w stopniu generała porucznika. W 1967 roku jako minister obrony odniósł miażdżące zwycięstwo, określane mianem izraelskiego blitzkriegu podczas wojny sześciodniowej przeciwko koalicji państw arabskich. Ustąpił ze stanowiska na skutek ostrej krytyki po niespodziewanym ataku arabskim rozpoczynającym wojnę Jom Kippur w 1973 roku. Powrócił do wielkiej polityki w 1977 roku jako minister spraw zagranicznych w rządzie Menachema Begina. Zmarł w 1981 roku.

kanału w przeciągu następnych 7 lat. Oczywiście Londyn zachował zasadnicze prawo dostępu. Jak grom z jasnego nieba spadła wiadomość o zerwaniu porozumienia przez Egipt 26 lipca 1956 roku. Kair jako powód tej decyzji podał decyzję amerykańskiej administracji o wstrzymaniu finansowania wielkiego marzenia Nasera: budowy Tamy Asuańskiej na Nilu. Egipski prezydent ogłosił nacjonalizacje kanału, która w kręgach historyków została opisana jako deinternalizacja tej kluczowej przeprawy morskiej.

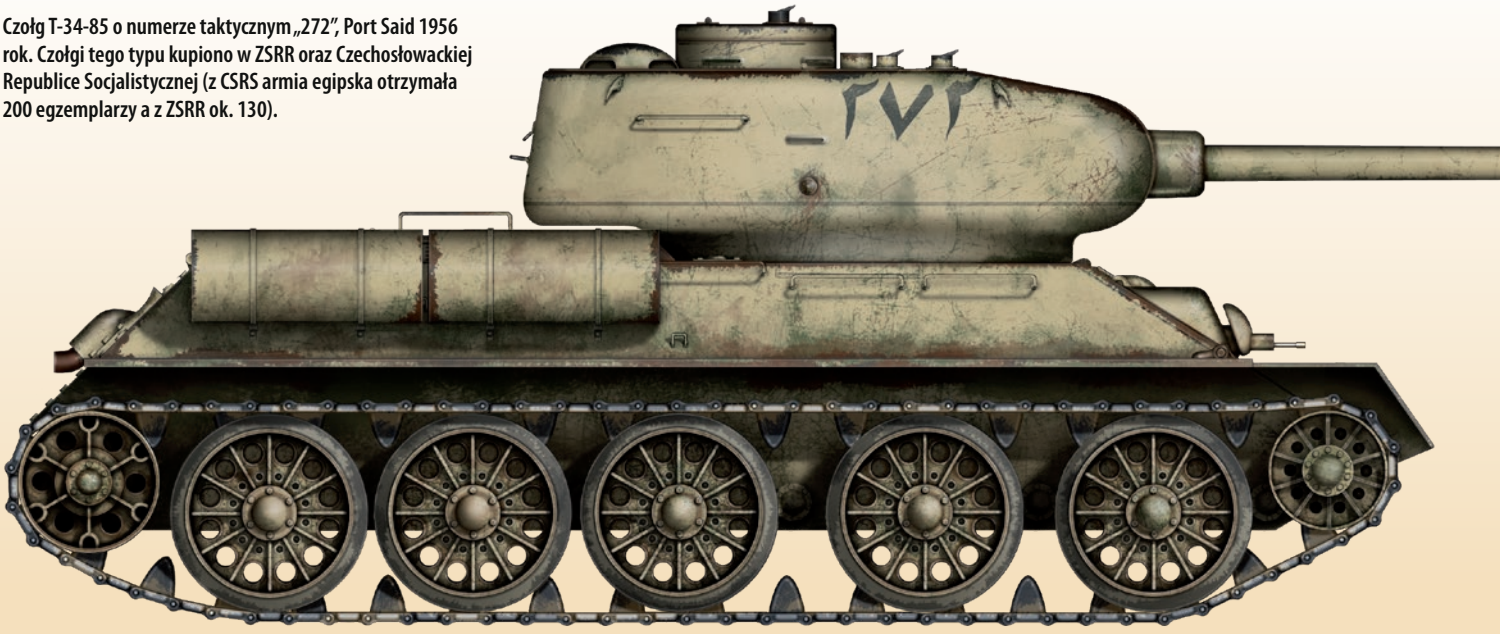
LONDYN PLANUJE SPISEK

Brytyjski premier Anthony Eden wpadł w szał. Podczas specjalnej narady, przekazał brytyjskiej służbie wywiadowczej SIS sugestię przeprowadzenia przewrotu w Egipcie, włącznie z fizyczną likwidacją Nasera. Premier chciał natychmiastowego działania, które doprowadziłoby do upadku Nasera. Padły słowa o wysłaniu do Kairu grupy zabójców, podarunku w postaci wybuchowych cygar czy zatruciu posiłków w rezydencji prezydenta. Kierownictwo MI5 starało się wyperswadować Edenowi „szalone" pomysły, które skompromitowałby Zjednoczone Królestwo na arenie międzynarodowej, i byłby przyczynkiem do nieprzewidzianych ruchów sojuszników Kairu. Eden nie chciał jednak odpuścić i za wszelką cenę dążył do ukarania Nasera. W jego głowie narodził się plan zawiązania międzynarodowej zmowy, która raz na zawsze miała rozwiązać problem Kanału Sueskiego. Jako uczestnicy spisku udział miały wziąć strona brytyjska, francuska i izraelska. Szczegóły operacji wojskowej zostały nakreślone 24 października 1956 podczas konferencji w podparyskiej miejscowości Sevres. Według założeń tzw. Protokołu z Sevres wojska izraelskie miały najechać Egipt, wykonując atak przez półwysep Synaj. W odpowiedzi na zagrożenie spowodowane kolejną wojną izraelsko-arabską, siły brytyjsko-francuskie przeprowadzą interwencję zbrojną, aby zabezpieczyć interesy krajów zachodnich w Egipcie, szczególnie złoża ropy naftowej i Kanał Sueski. Zuchwałość Edena nie przewidywała nawet poinformowania o planach operacji największego brytyjskiego sojusznika – Stanów Zjednoczonych. Było to spowodowane sympatią, jaką Naser był darzony zarówno przez prezydenta Dwighta Eisenhowera, jak i szefa CIA Allena Dullesa. Obydwaj panowie uważali egipskiego prezydenta za gwaranta bezpieczeństwa amerykańskich interesów w Egipcie. Zarówno Brytyjczycy, jak i Francuzi uważali, że pomimo braku informowania Białego Domu i Langley, w ostateczności Amerykanie i tak poprą działania państw zachodnich, ze względu na zwrot Nasera w stronę Związku Sowieckiego. Udział Izraela wydawał się kwestią naturalną z perspektywy ciągłego napięcia pomiędzy Żydami a Arabami, którzy nie mogli zaakceptować klęski swoich wojsk w wojnie z lat 1948-1949.

STRATEGICZNY KUNSZT IZRAELA

Izrael przygotowywał plany kampanii sueskiej po dokładnej analizie ewentualnych kroków, jakie w przypadku ataku podejmą siły egipskie. Wykluczono obronę kordonową jako preferowany typ zatrzymania wojsk Nasera. Politycy i najwyższe dowództwo izraelskie przyjęło koncepcję z wykorzystaniem uderzenia wyprzedzającego z jednoczesnym przeniesieniem głównych działań zbrojnych na terytorium Egiptu. Wojska izraelskie skierowane do działań na Półwyspie Synaj, liczące 70 tysięcy żołnierzy zostały podzielone na cztery zgrupowania.Otrzymały następujące

Czołg T-34-85 o numerze taktycznym „272", Port Said 1956 rok. Czołgi tego typu kupiono w ZSRR oraz Czechosłowackiej Republice Socjalistycznej (z CSRS armia egipska otrzymała 200 egzemplarzy a z ZSRR ok. 130).



Malował: Sławomir Zajączkowski.

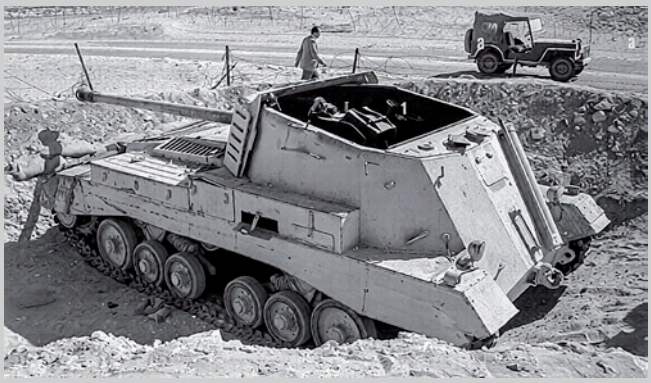
eprasa.pl 9415ad6232

Armia egipska po zakończeniu II wojny światowej pod kątem uzbrojenia opierała się na brytyjskim sprzęcie wojskowym dostarczonym przez Zjednoczone Królestwo podczas trwania konfliktu światowego. Porażka w I wojnie izraelsko-arabskiej pokazała jednak, że Egipt w dużej mierze dysponował przestarzałym sprzętem, który trafił na wyposażenie wojska z przejętych przez Wielką Brytanię magazynów z bronią produkcji niemieckiej i włoskiej. Już wtedy egipski król Faruk I myślał o potrzebie zmiany podstawy uzbrojenia armii, która miała być wiodącą siłą militarną w regionie. Jeszcze przed wojną, Egipt za pośrednictwem Wielkiej Brytanii zwrócił się do Stanów Zjednoczonych z prośbą o dostarczenie 40 sztuk czołgów Sherman, które znajdowały się w bazie w Ismailii, pozostającej pod kontrolą Amerykanów. Biały Dom nie wyraził na to zgody. W 1949 roku pod naciskiem Londynu, Włosi zgodzili się podpisać umowę na sprzedaż Egiptowi 40-50 byłych brytyjskich czołgów *Sherman* M4A2 i M4A4, które pozostały na Półwyspie Apenińskim po zakończeniu II wojny światowej. Pomimo że w tamtym czasie obowiązywało embargo na sprzedaż sprzętu wojskowego na Bliski Wschód, włoski rząd próbował sprzedać czołgi Izraelowi. Transakcja ta została odkryta przez Brytyjczyków, którzy przejęli sprzęt i nakazali przekazać *Shermany* do Egiptu, również łamiąc obowiązujące embargo. Włochy do maksimum spowolniły przekazanie zakupionych przez Egipt *Shermanów*, które znalazłszy się w końcu nad Nilem, nie były w stanie zmienić fatalnego położenia sił egipskich w I wojnie izraelsko-arabskiej. Dodatkowo parę maszyn i tak trafiło do armii izraelskiej, jasno pokazując sympatię państwa włoskiego wobec Izraela. Do momentu przewrotu wojskowego i obalenia króla Faruka, egipskie siły zbrojne otrzymały 90 egzemplarzy *Shermanów* M4A2 i M4A4 z różnych źródeł. Część z nich pochodziła z magazynów i złomowisk będących spadkiem po światowym konflikcie z lat 1939-1945.



***Sherman* M4A4 armii egipskiej w 1952 roku.**

Wraz z dojściem do władzy Nasera zmieniła się optyka w szukaniu sprzymierzeńca w trudnej sytuacji na Bliskim Wschodzie, w jakiej znajdował się Egipt. Kair znalazł oparcie w postaci Związku Sowieckiego i państw socjalistycznych. Do 1956 roku kraj nad Nilem otrzymał 230 egzemplarzy czołgów T-34-85 oraz dział samobieżnych SD-100, czechosłowackich maszyn będących licencyjnymi wersjami sowieckich pojazdów bojowych. Z kolei *Shermany* M4A4 przeszły rewitalizację przez zamontowanie wysokoprężnego silnika General Motors 6046 M4A2, dzięki czemu zwiększył się zasięg czołgu oraz wieży strzelniczej identycznej, jak we francuskim AMX-13-75, wraz z działem CN-75-50 kal. 75 mm L.62.5. Dzięki powyższemu podrasowaniu powstała hybryda o nazwie M4 A4 FL-10. Uzbrojenie oraz ochrona czołgu była na poziomie izraelskiego *Shermana* M-50 *Dagem Alef*, stanowiącego trzon sił pancernych armii izraelskiej w połowie lat 50. XX wieku. Przewaga egipskich maszyn nad standardowymi *Shermanami* armii izraelskiej polegała na wyposażeniu w automatyczny mechanizm ładowania, który pozwalał na oddanie strzału co 3-5 sekund.



Zdobyty przez armię izraelską w rejonie Abu Agelia egipski niszczyciel czołgów *Archer* (Egipcjanie dysponowali 200 egzemplarzami tych pojazdów).

Jesienią 1956 roku armia egipska liczyła około 100 tysięcy żołnierzy i dysponowała 650 czołgami i działami samobieżnymi (w tym 150 sztuk T-34-85 i 100 sztuk SU-100).

W 1955 roku Egipt zakupił od Czechosłowacji 86 myśliwców MIG-15 bis i szkolno-treningowych MIG-15 UTI, 39 odrzutowców bombowych Ił-20 oraz 20 transportowych Ił-14.

Wraz z wybuchem konfliktu sueskiego Egipt dysponował 70 tysiącami gotowymi do walki żołnierzami, stacjonującymi na Półwyspie Synaj.

zadania: Grupa Północ miała przeprowadzić natarcie w kierunku Rafah, Al-Arisz i Al-Kantarę, obchodząc od strony południowej siły egipskie broniące Gazy. Zgrupowanie Centrum otrzymało zadanie uderzenia na Nitsanę i Ismajlę. Grupa Gaza wskutek podjętych działań musiała rozbić wojska egipskie broniące Gazy, by później z wykorzystaniem działań zaczepnych przejąć kontrolę nad całą strefą. Grupa Południe za pomocą desantu powietrznego opanować przełęcz Mitla, odpierać ataki Egipcjan do przybycia głównych sił izraelskich, po czym przeprowadzić natarcie w stronę Kanału Sueskiego. Ostatnia z grup – Oddział Wydzielony Wschód i Oddział Wydzielony Zachód, w których skład wchodziły dwie brygady piechoty, miał zająć południową część Półwyspu Synaj i otworzyć Zatokę Akaba.

Reszta sił izraelskich została rozdysponowana w formie ugrupowań obronnych wzdłuż granic z Syrią, Jordanią i Libanem. Za dowództwo sił skierowanych przeciwko Egiptowi (określonego mianem frontu południowego) odpowiadał pułkownik Asaf Simhoni, jednak w rzeczywistości działaniami zbrojnymi kierował Szef Sztabu Generalnego generał Mosze Dajan. Izrael chciał, aby cała operacja zbrojna trwała jak najkrócej. Według planu opracowanego przez Dajana i jego sztabowców pierwsza rubież obronna Egipcjan miała być całkowicie zniszczona, uniemożliwiając wycofywanie się sił egipskich w głąb kraju. Jako priorytetowe zadania określono odcięcie Strefy Gazy, związanie i manewr oskrzydlający sił przeciwnika wokół Abu Ageili, oraz zajecie i utrzymanie przez wojska powietrznodesantowe przełęczy Mitla, którą przebiegał główny szlak komunikacyjny do Suezu. Izraelskie wojska pancerne miały atakować skrzydła egipskich odwodów i likwidować próby Egipcjan chcących odzyskać kontrolę nad przełęczą Mitla. Dowództwo izraelskiego sztabu generalnego sięgnęło również po śmiały plan przeprawy sił przez wschodnie brzeg Zatoki Akaba w kierunku Szarm asz-Szajch, aby unicestwić stacjonujące tam siły Egipskie. Rejon ten dotychczas uznawany był za nieprzebyty. Operacja, której architektem był Mosze Dajan, otrzymała kryptonim „Kadesz".

KONIEC CISZY, POCZĄTEK WOJNY

Wstęp do wojny sueskiej miał miejsce 28 października 1956 roku. Na podstawie danych wywiadowczych, Izrael wszedł w posiadanie informacje, że z Syrii do Egiptu wystartował samolot, na pokładzie, którego znajdował się egipski marszałek Abdim Hakim Amar, który wracał z Damaszku po podpisaniu wojskowego porozumienia z Syrią i Libanem. Była to doskonała okazja, aby zadać pierwszy i bardzo dotkliwy cios siłom zbrojnym Egiptu. Nie zważając na konsekwencje, Izrael zestrzelił egipski samolot. Wskutek ataku zginęła cała załoga i pasażerowie. Na pokładzie nie było jednak Amara, który postanowił dłużej pozostać w Syrii.

Izrael rozpoczął wojnę sueską 29 października 1956 roku o godzinie 15:30, kiedy to w okolicy przełęczy Mitla samoloty zrzuciły siły powietrznodesantowe. Spadochroniarze mieli za zadanie opanować strategiczne przejście komunikacyjne, aby zapewnić bezpieczny przejazd

eprasa.pl 9415ad6232

Izrael zmobilizował na czas operacji sueskiej 45 tysięcy żołnierzy. Dodatkowo mobilizacja obejmowała 130 tysięcy rezerwistów, którzy mieli stanowić obronę państwa izraelskiego przed Libanem, Syrią i Jordanią.



Mosze Dajan w czasie przeglądu wojsk izraelskich, Synaj 1956 rok.

Siły pancerne Izraela podczas wojny sueskiej oparte były w głównej mierze na czołgach *Sherman* M-50 *Dagem Alef* oraz zmodernizowanej wersji brytyjskiego czołgu *Centurion* Mk. V – *Sho't Kal Alef*. Powyższa maszyna była uznawana za powojenny czołg tzw. I generacji. *Centurion* (MBT – Main Battle Tank) podstawowy czołg pola walki, stanowił hybrydę, która poprzez modyfikacje mogła funkcjonować kilkadziesiąt lat.

Koalicja aliancka

Siły brytyjskie skierowane na Synaj liczyły 45 tysięcy żołnierzy, natomiast Francuzi dysponowali 34 tysiącami żołnierzy.



Lotniskowiec HMS *Bulwark* jeden z czterech okrętów tej klasy skierowanych do działań przeciwko Egiptowi.

Głównymi jednostkami brytyjskich sił lądowych biorących udział w operacji sueskiej były: 3. Brygada Royal Marines, 40. 42. i 45. Commando – elitarne jednostki uderzeniowe Royal Marines, 16. Samodzielną Brygadę Spadochronową oraz 6. Królewski Pułk Pancerny.

Francuzi przeznaczyli do działań zbrojnych w ramach konfliktu sueskiego 2. i 3. Kolonialny Pułk Spadochronowy, 1. Pułk Strzelców Spadochronowych oraz utworzoną w 1956 roku 10. Dywizję Spadochronową, 7. Lekka Dywizja Zmechanizowana.

W ramach zmagań powietrznych, w trakcie operacji sueskiej, Brytyjczycy dysponowali eskadrami myśliwsko-szturmowymi RAF: dywizjony 6. i 249., które bezpośrednio wspierały działania wojsk lądowych i zwalczały cele na lądzie. Z kolei eskadry bombowe RAF były odpowiedzialne za strategiczne naloty na egipskie lotniska. Dywizjony: 9.,12., 101., 109., 139. i 249. operowały na maszynach odrzutowych English Electric *Camberra*, a dywizjony: 138., 148. i 214. na Vickers *Valiant*.

Dywizjony Fleet Air Arm (FAA), czyli sił powietrznych Royal Navy stacjonowały na brytyjskich lotniskowcach HMS *Eagle*, HMS *Albion*, HMS *Bulwark* i HMS *Theseus*. Były to eskadry myśliwców Hawker *Sea Hawk*, dywizjony: 800., 802., 804., 810., 839., 895.,898., 899., dywizjony myśliwców pokładowych de Havilland *Sea Venom*: 809., 892. i 893. oraz 830. dywizjon samolotów szturmowych Westland *Wyvern*.

Francuska marynarka wojenna dysponowała dwoma lotniskowcami: *Arromanches* oraz *La Fayette*. Z ich pokładów startowały eskadry podstawowych samolotów francuskiej marynarki wojennej, czyli amerykańskie Vought F4U-7 *Corsair*.



Weteran francuskiej marynarki wojennej pancernik *Jean Bart*.

W operacji sueskiej francuskie lotnictwo wykorzystało trzy eskadry swoich samolotów, w tym jedną z maszynami *Mystere IVA*. To właśnie eskadra de Chasse (2e Escadre de Chasse) została potajemnie przetransportowana do Izraela i przemalowana na barwy tamtejszych maszyn bojowych, aby ukryć rzeczywisty udział Francji w konflikcie. Pozostałe dwie oparte na samolotach F-84F *Thunderstreak* stanowiły części dywizjonów 1/1 Corse, 2/1 Morvan i 3/1 Argonne.

W kwestii sił morskich, brytyjsko-francuska grupa zadaniowa Task Force 345, która operowała w trakcie działań operacji sueskiej, liczyła około 230 jednostek pływających różnego typu (200 brytyjskich i 30 francuskich). Oprócz wspomnianych wcześniej lotniskowców były to m.in. okręty podwodne (sześć brytyjskich i pięć francuskich), niszczyciele (13 brytyjskich i 12 francuskich), krążowniki (trzy brytyjskie i francuski) oraz jeden krążownik francuski *Jean Bart*.

reszcie sił 202. Brygady Powietrznodesantowej dowodzonej przez pułkownika Ariela Szarona. Jego zadaniem było poprowadzić swoje wojska do Kanału Sueskiego, a następnie skierować się wzdłuż Morza Czerwonego do Cieśniny Tirańskiej. Desant izraelski pomimo odległości 4 kilometrów od właściwego celu, okazał się sukcesem. Egipcjanie wpadli w panikę, porzucili swoje pozycje i uciekli w głąb pustyni. Wczesnym rankiem 30 października wojska izraelskie w dalszym ciągu nie osiągnęły przełęczy Mitla. Jednak zagrożenie ze strony oddziałów egipskich było znikome, pierwszy z pododdziałów znajdował się ponad 30 kilometrów po drugiej stronie przełęczy. Faktycznie nieobsadzona przez wojska egipskie przełęcz Mitla została zabezpieczona przez żołnierzy 202. BP, a jej główne siły ruszyły w kierunku Suezu. Egipcjanie starali się przeprowadzić kontrnatarcie w tym kierunku, jednak skuteczność ich działań była znikoma. W tym czasie operujące blisko granicy pozostałe siły 202. BP wdarły się do miejscowości Al - Akuntilla, rozbiły słabo zorganizowane jednostki egipskie i skutecznym rajdem opanowały An - Nahl. Egipcjanie okopali się po zachodniej części przełęczy Mitla i próbowali atakować nadchodzące siły izraelskie. 31 października zdobywcy An - Nahl ruszyły w kierunku przełęczy Mitla, aby po jej zachodniej stronie wspomóc swoich kolegów, próbujących całkowicie zdławić opór egipskich obrońców. Dowodzone przez Ariela Szarona siły co rusz zmuszały Egipcjan do odwrotu. Na północy siły izraelskie opanowały Strefę Gazy i Rafah, po czym ukierunkowały atak na Al-Kantarę. W centralnej strefie pod naporem sił izraelskich padła Gifgafa, a dalszym celem była Ismaila. Siły 202. BP po odrzuceniu wojsk egipskich skierowały się na południe, wzdłuż wybrzeża Zatoki Sueskiej. Skuteczny atak spadochroniarzy, pozwolił Izraelczykom zdobyć 2 listopada miejscowość At-Tur w południowej części Półwyspu Synaj. Trzy dni później, 5 listopada siły Izraela nacierające od Al-Kuntila wzdłuż linii brzegowej Zatoki Akaba zdobyły Szarm asz- Szajch. W ciągu ośmiu dni cały półwysep Synaj znalazł się w rękach Izraelczyków.



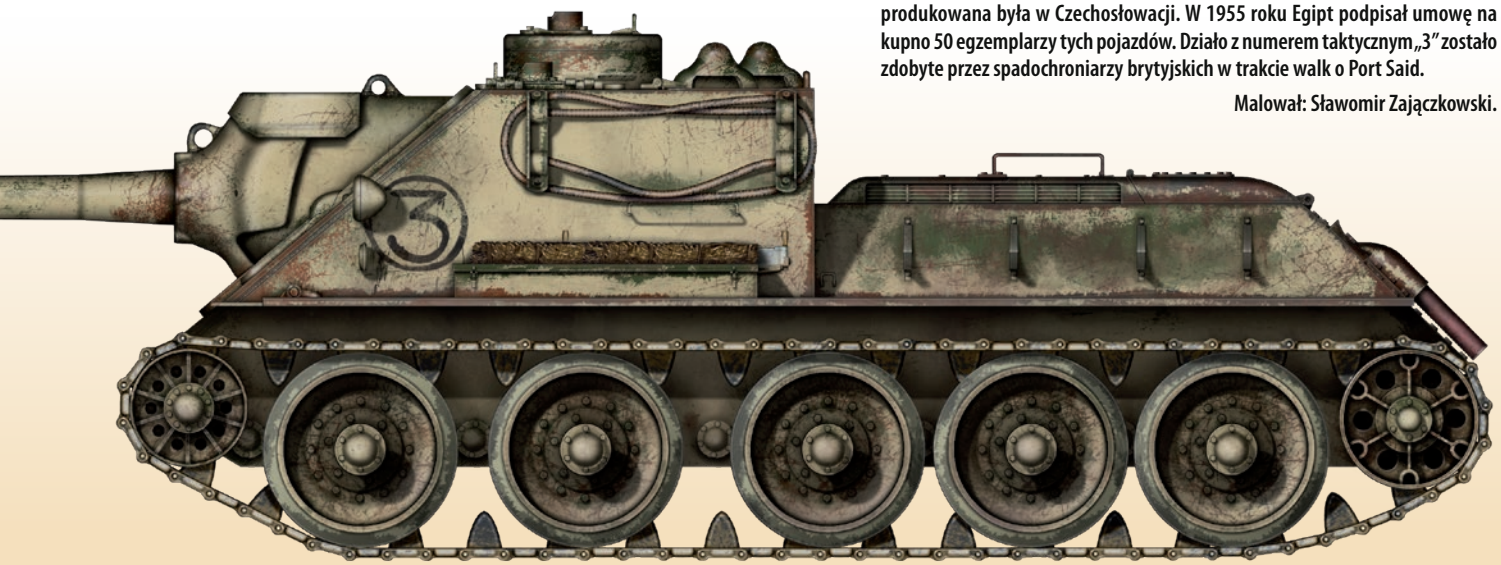
eprasa.pl 9415ad6232

SPISKOWCY WCHODZĄ DO GRY

Jak na poczynania i sukcesy Państwa Izrael zareagowały Wielka Brytania i Francja? Ta kwestia była ściśle powiązana z decyzjami, które zapadły w Białym Domu. Już 29 października do waszyngtońskiego Departamentu Stanu wezwano ambasadora Izraela w Stanach Zjednoczonych – Abbę Ebana. Amerykanie zażądali wyjaśnienia wydarzeń, które zaskoczyły zarówno prezydenta Dwighta Eisenhowera, jak i światową opinię publiczną. Problem w tym, że sam Eban nie wiedział czy to Izrael zaatakował, czy został zaatakowany przez Egipt. Próbując udzielić wyważonej odpowiedzi., plątał się wobec twierdzeń mówiących o zdecydowanie obronnym charakterze działań izraelskiego rządu. Jego odpowiedzi nie były jednak dla Amerykanów satysfakcjonujące. Tym bardziej że w trakcie spotkania z Ebanem szef wydziału bliskowschodniego Departamentu Stanu William Rountree otrzymał informację, że to Izrael najechał Egipt. Ambasador otrzymał polecenie powrotu do ambasady i ustalenia co faktycznie dzieje się w jego kraju. Tymczasem rząd izraelski wydal oświadczenie, że operacja wojskowa skierowana przeciwko Egiptowi miała za zadanie wyeliminowanie baz fedainów znajdujących się na Synaju, stanowiących realnie zagrożenie dla istnienia Państwa Izrael. Problem w tym, że na Półwyspie Synaj nie istniała ani jedna taka baza. Była to wyłącznie prowokacja, dająca pretekst do brytyjsko-francuskiej interwencji. O ile William Rountree łagodnie obszedł się z izraelskim ambasadorem, to prezydent Eisenhower wydał polecenie Johnowi Fosterowi Dullesowi, amerykańskiemu Sekretarzowi Stanu, aby ten przekazał Izraelczykom, że Stany Zjednoczone nałożą sankcje, zwrócą się do ONZ i poczynią wszelkie kroki, aby powstrzymać rajd na Egipt. W tym czasie oddziały Ariela Szarona rozbijały źle skoordynowaną obronę wojsk egipskich. Dzień po ataku, 30 października Londyn i Paryż wystosowały ultimatum dla Izraela i Egiptu. Walczące państwa miały zaniechać wszystkich działań zbrojnych na lądzie, wodach i w powietrzu. Dodatkowo wszystkiej jednostki, zarówno izraelskie, jak i egipskie miały zostać wycofane na odległość 10 mil od brzegów Kanału Sueskiego. Ponadto Kair powinien zaakceptować fakt, stacjonowania w Port Said, Ismaili i Suezie sił brytyjsko-francuskich, co faktycznie można było określić jako tymczasową okupację tego miejsca przez europejskie wojska. Jako powód została podana gwarancja swobodnej i bezpiecznej żeglugi przez kanał oraz rozdzielenie walczących stron. Gdyby powyższe ultimatum nie zostało przyjęte przez Izrael i Egipt w ciągu najbliższych 12 godzin, Brytyjczycy i Francuzi mieli rozpocząć operację wojskową. Patrząc realnie, wszystkie punkty powyższego ultimatum były absurdalne. Egipt, który stał się celem izraelskiego ataku, miał wycofać swoje wojska z obszaru stanowiącego faktycznie suwerenne terytorium swojego kraju i wyrazić zgodę na okupację strefy sueskiej, a Izrael powstrzymać najazd swoich wojsk i wycofać się na odległość 10 mil. Żądania, jakie wobec Egiptu wystosował Londyn i Paryż stanowiły makabryczną kpinę z suwerenności tego kraju na granicy Afryki i Azji. Według jakiego prawa Egipt miał zrzec się części swojego terytorium? Rząd izraelski wręcz błyskawicznie zasugerował, że przyjmie ultimatum pod warunkiem takiej samej deklaracji ze strony Egiptu. Takie postępowanie było oczywiście niepoważne. Władze w Kairze nie miały zamiaru przystać na brytyjsko-francuskie żądania. Działania zbrojne, które toczyły się na półwyspie synajskim, marsz wojsk izraelskich i rozpaczliwa obrona Egipcjan, zostały uznane za powód „pokojowej" interwencji europejskich mocarstw.



W Port Saidzie doszło do walk pomiędzy Brytyjczykami i armią egipską.



Działo samobieżne SD-100 czyli licencyjna wersja radzieckiego SU-100, która produkowana była w Czechosłowacji. W 1955 roku Egipt podpisał umowę na kupno 50 egzemplarzy tych pojazdów. Działo z numerem taktycznym „3" zostało zdobyte przez spadochroniarzy brytyjskich w trakcie walk o Port Said.

Malował: Sławomir Zajączkowski.

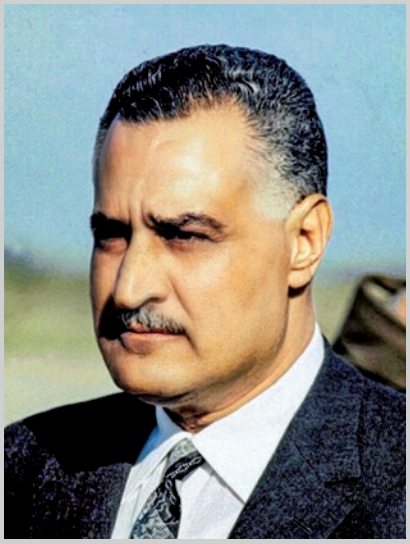
eprasa.pl 9415ad6232

Tymczasem w Waszyngtonie prezydent Eisenhower zastanawiał się jak zatrzymać Izrael i planowaną przez Londyn i Paryż akcją militarną. W liście do premiera Edena wyraził ogromne obawy w przypadku, w którym ONZ uzna państwo Izrael za agresora, a Naser zwróci się o pomoc do Związku Sowieckiego. Sytuacja może drastycznie zaostrzyć się i stanowić przyczynek do międzynarodowego konfliktu zbrojnego, nie wykluczając nawet opcji… atomowej.

DOBIĆ EGIPT

Czy dywagacje prezydenta Stanów Zjednoczonych z brytyjskim premierem zmieniły cokolwiek w planach opracowanych w Londynie i Paryżu? Jak pokazała historia, wypadki potoczyły się poza kontrolą Białego Domu. Kiedy upłynął czas odpowiedzi na ultimatum siły brytyjsko-francuskie były w gotowości i realizacji pierwszej fazy operacji „Muszkieter". Wieczorem 31 października 1956 roku z brytyjskich baz na Cyprze i Malcie wystartowały zgrupowania bombowców. Pierwszy atak wymierzony był w egipskie bazy lotnicze, aby wyeliminować możliwe działania odwetowe. O godzinie 21:30 rozpoczęło się bombardowanie Almazy. 1 listopada z lotniskowców sił sprzymierzonych wystartowały samoloty, mające za zadanie zniszczyć lotniska położone w pobliżu Kairu oraz bazy egipskiej marynarki wojennej. Trwające do 4 listopada naloty sił brytyjsko-francuskich kosztowały Egipt utratę 266 samolotów. Sprzymierzeni stracili siedem maszyn i trzech lotników, którzy ponieśli śmierć. Pod koniec dnia, 4 listopada dowództwo sił brytyjsko-francuskich podjęło decyzję o rozpoczęciu kolejnego etapu operacji, desantu pod kryptonimem „Teleskop". Rankiem 5 listopada w powietrze wzbiły się samoloty transportowe ze spadochroniarzami wojsk sprzymierzonych. Brytyjski batalion w liczbie 600 żołnierzy wylądował koło godziny 7 w pobliżu lotniska Gamil, znajdującego się w odległości 10 kilometrów od Port Said. Z kolei batalion francuskiego 2. Pułku Spadochroniarzy Kolonialnych tuż przy przepompowni wodnej, położonej 3 kilometry od miasta. Francuzi mogli mieć obawy co do desantu, mającego na celu opanowanie mostu w pobliżu Port Fuad. Spadochroniarze desantowani z niewielkiej wysokości „runęli" wręcz na znajdujących się pod nimi Egipcjan. Francuzom udało się zdobyć i opanować most, ale w Port Fuad rozpoczęły się krwawe walki. Dzień później, 6 listopada drogą morską ruszyły pierwsze brytyjskie transportery pływające. Egipcjanie nie byli w stanie stawić oporu pierwszej fali nadciągających sił brytyjskich. Zajęte zostały budynki w niewielkiej odległości od plaży. Druga część brytyjskiego natarcia stanowiła już huraganowy atak. Obrońcy niedysponujący ciężkim sprzętem mogli jedynie nawiązywać działania zaczepne wśród zabudowań. Jednak pod naporem samolotów szturmowych i czołgów, które zostały desantowane na plaże z transporterów, obrońcy nie mieli większych szans na odparcie ataku. Po godzinie 10 Brytyjczycy przeprowadzili desant śmigłowcowy. Było to wydarzenie historyczne. Nigdy wcześniej w żadnym konflikcie zbrojnym śmigłowce nie zostały użyte na tak dużą skalę. W pierwszej fazie za pomocą 12 śmigłowców przetransportowano 116 żołnierzy i ponad 11 ton sprzętu. W kolejnej godzinie liczba ta została zwiększona o 415 żołnierzy i 32 tony ładunku. Powyższe liczby robią wrażenie, biorąc pod uwagę, że używane przez brytyjską armię śmigłowce Whirlwind HAS 22, Whirlwind HAR2 oraz Hycomore HC14 mogły zabrać na swój pokład kolejno 7,5 i 2 żołnierzy. Brytyjczycy desantowani ze śmigłowców rozpoczęli przejmowanie terenów będących w pobliżu targu rybnego, gdzie musieli wyeliminować odpowiedzialnych za obronę egipskich żołnierzy i policjantów. Desantowane w dalszej kolejności siły francuskie, nie napotkały właściwie żadnego oporu. Siły egipskie wywiesiły białą flagę po pierwszym ataku brytyjskim. Wieści o sukcesach sił sprzymierzonych w Said sprawiły, że morale obrońców w Faud mocno „poszybowały" w dół i przyczyniły się do poddania miasta. Dwa egipskie porty padły, a wojska brytyjsko-francuskie ruszyły wzdłuż Kanału Sueskiego zmierzając do Al-Kantary. W nocy z 7 na 8 listopada oddziały sprzymierzonych znajdowały się o 10 kilometrów od miasta. Sukcesy europejskich agresorów już od początku inwazji na Egipt mocno wzburzyły przywódców światowych supermocarstw. Szczególnie istotne z perspektywy wydarzeń na Bliskim Wschodzie było zakończone sukcesem stłumienie węgierskiego

Gamal Abdel Naser – urodził się w 1890 roku. Po uzyskaniu wykształcenia średniego i zdaniu matury, bezskutecznie ubiegał się o przyjęcie do Królewskiej Akademii Wojskowej. Rozpoczął studia prawnicze na uniwersytecie kairskim, które przerwał, kiedy otrzymał zgodę na naukę w Akademii Wojskowej. Po ukończeniu akademii służył m.in. w wojskach brytyjskich na terenie Libii. Zaangażował się w działalność podziemnej organizacji oficerów, która przekształciła się w Ruch Wolnych Oficerów. Od 1943 roku wykładał na Królewskiej Akademii Wojskowej, pnąc się po szczeblach w egipskiej armii. Brał udział w I wojnie izraelsko-arabskiej, został ciężko ranny, odznaczony najwyższym orderem bohaterstwa wojskowego z rąk króla Faruka I. Powrócił do Akademii, jednak jego pozycja w Ruchu Wolnych Oficerów była już na tyle wysoka, że stanął na czele zamachu stanu w 1952 roku, który obalił króla Faruka. Pełnił funkcję głównodowodzącego armią, wicepremiera, a od lutego 1954 roku premiera. Służbę wojskową zakończył w stopniu pułkownika w 1954 roku. W czerwcu 1956 roku objął urząd prezydenta. Znacjonalizował Kanał Sueski, stał się przywódca Zjednoczonej Ligi Arabskiej i jednocześnie prezydentem tego arabskiego tworu. Był zwolennikiem realnego socjalizmu, który chciał połączyć z Koranem, tworząc idealny system ideologiczny na Bliskim Wschodzie. Pod jego rządami Egipt poniósł klęskę w wojnie sueskiej oraz został rozbity przez Izrael w trakcie wojny sześciodniowej 1967 roku. Podał się do dymisji, jednak po fali protestów swoich zwolenników powrócił na urząd. Zmarł nagle na zawał serca w 1970 roku.





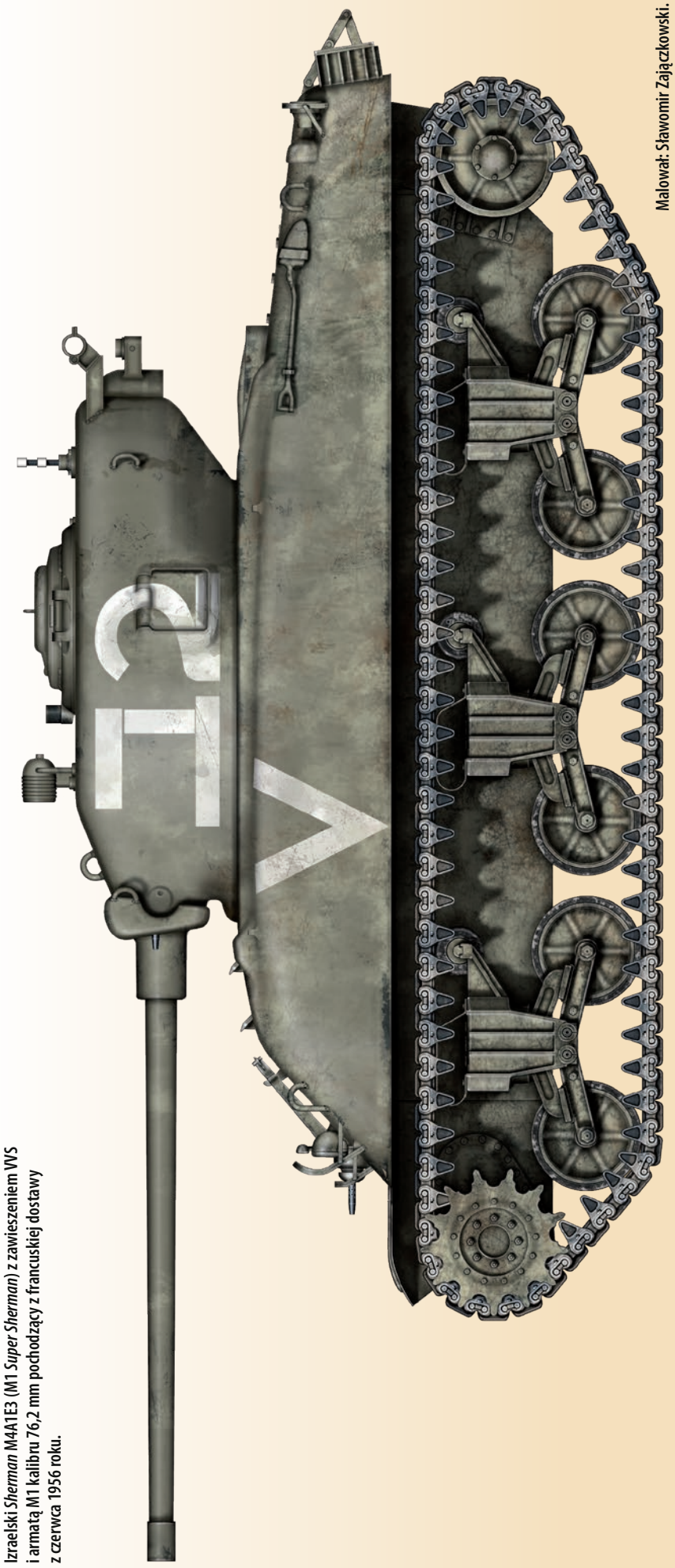
Żołnierze z 1. batalionu Lancashire Fusiliers Regiment oglądają zdobyczną egipską broń strzelecką.

eprasa.pl 9415ad6232

powstania przez wojska sowieckie 4 listopada. Od tej chwili Kreml mógł zająć się w pełni kwestią Egiptu, Izraela i brytyjsko-francuską intrygą, która doprowadziła do kryzysu na międzynarodową skalę. 5 listopada sowiecki premier Mikołaj Bułganin skierował list do amerykańskiego prezydenta Dwighta Eisenhowera, który 6 listopada walczył o reelekcję na kolejną kadencję gospodarza Białego Domu. W stanowczych słowach Bułganin stwierdził, że jeżeli wojna sueska nie zostanie w porę powstrzymana, może przekształcić się w III wojnę światową. Jednocześnie zaproponował, aby Stany Zjednoczone i Związek Sowiecki „zmiażdżyły" agresorów, dysponując najpotężniejszą bronią na świecie: bombami atomowymi i wodorowymi. Oprócz listu do Eisenhowera, korespondencja z Kremla trafiła do premierów Wielkiej Brytanii, Francji i Izraela. Przebiegły sowiecki polityk postanowił zagrać va banque w stosunku do swoich brytyjskich i francuskich odpowiedników. Wykorzystując nawiązany kontakt z Białym Domem, zapytał premierów rządów dwóch europejskich państw, jak poczuliby się w przypadku, gdyby na ich ojczyznę został przeprowadzony atak przez dwie potęgi militarne? Czy Wielka Brytania i Francja byłby w stanie przeciwstawić się sowieckiej i amerykańskiej machinie militarnej? W ten sposób Bułganin odniósł się do sytuacji, kiedy napadnięty przez Izrael Egipt, został dobity przez dwa kraje walczące podczas II wojny światowej z nazistowską III Rzeszą. O ile słowa sowieckiego polityka były zdecydowane i pokazywały stanowisko Moskwy co do spisku, który połączył Londyn i Paryż w imię własnych interesów, to list skierowany do izraelskiego premiera Dawida Ben Guriona stanowiły już jawną groźbę skierowana do narodu, który zaledwie 8 lat wcześniej stworzył swoją państwowość na Bliskim Wschodzie. Bułganin zapytał Ben Guriona, czy zdaje sobie sprawę, że podejmując decyzję o przystąpieniu do zmowy z Londynem i Paryżem, a następnie najeżdżają Egipt, izraelski rząd zaczął niebezpieczną grę, która jest igraniem z losem całego świata i własnego narodu. Wszystkie kroki Izraela mogły, według sowieckiego premiera, stawiać samo istnienie Państwa Izrael pod ogromnym znakiem zapytania.

GNIEW SUPERMOCARSTWA ZA OCEANU

Zwycięstwo Eisenhowera w wyborach prezydenckich sprawiło, że stary-nowy gospodarz Białego Domu zdecydował jeszcze mocniej wywrzeć nacisk na stronę izraelską, która wniosła największe zaangażowanie do pokonania Egiptu. W liście skierowanym do premiera Dawida Ben Guriona, Eisenhower wyraził przekonanie, że w przypadku niewycofania się wojsk z terytorium Egiptu, przyjacielska współpraca pomiędzy Izraelem a Stanami Zjednoczonymi zostanie narażona na szwank. Jednocześnie „Ike" zapowiedział wstrzymanie wszelkiej pomocy finansowej płynącej z Ameryki, w tym również tej obejmującej amerykańskich Żydów wspierających swoją ojczyznę na Bliskim Wschodzie, wykluczenie Izraela z Organizacji Narodów



Malował: Sławomir Zajączkowski.

Izraelski *Sherman* M4A1E3 (M1 *Super Sherman*) z zawieszeniem VVS i armatą M1 kalibru 76,2 mm pochodzący z francuskiej dostawy z czerwca 1956 roku.

eprasa.pl 9415ad6232

Zjednoczonych oraz brak ochrony w przypadku interwencji „radzieckich ochotników". Ben Gurion znalazł się w potrzasku, doskonale zdawał sobie sprawę, że młode państwo nie przetrwa bez pomocy potężnego protektora za oceanu. Wizja wojny, w szczególności interwencji sowieckiej, stanowiło decydujący wpływ na decyzję rządu w Tel Awiwie. Choć Izrael odniósł zdecydowane zwycięstwo militarne, musiał pogodzić się z polityczną porażką.

Pomimo presji ze strony Sowietów i Amerykanów Ben Gurion zachował twarz. W odpowiedzi wysłanej na Kreml zaznaczył, że izraelska polityka zagraniczna jest determinowana żywotnymi interesami wszystkich Żydów i ich bliskowschodniego państwa. Żaden obcy czynnik, żadne państwo nie będzie decydowało o suwerenności Izraela. Słowa te, przepełnione pewnością siebie mogły zostać wystosowane, ponieważ Izrael zrealizował swoje cele wojenne. W przeciwieństwie do Wielkiej Brytanii i Francji, których pomysł na zagarnięcie Kanału Sueskiego okazał się porażką. Fiasko było na tyle bolesne co pokazujące, że dwa upadające imperia kolonialne nie są w stanie zachować swojego mocarstwowego statusu na świecie. Warto w tym miejscu wspomnieć meldunek amerykańskiego

Anthony Eden – urodzony w 1897 roku. Członek Partii Konserwatywnej, w latach 1935-1938 minister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii. Złożył dymisje w związku z dezaprobatą wobec polityki realizowanej przez premiera Nevilla Chamberlaina. W rządzie Winstona Churchilla początkowo pełnił funkcje ministra wojny (maj-grudzień 1940), a następnie do lipca 1945 roku ministra spraw zagranicznych. Najbliższy współpracownik Churchilla, brał udział w kształtowaniu brytyjskiej polityki podczas II wojny światowej. W latach 1951-1954 wicepremier i minister spraw zagranicznych w drugim rządzie Churchilla. Od 1955 do 1957 roku premier Wielkiej Brytanii. Główny pomysłodawca porozumienia i podpisania protokołu w Sevres, będącego paktem izraelsko-brytyjsko-francuskim. Podał się do dymisji w 1957 roku na skutek nieudanej operacji sueskiej. W 1961 roku zasiadł w Izbie Lordów. Zmarł w 1977 roku.





▲ **Francuski transporter pływający *Buffalo* na posterunku bojowym.**

dowódcy 6. Floty admirała Raleigha Burke'a, który raportował prezydentowi Eisenhowerowi o gotowości do zniszczenia jakiegokolwiek przeciwnika biorącego udział w konflikcie sueskim. Użycie określenia „możemy rozbić ich w proch, Brytyjczyków, Francuzów i Egipcjan i Izraelczyków", pokazywało pełną determinację do zachowania status quo na Bliskim Wschodzie. Takie podejście do kwestii rozwiązania kryzysu sueskiego było zbieżne z myślami, które kotłowały się w głowie Eisenhowera. Prezydent czuł się zdradzony i oszukany przez Brytyjczyków i Francuzów, którzy w żaden sposób nie skonsultowali z nim swoich planów, dodatkowo wciągając w intrygę Izrael. Brytyjczycy zobaczyli, jak ogromny błąd popełnili, chcąc zagarnąć strefę Kanału Sueskiego bez zgody najpotężniejszego mocarstwa na świecie. Wojna doprowadziła do sprzedaży na gigantyczną skalę funtów szterlingów przez inwestorów giełdowych, co spowodowało skurczenie się brytyjskich zasobów złota o 100 milionów funtów zaledwie w tydzień. Londyn był zmuszony prosić Waszyngton o błyskawiczną pożyczkę w wysokości miliarda dolarów z zasobów Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Odpowiedź z Białego Domu nie pozostawiała złudzeń: pożyczka zostanie przyznana jedynie w przypadku, jeżeli Londyn zaakceptuje zawieszenie broni w Egipcie. Anthony Eden zrozumiał, że poniósł klęskę. Musiał przyjąć warunki Stanów Zjednoczonych, aby Zjednoczone Królestwo nie pogrążyło się w chaosie. Podczas telefonicznej rozmowy z francuskim ministrem spraw zagranicznych Christianem Pineau, Eden odrzucił prośbę swojego paryskiego odpowiednika o chociaż dwa dni zwłoki. Francuzi rzucili na szale wszystko, co mogli. Chcieli w pojedynkę kontynuować wojnę. W rzeczywistości był to krzyk rozpaczy, który i tak nic nie zmienił. Zarówno Londyn, jak i Paryż doskonale wiedziały, że jedynym wyjściem jest zawieszenie broni. O północy 6 listopada 1956 roku Sprzymierzeni wywiesili białą flagę. Kryzys sueski dobiegł końca. 7 listopada 1956 roku Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych przegłosowało rezolucję wzywająca do wycofania izraelskich sił zbrojnych. Jedynym krajem, który zagłosował przeciwko rezolucji był Izrael. Klęska stała się faktem. Co warto zauważyć, postulat ONZ został poparty przez Wielką Brytanię i Francję – dwóch wichrzycieli, którzy wciągnęli Państwo Żydowskie do fatalnego w skutkach spisku. Ostateczną decyzję z góry można było przewidzieć. Tak jak w przypadku Polski, zapewnionej o pomocy Londynu i Paryża w przypadku napaści hitlerowskich Niemiec na Polskę we wrześniu 1939 roku, tak samo po kompromitacji i amerykańsko-sowieckich groźbach dwa zachodnioeuropejskie kraje umyły ręce i zostawiły Izrael samemu sobie. Zgodnie z rezolucją,16 listopada do Port Said zaczęły przybywać międzynarodowe siły pokojowe z ramienia ONZ. Były wśród nich kontyngenty z Danii, Szwecji, Finlandii, Norwegii, Brazylii, Indonezji, Kanady, Kolumbii i Indii. Łącznie siły ONZ liczyły blisko 6 tysięcy żołnierzy. W ramach wojsk pokojowych nie było żadnego państwa reprezentującego członka Rady Bezpieczeństwa. Nadzór nad wycofywaniem się jednostek brytyjsko-francuskich trwał do 22 grudnia. Kiedy ostatni żołnierze europejskiego „tandemu najeźdźczego" opuściły Said, siły pokojowe zostały rozlokowane na Półwyspie Synaj, aby czuwać nad opuszczeniem przez wojska izraelskie terytorium Egiptu. W dniu 3 grudnia 1956 roku Izraelczycy zostali wycofani na pozycje znajdujące w odległości 48 kilometrów od Suezu. Dopiero na skutek nacisków oraz dyplomatycznej wolty, w której pierwsze skrzypce grały Stany Zjednoczone, wojska izraelskie wycofały swoje oddziały z ostatnich miejsc stacjonowania na Półwyspie Synaj: Szarm asz- Szajch i Strefy Gazy. Ich miejsce zajęły siły pokojowe pod flagą Narodów Zjednoczonych. Granica egipsko-izraelska równo na dziesięć lat stała się miejscem względnego spokoju. Był to czas, kiedy Izrael mógł wzmocnić swoja armię i przygotować się do kolejnej wojny, która była wyłącznie kwestią czasu.

KOŃCOWY BILANS I SKUTKI

Na skutek izraelsko-brytyjsko-francuskich działań na Półwyspie Synaj, Egipt stracił ok. 1650-1700 żołnierzy, którzy ponieśli śmierć i ponad

eprasa.pl 9415ad6232

Guy Mollet - urodzony w 1905 roku w Normandii, przed II wojną światową był nauczycielem w liceum gdzie związał się z partią socjalistyczną. Podczas wojny działał aktywnie we francuskim ruchu oporu, kilkakrotnie aresztowany przez Gestapo, przeżył wojnę. W 1946 roku został wybrany na sekretarza generalnego Francuskiej Partii Socjalistycznej (SFIO). Przez lata sprawował różne urzędy w IV Republice. W lutym 1956 roku powierzono mu funkcję premiera francuskiego rządu. Był zwolennikiem pomysłu brytyjskiego premiera Anthony'ego Edena odnośnie do spisku wymierzonego w Egipt. Po fiasku operacji sueskiej, nie został pociągnięty do odpowiedzialności. Jego rząd przetrwał aż do czerwca 1957 roku i był najdłużej funkcjonującym gabinetem w dziejach IV Republiki. W 1958 roku Mollet wszedł w skład rządu generała de Gaulle'a. Zrezygnował po paru miesiącach i przeszedł do opozycji. W 1969 roku oddał przewodnictwo SFIO i poparł partię Françoisa Mitterranda PS – Parti Socialiste. Zmarł w 1975 roku.



5 tysięcy rannych. Ofiary Izraela to od 189 do 200 zabitych i 900 rannych. Straty wojsk brytyjskich i francuskich w ciągu kilkudniowej operacji lotniczo-morsko-desantowej to kolejno 10 i 16 zabitych żołnierzy.

Wojna sueska, określana też mianem kryzysu sueskiego, stanowiła przykład fatalnie zorganizowanego spisku, który miał chronić interesy europejskich państw, niemogących pogodzić się z utratą swoich imperialnych aspiracji w dwubiegunowym świecie. Z perspektywy państwa izraelskiego kolejny, drugi od czasu powstania niepodległego Państwa Żydowskiego na terenie historycznej Palestyny konflikt, był walką o oddalenie zagrożenia, które spowodowane było niechęcią jego arabskich sąsiadów. II wojna izraelsko-arabska jak nazywany jest również konflikt sueski, była zwycięstwem militarnym Izraela. Zaplanowany przez genialnego stratega Mosze Dajana, wyprzedzający atak na Synaj, całkowicie zaskoczył Egipcjan. Połączone działania wojsk pancernych, powietrznodesantowych oraz lotnictwa, pokazały jak nowoczesna sztuka wojenna wpływa na błyskawiczne zepchnięcie przeciwnika do defensywy i jak w bardzo krótkim czasie można zająć ogromne kilometry kwadratowe terytorium wrogiego państwa. Opisane wcześniej rajdy wojsk pancernych pod dowództwem pułkownika Ariela Szarona, były przykładem nowej jakości prowadzenia działań wojennych w dobie coraz większego wpływu rozwoju technologii zbrojeniowej oraz wyszkolenia żołnierzy. Pomimo fatalnie zaplanowanych pod kątem dyplomatycznym operacji „Muszkieter" i „Teleskop", działania sił brytyjsko-francuskich można uznać za udane z perspektywy samych działań militarnych. Prawidłowo przeprowadzone naloty na egipskie porty, skuteczny desant na plażach oraz szybkie tempo przemieszczania się wojsk w obrębie Kanału Sueskiego świadczyły o dobrej znajomości wojskowego fachu przez brytyjsko-francuskie dowództwo. Również wykorzystanie po raz pierwszy w historii na tak ogromną skalę śmigłowców do działań desantowych, pokazują, że brytyjska armia potrafiła profesjonalnie wykonać zadanie, sprawiające wrażenie mocno karkołomnego. Główny problem nie stanowili brytyjscy i francuscy dowódcy, ale politycy znad Tamizy i Sekwany, którzy bez odpowiedniego rozpoznania dyplomatycznego oraz unosząc się postkolonialną dumą, chcieli decydować o losie niepodległego państwa, uzurpując sobie prawo do wyłączności zarządzania jedną z najważniejszych przepraw wodnych na świecie. Równie karygodnym błędem było pominięcie Stanów Zjednoczonych, najważniejszego sojusznika Wielkiej Brytanii, w planach dotyczących interwencji zbrojnej i przechwyceniu kontroli nad kanałem. To właśnie Stany Zjednoczone wraz z mówiącym tą samą retoryką Związkiem Sowieckim przyczyniły się do całkowitego odcięcia Wielkiej Brytanii i Francji od prawa do decydowania o światowym porządku w zimnowojennym świecie. Brytyjski premier Anthony Eden został skompromitowany i w 1957 roku zmuszony do odejścia z urzędu. Francuskiemu szefowi rządu, Guy'owi Mollet'owi udało się zachować posadę.

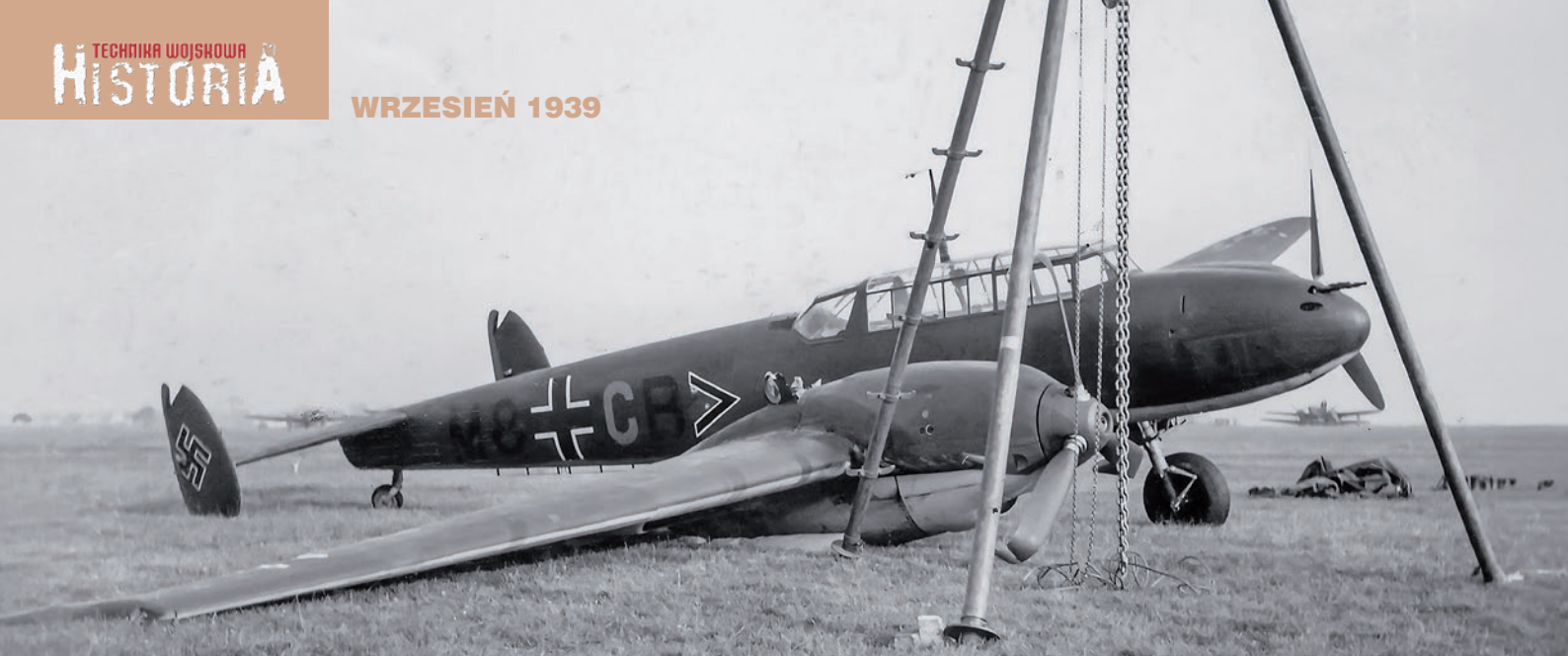
Egipt, który padł ofiarą izraelskiej napaści, wspartej spiskiem dwóch europejskich „muszkieterów" pomimo porażki militarnej wyszedł z całej sytuacji obronną ręką. Nie można jednak zapominać o przyczynach klęski podczas wojny na Synaju. Przestarzały sprzęt, złe założenia taktyczne oraz brak zdecydowanej woli stawienia oporu agresorom (w szczególności armii izraelskiej) pokazały, że kraj nad Nilem nie był odpowiednio przygotowany na siłowe rozwiązanie problemu ze znienawidzonym Państwem Żydowskim. Naser, wyłącznie dzięki ingerencji amerykańskich i sowieckich polityków został ocalony. Nie wyciągnął jednak wniosków z synajskiej porażki militarnej i w rzeczywistości zmarnował kolejne dziesięciolecie, które mogło zostać pożyteczne wykorzystane na wzmocnienie potencjału militarnego i politycznego Egiptu. W zupełnie innym kierunku skierował następującą po wojnie sueskiej dekadę Izrael, czego przykładem była najsłynniejsza batalia pomiędzy światem arabskim a Państwem Żydowskim – wojna sześciodniowa z czerwca 1967 roku.

Wojska brytyjskie i francuskie pod naciskiem Stanów Zjednoczonych zostały zmuszone do wycofania się z Egiptu co zostało uznane za sukces prezydenta Nassera. Na zdjęciu egipskie T-34-85 wkraczają do Port Saidu.



Konrad M. Szelest ❑

eprasa.pl 9415ad6232



I./ZG 76 nad Polską we wrześniu 1939 roku

ŁUKASZ ŁYDŻBA
ROBERT SZOŁTYK

CZĘŚĆ II

Druga część artykułu o walkach I./ZG 76 nad Polską w 1939 roku przestawia działania tej jednostki od 5 września do 8 września. Niemieccy piloci stoczyli walki z lotnictwem polskim, odnosząc kilkanaście zwycięstw powietrznych przy stracie jednego Bf 110 oraz kilku uszkodzonych, które zostały wyremontowane. Ponadto piloci jednostki atakowali również cele naziemne.

5 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 28 Bf 110B i C, 37 załóg, niezdolne do akcji: 4 Bf 110B i C.

Był to bardzo pracowity, dzień dla I./ZG 76. W godz. od 04.45 do 07.11 – 28 samolotów Bf 110 brało udział w operacji wymiatania myśliwskiego w rejonie Łodzi. W trakcie tej misji przeprowadzono atak na polskie lotnisko w Dalikowie (Kuciny). Polski samolot transportowy Fokker F.VII z 211. Eskadry Bombowej został zauważony nad lotniskiem i zaatakowany przez kilku pilotów i ostatecznie zestrzelony o godz. 05.40 przez por. Gräffa z 2./ZG 76 w pobliżu Puczniewa. Fokker F.VIIB (prawdopodobnie 70.11) rozbił się podczas awaryjnego lądowania w Puczniewie o godz. 05.40. Kpr. pil. Julian Pieniążek został ranny, kpt. Jan Baliński ciężko ranny, zmarł następnego dnia, kpr. Stefan Gadomski i kpr. Bolesław Szczepański obaj zostali ranni. Samolot został całkowicie zniszczony. Niemcy prawdopodobnie zestrzelili również jeszcze drugiego Fokkera z F-VIIB z X. Dywizjonu Bombowego, który przymusowo lądował koło Kucin, ale jego załoga nie odniosła obrażeń.

W międzyczasie w Dalikowie piloci 2./ZG 76 spostrzegli dwa samoloty, które zidentyfikowali jako francuskie Potezy 63. Oba zostały ostrzelane. O godz. 05.30 Lt. Lent z 1./ZG 76 zgłosił zniszczenie jednego z nich, identyfikując go jako samolot PZL.38. W rzeczywistości podpalono tylko jeden niesprawny bombowiec PZL.37, który został pozostawiony przez 211. Eskadrę Bombową. Drugi samolot musiał być wrakiem PZL.37, który został zniszczony poprzedniego dnia przez bomby Heinkli He 111 z I./KG53.

Wkrótce potem piloci z 2./ZG 76 zauważyli formację trzech samolotów PZL.23. Były to samoloty z 32. Eskadry Rozpoznawczej. Właśnie wystartowały z lotniska w Skotnikach, aby po gruntownym remoncie technicznym przenieść się na lotnisko w Sokolnikach. Wszystkie trzy polskie załogi zostały zaskoczone i szybko zestrzelone. Zwycięstwa odnieśli Olt. Wolfgang Falck, Olt. Gustav Ullenbeck i Lt. Helmut Fahlbusch. Olt. Wolfgang Falck tak zrelacjonował ten lot:

Słaby brzask na wschodzie był sygnałem nowego dnia. Wszyscy oczekiwali w napięciu na nowe zadanie. Polecenie: Grupa startuje o godzinie 4 minut 45[1] na wolne polowanie w rejonie Łodzi z punktem ciężkości w okolicy lotniska Dalików, około 28 km na północny-zachód od Łodzi. Prowadzi druga eskadra, eskadry pierwsza i trzecia ustawione z obu stron z tyłu od góry. Jakieś pytania? Dziękuję i życzę myśliwskiego szczęścia!". Nasze twarze się rozjaśniają. Wreszcie spełnienie naszego wytęsknionego pragnienia: wolne polowanie! Przez całe dni eskadry odbywały po dwa i więcej lotów bojowych i zawsze naszym zadaniem była osłona jednostek bombowych, które zapuszczały się daleko za linię frontu w głąb nieprzyjacielskiego kraju. Z pewnością zadanie osłony towarzyszy broni przed atakami nieprzyjacielskich myśliwców było zaszczytne. Jednakże naszym gorącym życzeniem było wykryć, zaatakować i zniszczyć wroga podczas wolnego polowania. A najlepiej pod Łodzią. Łódź oznaczała dla nas silny ogień przeciwlotniczy i obronę myśliwską. [...] *W międzyczasie brzask na wschodzie stał się wyraźniejszy. Lekka poranna mgła rozciągała się nad polem wzlotów. Najstarszy stopniem oficer melduje ustawione w szeregu załogi. Wydaje krótkie, niezbędne rozkazy i wszyscy spieszą do maszyn dzieląc się wzajemnie życzeniami i żarcikami. Wszyscy wiedzą jedno: dzisiaj będzie okazja do potwierdzenia wysokiego poziomu naszego wyszkolenia, wiary w nasze uzbrojenie oraz prawdziwego myśliwskiego ducha.*

Punktualnie o wyznaczonej godzinie mój samolot toczy się po pasie startowym i wznosi się w powietrze. Jest jeszcze tak ciemno, że włączam światła pozycyjne, aby eskadra lepiej mnie widziała i mogła szybciej się zebrać. Wszyscy naprzód! – rozbrzmiewa w słuchawkach mojej pilotki, po usłyszeniu meldunku radiooperatora, że wszystkie samoloty eskadry dołączyły i utworzyły szyk bojowy. Po bokach z tyłu powyżej nas widzę, podążające za nami obie pozostałe eskadry. Przyciskam znajdujący się przede mną na tablicy przyrządów przełącznik przeładowania karabinów maszynowych i działek. Odpowiednie lampki zapalają się na

[1] Faktycznie o godz. 05.45.

eprasa.pl 9415ad6232

czerwono i uświadamiają mi, że broń pokładowa jest już gotowa na przesłanie Polakom porannego pozdrowienia w myśl przysłowia: Kto rano wstaje temu Pan Bóg daje. Celownik jest ustawiony, wszystko gotowe. Naszym celem jest lotnisko Dalików. Atak pierwszego dnia miał tak niszczące oddziaływanie, że wywalczone zostało panowanie w powietrzu nad Polską i aby w ogóle dojść do strzału musieliśmy uderzać w samo gniazdo os. Krajobraz przesuwa się powoli pod nami. Lekkie opary mgły pokrywają niziny. Poranne opary oraz pierwsze promienie wyłaniającego się nad horyzontem słońca zmniejszają widoczność i utrudniają orientację. Musimy być teraz w bezpośredniej bliskości celu, Dalikowa. Odrzucam na bok mapę, teraz trzeba uważać, wytężać oczy, odnaleźć lotnisko. Znajdujemy się na wysokości tylko 1800 metrów. Naraz boczny mojej drugiej pary daje pełny gaz, wysuwa się do przodu, dolatuje do mnie, kiwa w prawą stronę i raptownym przewrotem schodzi w prawo na dół pociągając za sobą drugą maszynę ze swojej pary. Musiał coś zobaczyć i chciał mi to pokazać. Podążyłem więc za nim. Jest, dostrzegam go! Trójsilnikowy Fokker, łakomy kąsek. W tym samym momencie podporucznik sadowi się tuż za nim i widzę jak smugi świetlnych pocisków rozrywają kadłub samolotu, a Fokker zwala się na nos. Dysponująca przewagą prędkości pierwsza maszyna przestrzeliwuje odkładając zbyt dużą poprawkę. Czy wróg zwali się w dół? Otrzymał już śmiertelny postrzał? Czy może próbuje umknąć? Wtem jednak trafiają go już pociski z drugiego samolotu, ja też przyciskam gaz kierując się za nim – z prawej z przodu widzę białą smugę wydobywającą się z Fokkera – robi się coraz większa – spada – rozbija się i płonie! Podporucznik G. [Gräff – przyp. Marius Emmerling.] *zaliczył swoje pierwsze zestrzelenie! Ale przecież wrak spadł na jakieś duże pole. Stoją tam, dobrze zamaskowane, dwa samoloty! Udało nam się podać Polakom nie zamówione przez nich śniadanie prosto na środek poszukiwanego przez nas lotniska. Już po chwili nurkują w dół kolejne maszyny – dwie – trzy – cztery, serie z broni pokładowej biją w ziemię, trafiają stojące tam samoloty, z kadłubów których strzelają metrowej długości płomienie. Trzeba jednak kontynuować dalej dzieło zniszczenia, nie można dać Polakom chwili wytchnienia! Musi ich tu być przecież więcej. Ale gdzie? Ogniem karabinów maszynowych, którym próbują nas trafić ukryci gdzieś, zaskoczeni Polacy, nie przejmujemy się. Poranne podchody jeszcze się nie zakończyły, ciągle szukamy „grubego zwierza"! Nabieram wysokości, wznoszę się na 1500 metrów, daję znaki do zbiórki, aby przygotować się do kolejnych działań. Wtem! Cóż to błyszczy się tam z przodu!? Podejrzanie mi to wygląda – spieszę w tamtą stronę – PZL „P 23" lub „P 43" – polski samolot bombowy – zbliża się po skosie w moją stronę, jest niżej! Odwracam samolot na plecy, zmniejszam gaz i zwalam się w dół. Zupełnie wyraźnie spostrzegam na skrzydłach i usterzeniu czerwono-białe szachownice, polskie znaki rozpoznawcze. Polski obserwator zaczyna strzelać, robi to źle, jego świetlne serie przechodzą obok. Właśnie mam go w środku celownika, tak – jeszcze trochę – teraz – naciskam na spust, zaczynają walić moje karabiny maszynowe. Wtem pojawia się płomień, samolot nieprzyjaciela zaczyna się palić – mijam go w pędzie widząc jak ogarnięty ogniem spada na ziemię rozbijając się na świeżo zaoranym polu. Mój radiooperator wydziera się z radości do mikrofonu. Daje mi znaki wskazując na prawo. Druga maszyna tego samego typu nadlatuje od przodu prosto pod nasz samolot, tuż za nim widzę jednego z naszych. Jest to podporucznik F.* [Fahlbusch – Marius Emmerling.] *– który otwiera ogień – Polak zapala się, spada w dół, rozbija się. Dalej, dalej! Nasze zadanie idzie doskonale. Zakręcam, gdzieś z tyłu spostrzegam jeszcze jednego PZL – nie – nie widzę go już, pozostaje po nim tylko smuga ognia, dym, a potem błysk uderzenie o ziemię, jego pogromca podporucznik U.* [Üllenbeck – przyp. Mariusa Emmerlinga.] *rozpoznał moją maszynę dowódcy eskadry i zbliżył się do mnie, aby rozpocząć zbiórkę eskadry. Pokładowy zegar wskazuje dokładnie godzinę 5.43* [w rzeczywistości 06.43 – Mariusa Emmerlinga.]. *Sześć słupów dymu znaczy przebytą przez nas drogę. Przeszukujemy niebo i ziemię – pusto. Tutaj powietrze jest już czyste, ale my nie zaspokoiliśmy jeszcze naszej żądzy działania. Rzut oka na wskaźnik poziomu paliwa uświadomił mi, że musimy myśleć o drodze powrotnej, jednakże nie powinno nam to przeszkodzić w wykonaniu po drodze jeszcze jakiejś małej „robótki". Nie potrzebowaliśmy zresztą jej długo szukać. Na dworcu Zduńska Wola panuje ożywiony ruch, przetaczają się lokomotywy, pociągi towarowe, transporty wojskowe, nasze serca lotników jednostek niszczycielskich raduje jednak najbardziej widok pociągu pancernego. Widząc ten obraz kieruję całą eskadrę w dół otwierając ogień ze wszystkich luf. W naszą stronę strzela lekka artyleria przeciwlotnicza a także karabiny maszynowe. My jednak ćwiczyliśmy w ostatnim czasie „dziurkowanie" lokomotyw tak często, że nic nie jest w stanie nam przeszkodzić. Z lokomotyw zaczynają wydobywać się z sykiem strumienie pary, wygląda to tak, jak gdyby ich dusze uciekały do nieba. Pociągi stają, tu eksploduje lokomotywa, a tam płonie pociąg towarowy. Wznosimy się do góry, teraz czas na lokomotywownie i hale, które wyglądają na fabrykę wagonów. Serie dziurawią dachy, wznoszą się tumany pyłu, pojawia się dym, a potem płomień – pod nami roztacza się obraz zniszczenia i chaosu. Atak zakończony. Zbieram eskadrę, wszyscy są znowu razem*[2].



Messerschmitt Bf 110C (M8+AH) z 1./ZG76 podczas przygotowania do startu – arch. Robert Szołtyk.

PZL.23B z załogą kpr. pil. Tadeusz Westfal, por. obs. Edward Maliszewski, kpr. strz. Kazimierz Hadyniak zapalił się po niemieckich seriach i pilot posadził go przymusowo w Piaskowicach. Dzięki lądowaniu na łące jak na trawiastym lotnisku, pilot, kpr. Tadeusz Westfal zdołał uratować siebie i wyciągnąć z płonącej kabiny rannego obserwatora, por. Edwarda Maliszewskiego. Po niespełna trzech tygodniach porucznik zmarł w Szpitalu Ujazdowskim w Warszawie. Mieszkańcy wsi wzięli początkowo załogę zestrzelonego tam *Karasia* za lotników niemieckich. Jeden z lotników był ranny lekko, natomiast dwaj pozostali odnieśli rany ciężkie i oparzenia. Jeden z nich zmarł jeszcze tego samego dnia i został pochowany na pobliskim cmentarzu w Parzęczewie. Był nim strzelec *Karasia* kpr. strz. Kazimierz Hadyniak. Lekko ranny lotnik (kpr. pil. Westfal) i drugi ciężko ranny (por. obs. Maliszewski) odwiezieni zostali przez lekarza wojskowego do szpitala. *Karaś* pilotowany przez kpr. pil. Henryka Rejaka z ppor. obs. Janem Bruskim i kpr. Józefem Nitzke również zapalił się w powietrzu i spadła koło wsi Parzęczew. Mieszkaniec tej wsi, piętnastoletni podówczas Jan Kopczyński od samego, wczesnego ranka wyruszył z domu furmanką i załadowanym pługiem dla dokończenia wczorajszej orki. Opodal, na polu po skoszonym życie, orał także jego sąsiad. Obaj przerwali pracę, gdy w ciszę poranka wdarły się nagle wycia krążących nad Parzęczewem i Piaskowicami licznych samolotów. Słychać też było serie broni maszynowej. Po niedługiej chwili ukazała się lecąca nisko od strony Parzęczewa (od wschodu) maszyna ciągnąca za sobą warkocz dymu. Lot swój zakończyła, uderzając w ziemię opuszczoną częścią ogonową. Potem, gdy opadły kłęby wznieconego kurzu, świadek ujrzał najpierw wymalowaną na ogonie czerwono-białą szachownicę, a w chwilę później wyłaniającą się z dymu postać chwiejącego się na nogach człowieka. Dymiła także mocno jego odzież. Toteż padł on wkrótce w miękką ziemię, by czołgając się i przewracając na plecy, tłumić piekący go żar. Z przełamanego częściowo kadłuba samolotu nie wydostał się nikt. Tymczasem odgłosy walki powietrznej tak jak wdarły się nagle w ciszę

[2] M. Emmerling, „Luftwaffe nad Polską 1939" t.1, Gdynia 2002, s. 83-85.

eprasa.pl 9415ad6232

poranka, tak też i ucichły. Obaj obecni przy tym na polu ludzie natychmiast pospieszyli z pomocą poparzonemu lotnikowi i dogasili podpaloną jego odzież. Wieziony na gołych deskach wozu człowiek znosić musiał męki przy każdym wstrząsie kół. Choć więc do Parzęczewa i do tamtejszego felczera było nie dalej niż dwa kilometry, przewóz rannego trwał dość długo. Mimo bólu odzywał się od czasu do czasu. Podał przy tym nazwiska dwóch lotników poległych w samolocie, a także zapamiętane dobrze przez świadka nazwisko własne – Rejak. Dwóch rannych lotników z pobojowiska w Piaskowicach i rannego kpr. Rejaka przejął od felczera parzęczewskiego lekarz 32. Eskadry i zawiózł natychmiast karetką sanitarną do szpitala w Łodzi. Załoga trzeciego trafionego PZL.23B w składzie: por. obs. Alfons Nowak, kpr. pil. Bolesław Szczepański, kpr. strz. Antoni Walczak wyskoczyła na spadochronach z trafionego Karasia nad Puczniewem.

W godz. od 09.30 do 11.50 kolejną misję wykonało 8 samolotów Bf 110 z 1./ZG 76. Eskadra eskortowała bombowce Do 17 z I./KG 76 w rejonie Radomia-Dęblina. Również podczas tej misji napotkano samoloty polskie. O godz. 10.35 porucznik Gordon Gollob zaatakował i zestrzelił polski samolot, który zidentyfikowano jako PWS 26. W rzeczywistości zestrzelił on polski samolot łącznikowy PWS 26 z 1. Plutonu Łącznikowego, który rozbił się w Gniewoszowie. Poległ wówczas pilot łącznikowego dwupłatowca, kpr. pil. Mieczysław Rabinowicz. Nieznany pasażer – oficer łącznikowy nie odniósł obrażeń. O godz. 11.00 Ofw. Gerhard Herzog (Fw. Wellenkötter był jego operatorem radiowym) zgłosił zestrzelenie kolejnego polskiego dwupłatowca 10 km na płd. wsch. od Dęblina. Zidentyfikował on swoją ofiarę jako PWS 26. Najprawdopodobniej zaatakował stary samolot Potez XXV, którym leciał z Dęblina do Góry Puławskiej, czeski ochotnik kpr. pil. Imrich Gablech, który został ranny. Potez przewrócił się na plecy podczas awaryjnego lądowania w Borowinie koło Dęblina i został całkowicie zniszczony. Kolejne trzy polskie samoloty zostały zgłoszone jako zniszczone na ziemi (jeden z nich przez Lt. Lenta) na lotnisku w Dęblinie.



PZL.23B z 32. Eskadry Rozpoznawczej zamaskowany pośród drzew podczas przedwojennych manewrów. 5 września 1939 roku piloci grupy I./ZG 76 zestrzelili koło Parzęczewa trzy *Karasie* z tej eskadry – arch. MLP.

W walce z Messerschmittami Bf 110 wzięły również udział myśliwce III/2 Dywizjonu dowodzone przez kpt. pil. Mieczysława Wiórkiewicza. Była to grupa przypuszczalnie 7-9 myśliwców[3]. Swój udział w walce z eskadrą 1./ZG 76 tak wspominał kpr. pil. Zaniewski ze 121. Eskadry Myśliwskiej:

Dn. 5.9.1939. godzina ok. 10:00 12:20
Rejon walki Dęblin
Straty npla Do 17. Prawdopodobnie zestrzelony.
W czasie patrolowania mostów Dęblin–Puławy dowódca klucz ppor. Król Wacław zaatakował zgrupowanie 8 Do 17 bombardujących lotnisko Dęblin z przewagą wysok. około 2 000 m. Będąc No 2. w kluczu zaata-

[3] Wacław Król w relacji napisanej dla Muzeum Lotnictwa i Astronautyki tak opisał walkę z 5 września 1939 roku: *W południe dywizjon w sile 9 samolotów pod dowództwem kpt. Wiórkiewicza przechwycił niemiecką wyprawę bombową, a mając przewagę wysokości, zaatakował ją skutecznie, jeden Do-17 został zestrzelony zespołowo przez pilotów 122. Eskadry, jeden pilot został w walce ranny i jeden P-11 poważnie uszkodzony* (W. Król, „Działania bojowe III/2 Dywizjonu" – maszynopis – zbiory MLP, s. 13). Swój udział w walce z 5 września Wacław Król opisał pod 6 września, jak robił to we wszystkich swoich powojennych wspomnieniach, opisując walkę z Bf 110. Jego przekaz jest oparty prawdopodobnie o rozmowę z Mieczysławem Wiórkiewiczem, który swego czasu, podobnie jak Król, mieszkał w Warszawie. Rannym pilotem był ppor. pil. Tadeusz Nowak ze 121. EM.



Messerschmitt Bf 110C (M8+BK) z 2./ZG 76 – wrzesień 1939 – arch. Robert Szołtyk.

eprasa.pl 9415ad6232

kowałem jedną z maszyn zgrupowania oddając 3 długie serie z odległości 80-100 m. Wyniku walki nie widziałem, gdyż zostałem zaatakowany przez dwie inne maszyny Do 17. Walka przesuwała się na północ znad lotniska Dęblin. Następnie Do 17 mając nadmiar szybkości odeszły w kier. Radomia. Wracając do lotniska Podlodów widziałem jedną maszynę Do 17 zestrzeloną w czasie tej walki na pł. zach. od lotniska Dęblin w odległości około 5 km. Jednocześnie stwierdzam, że w powyższym locie brał udział ppor. Król Wł. dca klucza i ja, natomiast w tym dniu z ppor. Nowakiem nie latałem i tem samem wykaz zestrzeleń mylnie wykazuje przyznanie ppor. Nowakowi i mnie zestrzelenia Do 17 w tym dniu[4].

Po latach Piotr Zaniewski tak opisał walkę ppor. pil. Króla:

Szóstego września ja latałem z Królem. On zaskoczył Me 110, wyszliśmy z chmury i był tam Niemiec przed samolotem. Król dał mu ostre serie, ale Me110 był szybszy i uciekł[5].

Swój udział w walce ppor. pil. Król tak opisał jesienią 1939 roku we Francji:

Wykonałem lot na patrolowanie nad Dęblin–Puławy jako dowódca klucza. Przyszła wyprawa bombowa bombardować lotnisko Borowina. Wraz z kpr. Zaniewskim zaatakowałem pojedynczy samolot – wynik jeden zestrzelony oraz spędzenie reszty przez dyon, który zawiadomiłem[6].

Wszystko wskazuje na to, że ppor. pil. Król nieskutecznie ostrzelał Bf 110 z 1./ZG 76, który nurkowaniem uciekł spod ognia PZL-a P.11c. Niemiecka eskadra nie poniosła żadnych strat.

Dowódca niemieckiej eskadry, Hptm. Horst Pape zgłosił o godz. 10.50 strącenie polskiego myśliwca PZL P.24, który miał spaść 10 km na płd. wsch. od Dęblina. Jego strzelec, Uffz. Herbert Jacobi miał strącić innego myśliwca koło Bobrownik. Niemcy mogli uszkodzić jednego PZL P.11c z III/2 Dywizjonu, który w czasie lądowania zniósł podwozie[7]. Maszyna mogła zostać również rozbita bez udziału nieprzyjaciela. Nie wiadomo, kto pilotował tego myśliwca. Przed opuszczeniem Podlodowa samolot został spalony.

W godz.13.30–15.00[8] ostatnią misję wykonało sześć samolotów Bf 110 z 3./ZG 76. Myśliwce otrzymały rozkaz eskortowania samolotów He 111P z KG 4 w rejonie Sieradza. Samoloty He 111P nie pojawiły się, więc Bf 110 ostrzelały kilka celów kolejowych w rejonie Sieradza-Zduńskiej Woli, a także pozycje wroga i kolumny artylerii na zach. od Sieradza. Trzy samoloty Bf 110 spotkały i eskortowały samoloty Do 17 z 2./KG 77.

Najprawdopodobniej myśliwce ostrzelały 52. Pociąg Pancerny *Piłsudczyk* na stacji kolejowej w Łasku. Atak nastąpił tuż po zbombardowaniu stacji kolejowej przez samoloty Do 17E z I./KG 77. Pociąg został trafiony pociskami z działka 20 mm. Pociąg odpowiedział ogniem z karabinów maszynowych, ale bezskutecznie. Atak zakończył się po kilku minutach. Kpt. Gonczar (dowódca pociągu), sierż. Dolczewski i 10 żołnierzy zostało rannych, ale trudno powiedzieć, czy zostali trafieni przez bombowce z I./KG 77, czy myśliwce z 3./ZG 76. Helena Kozlowska-Debicka wspominała:

Tego dnia około południa przyjechał pociąg pancerny z kierunku Zduńskiej Woli. Tuż przed odjazdem zbliżyło się kilka niemieckich samolotów. Nasz tata krzyknął: „Nie wychylajcie się przez okna! Padnijcie na podłogę!". Pociąg znajdował się około 15-20 metrów od naszego domu. Pociąg został ostrzelany z karabinów maszynowych. Słyszeliśmy odgłosy uderzeń pocisków. Kilka pocisków trafiło również w dach naszego domu[9].



Messerschmitt Bf110C-1 M8+AB (W.Nr.1399) Samolot dowódcy I./ZG76 Hptm. Günthera Reinecke (pilot) i nieznany radio-operator wrzesień 1939 roku. Na stateczniku oznaczenie jednego zwycięstwa powietrznego zgłoszonego w 2 września 1939 roku podczas misji wymiatania w rejonie Łodzi.

Mal.: Peter Kassak i Martin Zamecnik.

[4] P. Zaniewski, „Raport dla Komisji Bajana, 16 maja 1945", IPMS Lot.A.IV.2/4/8.

[5] Korespondencja e-mail Piotra Zaniewskiego z autorem z 12 grudnia 2011 roku.

[6] W. Król, „Zeszyt Ewidencyjny", Lot.A.IV/1/33/d.

[7] Szef mechaników 121. EM Jerzy Głębocki wspominał: *Pamiętam raz, we wrześniu 1939 r., na lotnisku polowym w Podlodowie, rozbił się PZL P.11. Nie było czasu na naprawę – eskadra zmieniała lotnisko – trzeba było samolot spalić. Właśnie mechanik wymontowywał przyrządy schowany z głową w kabinie pilota. Podszedłem i przez obdarte z blach wiązania kadłuba zobaczyłem jak na wypukłe szkło busoli padają ciężkie, gorące łzy mechanika. On płakał. Bo to była jego ostatnia maszyna.* („Ręce artystów, Skrzydła XVIII Zjazd Lotników Polskich – Wrzesień 1978", s. 12).

[8] Książka lotów Rudolfa Petzolda podaje godz. 13.30-16.50.

[9] http://www.unibel.nazwa.pl/nasieradzkichszlakach/III%202009.pdf

eprasa.pl 9415ad6232



5 września piloci I./ZG 76 starli się w rejonie Dęblina z myśliwcami III/2 Dywizjonu Myśliwskiego i być może uszkodzili jednego PZL P.11c, który rozbił się w czasie lądowania – arch. Tomasz Adamiec.

Dwóch kolejarzy, którzy znajdowali się w lokomotywie, również zostało rannych – w sumie rannych zostało 12 osób. Pociąg ruszył z pełną prędkością i był ścigany przez samoloty lecące w kierunku Łasku.

O godz. 14.30 polski samolot R.XIII został zauważony i zaatakowany przez Ofw. Georga Fleishmanna. Polski samolot został zestrzelony na wsch. od Sieradza. Najprawdopodobniej jego ofiarą był samolot łącznikowy PWS 26 z 6. Plutonu Łącznikowego, który leciał z Izbicy Kujawskiej do Lublinka z poleceniem dostarczenia ważnych map do Armii „Łódź". Ppor. pil. Tadeusz Ziomkowski przymusowo lądował koło Łasku i został raniony, a samolot całkowicie zniszczony[10]. Tadeusz Ziomkowki relacjonował, że Messerschmitty zmusiły do lądowania również dwa inne PWS 26 z tego plutonu.

Tego dnia Niemcy odnieśli prawdopodobnie dziewięć zwycięstw powietrznych bez strat własnych.

[10] „Nieznany epizod" – „Wiraże 1988", nr 8/34, s. 14, z 23 VIII 1988 r.

6 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 24 Bf 110B i C, 37 załóg, niezdolne do akcji: 4 Bf 110 B i C.

W godz. od 07.15 do 09.31 – 22 samoloty Bf 110 z I./ZG 76 eskortowały 27 samolotów Do 17E z II./KG 77 w rejonie Piotrków–Tomaszów Mazowiecki. Odnotowano ostrzał z broni przeciwlotniczej kalibru 20 mm i 40 mm. O godz. 08.00 załogi 2./ZG 76 napotkały polski samolot w rejonie Zduńskiej Woli. Samolot został zidentyfikowany jako myśliwiec P.11 i zestrzelony w płomieniach przez Lt. Helmuta Fahlbuscha. W rzeczywistości był to samolot RWD 14 z załogą z 33. Eskadry Obserwacyjnej – ppor. obs. Tade-

Messerschmitt Bf 110B (M8+BL) z eskadry 3./ZG 76, która 6 września w rejonie Turku, podczas eskorty bombowców z III./KG 77, stoczyła walkę z kilkoma myśliwcami z III/3 Dywizjonu Myśliwskiego zestrzeliwując PZL P.11c sierż. pchor. Jana Malińskiego oraz uszkadzając drugą „jedenastkę" kpr. pil. Leona Skarbeckiego – arch. Robert Szołyk.



eprasa.pl 9415ad6232

usz Sawicki – kpr. pil. Brunon Ślebioda, która pomiędzy 6.00 a 7.30 przypuszczalnie poleciała na rozpoznanie linii rzeki Warty. W rejonie Gór Prusinowskich (kilkanaście km na płn.-wsch. od Sieradza) polski samolot natknął się na grupę Messerschmittów Bf 110. RWD 14 *Czapla* został zestrzelony. Świadkiem walki powietrznej i zestrzelenia naszego samolotu, krótko przed wkroczeniem Niemców, był trzynastoletni wówczas Czesław Walczak z Marianem Boczkowskim z Gór Prusinowskich:

Paśliśmy krowy. Od strony Zduńskiej Woli nadleciało 7 niemieckich samolotów, przed którymi uciekał polski[11].

Chłopcy słyszeli wystrzały toczącej się walki powietrznej. Następnego dnia poszli do młodego lasu, gdzie odnaleźli niemal kompletnie spalony wrak samolotu. Czesław Walczak w 2004 roku wspominał:

Z pilota zostały tylko kości. Zwęglone szczątki trzymały się jeszcze kierownicę. To na pewno było Polak. Na szyi miał bowiem łańcuszek z krzyżykiem i szkaplerz z Matką Boską. Niemcy takich nie nosili.

Drugi z lotników leżał martwy w krzakach oddalonych około 25 metrów od wraku samolotu. Obok niego był pistolet. Czy się zastrzelił, nie wiem[12].

Czesław Walczak zapamiętał również, że gałęzie oderwały z samolotu fragment płótna, na którym znajdowała się namalowana ważka z lornetką. Był to godło 33. Eskadry Obserwacyjnej.

Gdy na tym terenie pojawili się żołnierze niemieccy, kazali ludziom zakopać zwłoki w miejscu katastrofy. Miejscowi świadkowie zapamiętali również nazwisko jednego z poległych „Śliwiński". Resztki samolotu zabrali i wywieźli do Zadzimia Niemcy, gdzie pokazali je Polakom, jako dowód klęski naszej armii. Dzięki temu, że niemiecki wójt Zadzimia sprzyjał Polakom, przypuszczalnie jeszcze jesienią 1939 roku, nakazał ekshumację obu poległych i ich przeniesienie na cmentarz w Zadzimiu. Prace wykopaliskowe przeprowadzone 13 i 14 maja 2016 przez woluntariuszy z Towarzystwa Przyjaciół Zduńskiej Woli, Stowarzyszenia Eksploracyjnego „Grupa Łódź", KPE „Eksplorer" oraz miejscowych entuzjastów historii pozwoliły potwierdzić z dużą dozą prawdopodobieństwa, że rozbitym samolotem była *Czapla*. W miejscu pierwotnego pochówku lotników odkryto piękny pozłacany ryngraf z Matką Boską Częstochowską na tle orła w koronie. Na odwrocie ryngrafu wygrawerowany został napis „Niech Cię Bóg ma w swej opiece" i data 15 X 1938 r. Data wskazuje, że jest to pamiątka z uroczystej promocji z okazji ukończenia Szkoły Podchorążych w Dęblinie. W 33. Eskadrze Obserwacyjnej tylko jeden lotnik był absolwentem XI promocji z 1938 roku – ppor. obs. Tadeusz Sawicki. W maju 2016, badacze miejsca katastrofy dotarli do 94-letniego brata obserwatora Leszka Sawickiego, który potwierdził, że jego brat był mocno przywiązany do Kultu Maryjnego. Według dostępnych z literatury przedmiotu ppor. obs. Sawicki miał zaginąć w locie bojowym z kpr. pil. Tadeuszem Ślebiodą i przypuszczalnie on pilotował tę *Czaplę*.

W godz. od 08.15 do 10.20 odbyła się kolejna misja ośmiu samolotów Bf 110 z 3./ZG 76, które eskortowały samoloty Do 17E z III./KG 77 w rejonie Tomaszowa. W rejonie ataku napotkano intensywny ogień przeciwlotniczy. W rejonie Turku pojawiło się 10 polskich samolotów myśliwskich, które natychmiast zostały zaatakowane przez samoloty Bf 110. Niemieccy lotnicy zameldowali zestrzelenie dwóch myśliwców: jeden PZL P.24 - Lt. H. Jäger o 9.45 koło Brudzewa, drugi PZL P.24 – Ofw. G. Fleischmann o 9.50 koło Turka. Niemieckie straty ograniczyły się do unieruchomionego silnika w Bf 110B (M8+GL) pilotowanym przez Ofw. G. Fleischmanna (radiooperator Obg. Hans-Dietrich Mierke), który na jednym silniku powrócił na lotnisko. Messerschmitt nadawał się do naprawy. W rejonie Turku Niemcy natknęli się na pewno na dwa klucze z III/3 Dywizjonu Myśliwskiego pod dowództwem por. pil. Kazimierza Wiśniewskiego. W pierwszym kluczu lecieli por. pil. Kazimierz Wiśniewski, sierż. pchor. pil. Jan Maliński, kpr. pil. Leon Skarbecki, a w drugim ppor. pil. Henryk Bibrowicz, kpr. pil. Władysław Kuik oraz sierż. pchor. pil. Stefan

[11] K. Kaniecki, „Śladem samolotu", „Dziennik Łódzki" nr 274 z 24 listopada 2004, s. 12.

[12] K. Kaniecki, „Śladem samolotu", „Dziennik Łódzki" nr 274 z 24 listopada 2004, s. 12.



Messerschmitt Bf110C-1 M8+CK samolot załogi Olt. Heinz Gresens (pilot) i Gefr. Kurt Trappiel wrzesień 1939 roku lotnisko Kielce-Masłów. Cylinder – godło osobiste pilota nawiązywało do jego służby w szeregach grupy myśliwskiej J/88 w Legionie Condor. Biedronka to godło 2./ZG76.

Mal.: Peter Kassak i Martin Zamecnik.

eprasa.pl 9415ad6232





6 września 1939 Lt. Helmut Fahlbusch z I./ZG 76 koło Gór Prusinowskich zestrzelił samolot RWD 14 z 33. Eskadry Obserwacyjnej z załogą ppor. obs. Tadeusz Sawicki i kpr. pil. Brunon Ślebioda. Polacy polegli – arch. Łukasz Łydżba.

Wapniarek. Polacy osłaniali przemarsz oddziałów 25. DP. Został zestrzelony sierż. pchor. pil. Jan Maliński, który po latach tak wspominał to w swojej książce:

…o godzinie siódmej miały startować dwa klucze: por Wiśniewski, pchor. Maliński, kpr. Kuik, oraz ppor. Bibrowicz, pchor. Wapniarek i kpr. Skarbecki…[ ]…pierwsza trójka miała patrolować na 3000 m, a druga na 1500 m. Po patrolu mieliśmy wrócić do Krośniewic, dokąd miała się przebazować reszta dywizjonu….[ ]…o 7.15 byliśmy w powietrzu i lecieliśmy kursem południowym w rejon patrolu , wznosząc się do nakazanej wysokości. Trzymaliśmy się luźno, aby każdy mógł wypatrywać wroga. To było naszym zadaniem i aczkolwiek kręciliśmy się w tym samym rejonie tzn. w trójkącie Koło – Podębice – Turek, czas mijał szybko i kiedy nadeszła pora powrotu , będąc w okolicy Turka, Wiśniewski pokiwał skrzydłami i gwałtownie skręcił w prawo – dół. Widzieliśmy teraz trójkę dwusilnikowych bombowców, które pomimo dużej odległości otworzyły do nas ogień z górnych stanowisk strzelców pokładowych. Najwidoczniej zauważyły nas wcześniej. Odsunąłem się trochę w prawo i zanurkowałem, aby wykonać atak z prawej i z dołu. Poniekąd był to dobry sposób, lecz ściągnął na mnie ogień wszystkich strzelców dolnych. Po dwóch krótkich seriach – najpierw do ich prawoskrzydłowego, zaraz potem do lewego, wyciągnąłem maszynę i skręciłem w prawo, aby powtórzyć atak. Zauważyłem, że jeden z kolegów siedział już całkiem blisko na ogonie prawoskrzydłowego, który zaczął skręcać pode mnie w lewo. Instynktownie rzuciłem okiem, czy nie jestem na drodze drugiego myśliwca i w tym momencie zauważyłem…trzy dwusilnikowe samoloty o znacznie cieńszej sylwetce od atakowanych Ju 86, lecące na tej samej wysokości i kursie, tylko ok. 2 km za pierwszymi. Zdążyłem o tym zameldować:

- Trzy Dorniery za nami, z tyłu – i dokończyłem zakręt, aby wykonać atak łeb w łeb.

Kiedy wyprowadziłem samolot z zakrętu i już miałem pocisnąć dźwigienkę spustową, z nosów nadlatujących ukazały się ogniki i zostałem otoczony smugami. Podusiłem maszynę lekko w dół, aby później wyciągnąć i wycelować w prowadzącego, dając długą serię ognia. Niemiec nie wytrzymał i wyciągnął maszynę w górę, gubiąc przy tym kawał blachy po jakimś jak gdyby wybuchu na pokładzie. Minąłem go i zrobiłem zakręt w lewo, aby sprawdzić skutki ataku i ewentualnie zaatakować jeszcze raz z tyłu. Okazało się wtedy, że to dwusilnikowy myśliwiec Me 110, z którym wcześniej nie spotkaliśmy się nad Polską.

W tym momencie zrobiło się jasno w kabinie z powodu dziury z lewej strony…Silnik zamarł nagle i samolot znalazł się w korkociągu. Próbowałem go wyprowadzić, ale zauważyłem, że lewe skrzydło częściowo zostało pozbawione blachy. W tej śmiertelnej ciszy, w której słychać było tylko szum kręcącej się maszyny, pomyślałem: - Tu już nic nie zdziałam…trzeba wysiadać.

Pasy, mapę wepchnąłem pod uprząż spadochronu i przygotowałem się do skoku. Myśli przelatywały mi błyskawicznie, tak jak gdyby ktoś mówił mi do ucha: - Teraz z rozwagą …, jesteś wysoko…, samolot w korku…, nie otwieraj spadochronu za wcześnie. Co najmniej 10 sekund…Skrzydła cię nie skoszą…, wszystko będzie dobrze!

Podnosząc się poczułem jakiś bezwład w nogach. To tylko ze zdenerwowania – pomyślałem. Wszystkim ze strachu nogi miękną. Wiszę w powietrzu i liczę...

Jeden – wydaje się, że jest się duchem.

Dwa – ziemia się kręci.

Trzy – wyciągam rękę, aby się czegoś uchwycić i zahamować ten obrót.

Cztery – trochę pomaga.

Pięć – mignęła sylwetka samolotu w górze, niezby daleko.

Sześć – jest chyba 100 m albo więcej.

Siedem – ziemia się zbliża.

Osiem – teraz lecą równo, gdzie jest rączka wyzwalacza!?

Dziewięć – nie ma jej!

Dziesięć – jest, pod zawiniętą od wiatru mapą.

Jeszcze jedna sekunda.

Otwieram! – krzyknąłem. Bolesne szarpnięcie i wiszę jak na huśtawce. Zupełnie tak samo, jak w szkole w Dęblinie. Patrzę na ziemię i przypuszczalne miejsce lądowania. W nogawkach mokro. Bzdura, przecież się nie posiusiałem. A jednak? Oglądam nogi i widzę podziurawiony kombinezon. Próbuję podnieść nogę, ale nie mogę.

Co to? Krew? Dużo krwi..., a ja nad lasem. Instynktownie ciągnę lewy pas linek spadochronowych i próbuję zrobić ślizg w kierunku skraju lasu. W podświadomości wiem, że nie wolno mi zawisnąć na drzewach i tylko lądowanie na polu może mnie uratować od nadmiernego upływu krwi, a potem... Lepiej nie myśleć.

eprasa.pl 9415ad6232

Drzewa wyskakują ponad horyzont. Uderzyłem w ściernisko. Odpinam klamry spadochronu w pozycji leżącej, po czym próbuję wstać, ale nie mogę. Nic nie boli, a nogi, jak gdyby martwe. Wspieram się na ramionach i patrząc w kierunku domu odległego o ok. 50 m widzę dwóch ludzi patrzących przez sztachety płotu i przykucniętych[13].

Ciężko rannego pilota dwóch miejscowych rolników dostarczyło do stacjonujących w Dobrej oddziałów WP. Natomiast kpr. pil. Leon Skarbecki przy zakręcaniu po ataku na niemiecki samolot – Do 17E lub Bf 110B -, stwierdził, że jakby coś szarpnęło jego samolotem PZL P.11c nr „12". Po sekundzie okazało się, że maszyna nie chce za bardzo skręcać w lewo i ma tendencję do korkociągu przy zakręcie w tym kierunku. W prawo natomiast skręcała normalnie. Na szczęście pilotowi udało się wyrwać z walki i dolecieć na lotnisko prawdopodobnie w Ostrowach. Okazało się, że pocisk z niemieckiego działka wystrzelony z tylnej dolnej półsfery trafił w lewy płat jego PZL P.11c (nr biała „12"), robiąc dużą dziurę w odległości około 80 cm do 1 m od końca płata. Było to zapewne wynikiem ataku jednego z Bf 110B. Dodatkowo poważnie została uszkodzona PZL P.11c ppor. pil. Henryka Bibrowicza prawdopodobnie w wyniku ognia strzelców Dorniérów z III./KG 77. Dwóch strzelców z 8.//KG 77 i 9./KG 77 meldowało zestrzelenie w płomieniach polskiego myśliwca. Polscy lotnicy meldowali zestrzelenie: 1 Bf 110 sierż. pchor. Jan Maliński, 1 Ju 86 ppor. pil. Henryk Bibrowicz, 1 Ju 86 pchor. pil. Władysław Kuik, 1 Bf 109 por. pil. Kazimierz Wiśniewski. W rzeczywistości sierż. pchor. Jan Maliński uszkodził silnik wspomnianego wcześniej Bf 110.

W godz. 13.27 do 15.34 sześć samolotów B110 z 2./ZG 76 eskortowało 29 samolotów Do 17E z II./KG 77 w rejonie Tomaszowa Mazowskiego-Rawy-Brzezin. W rejonie Brzezin napotkano ostrzał polskiej opl. W godz. od 14.35 do 16.27 kolejną misję eskortową wykonało osiem samolotów Bf 110 z 1./ZG 76 w rejonie Tomaszowa-Rawy Mazowieckiej-Brzezin. Bf 110 eskortowały 28 samolotów Do 17Z z III./KG 76. W okolicy Tomaszowa Mazowieckiego napotkano ostrzał przeciwlotniczy. W tym rejonie zaobserwowano również kilka polskich myśliwców, ale nie zaatakowały one niemieckich samolotów.

W godz. 13.50 do 15.30 dwa samoloty Bf 110 z eskadry I./ZG 76 wykonały specjalną misję. Obie załogi poszukiwały zestrzelony niemiecki samolot – najprawdopodobniej Do 17Z z 8./KG 76. Wrak został zauważony w pobliżu drogi do Stawiszyna.

Między godz. 14.15 a 16.37 ostatnią misję wykonało siedem samolotów Bf 110 z 3./ZG 76. Samoloty Bf 110 miały chronić bombowce Do 17Z z I./KG 76 w rejonie Warszawy-Skierniewic. Bf 110 miały współpracować z Bf109 z I./ZG 2, ale te ostatnie nie pojawiły się z powodu problemów z zapasami paliwa na lotnisku w Kruszynie.

Szóstego dnia wojny I./ZG 76 odniosła dwa zwycięstwa powietrzne oraz ponadto uszkodziła jeden polski samolot kosztem uszkodzonego Bf 110.

7 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 30 Bf 110B i C, 37 załóg.

Jednostka została podporządkowana dowództwu Fliegerdivision 1. W godz. od 06.30 do 06.48 wszystkie sprawne samoloty Bf 110 z I./ZG 76 zostały przeniesione z Wrocławia do Gliwic (samoloty z 1./ZG 76 w godz. od 06.30 do 06.51, osiem samolotów z 3./ZG 76 między godz. 06.45 a 07.10). Od godz. 08.35 do 10.15 - 20 samolotów Bf 110 z 1./ZG 76 i 2./ZG 76 eskortowało 27 bombowców Do 17Z z III./KG 76. Bombowce atakowały lotnisko w Krośnie. Nad celem napotkano słaby ogień przeciwlotniczy.

Między godz. 14.17 a 14.45 samoloty Bf 110 z 1./ZG 76 powróciły do Wrocławia.

Od godz. 08.15 do 11.40 osiem samolotów Bf 110 z 3./ZG 76 chroniło 26 samolotów He 111P z I./KG 55, które zaatakowały lotnisko we Lwowie. Również tutaj nad celem napotkano słaby ogień przeciwlotniczy. Między godz. 14.15 a 14.45 samoloty z 3./ZG 76 powróciły do Wrocławia.

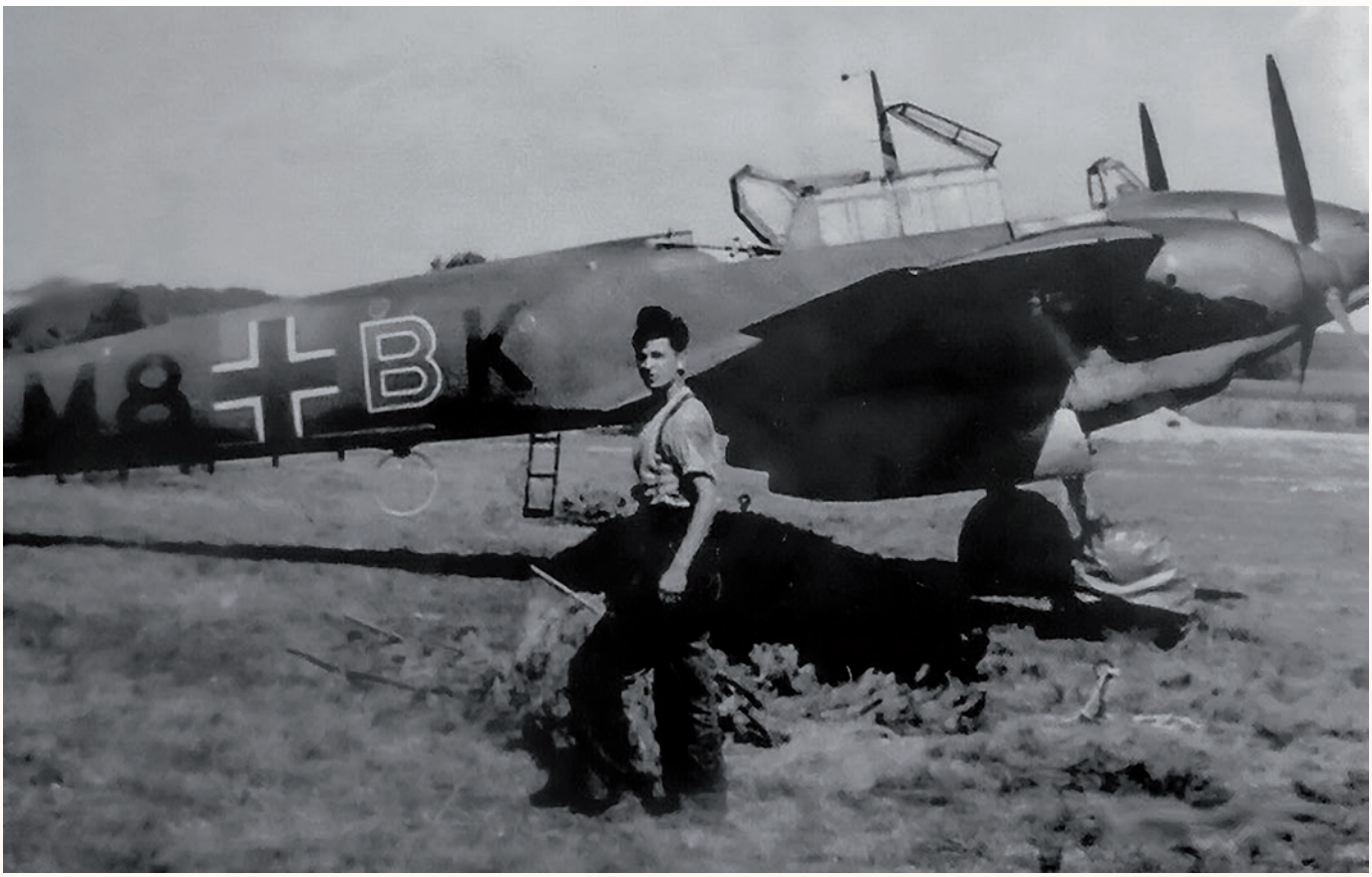
[13] J. Maliński, „Samolot zakrył słońce", W-wa 2001, s. 51-53.



Messerschmitt Bf110C-1 M8+GK samolot załogi dowódcy 2./ZG76 Olt. Wolfgang Falck (pilot) Fw. Alfred Walz (radio-operator) 11 września 1939 roku lotnisko Kielce-Masłów. Na statecznik oznaczenie trzech zwycięstw powietrznych. Dwa z nich odniesione zostały właśnie tego dnia w czasie popołudniowej misji. Biedronka była godłem drugiej eskadry grupy I./ZG76.

Mal.: Peter Kassak i Martin Zamecnik.

eprasa.pl 9415ad6232



Messerschmitt Bf 110C (M8+BK) z 2./ZG 76 – arch. Robert Szołtyk.

Kolejna misja została przeprowadzona od godz. 14.55 do 17.35 przez dziewięć samolotów Bf 110 z 2./ZG 76. Załogi otrzymały rozkaz ochrony 14 samolotów He 111P z II./KG 4 podczas ataku na mosty na Wiśle w rejonie Zawichost-Annopol-Jarosław. Niestety bombowce nie pojawiły się w punkcie zbiórki nad Kielcami. W trakcie tej misji przeprowadzono kilka ataków z powietrza na pozycje artylerii wroga w pobliżu drogi Iłża-Solec, na zach. od wsi Krempel. Niemcy meldowali, że zniszczono baterię artylerii wroga. Jeden z samolotów Bf 110 z 2./ZG 76 został o godz. 16.00 trafiony w silnik przez polski ogień naziemny, ale bez większych problemów powrócił do bazy. Samolot został naprawiony.

8 WRZEŚNIA 1939

Gotowych do akcji: 27 Bf 110B i C, 33 załogi.

Tego dnia jednostka wykonywała głównie loty na eskortę bombowców z KG 4. Przeprowadzono również jedną akcję wymiatania myśliwskiego. Rano, między godz. 06.35 a 07.00[14], samoloty Bf 110 z 1./ZG 76 zostały przeniesione na lotnisko w Gliwicach. Eskadra ta nie wykonała jednak żadnych misji i między godz. 16.04 a 16.32[15] powróciła do Wrocławia.

[14] Książka lotów Helmuta Lenta.

[15] Książka lotów Helmuta Lenta.

W godz. od 09.00 do 11.40[16] samoloty Bf 110B z 3./ZG 76 eskortowały 23 samoloty He 111 z II./KG 4 w rejonie Lublin-Radom. Podczas tej misji napotkano ogień przeciwlotniczy. Misja przebiegła bez żadnych szczególnych zdarzeń. Między godz. 10.15 a 12.30 - 13 myśliwców Bf 110C z Stab. I./ZG 76 i 2./ZG 76 przeprowadziło operację wymiatania myśliwskiego w rejonie Puław. Również ta misja przebiegła bez żadnych szczególnych zdarzeń.

O godz. 12.30 otrzymano prośbę o eskortę myśliwską od II./KG 4. Bombowce miały zostać eskortowane w rejonie Lublin-Chełm. Między godz. 16.05 a 18.55[17] niektóre samoloty Bf 110 z 3./ZG 76 brały udział w tej misji. Zaobserwowano kilka polskich myśliwców, ale nie doszło do walki. W rejonie Lublina samoloty niemieckie zostały ostrzelane przez ogień przeciwlotniczy.

Tego dnia jednostka otrzymała rozkaz od Fliegerdivision 1, aby poszukać nowe lotnisko operacyjne w okolicy Kielc. Dziennik wojenny Fliegerdivision 1 podaje, co następuje:

Ze względu na niewystarczającą zasięg konieczne jest przeniesienie I./ZG 76 do bazy lotniczej położonej bliżej linii frontu. O godz. 13.00 Hptm. Reinicke otrzymał polecenie znalezienia jeszcze w dniu 8.9.39 odpowiedniego lotniska w rejonie Kielc[18].

Łukasz Łydżba, Robert Szołtyk

[16] Książka lotów Hansa Jägeara i Rudolfa Petzolda.

[17] Książka lotów Hansa Jägeara i Rudolfa Petzolda.

[18] BAMA RL8/102



Messerschmitt Bf 110C (M8+DK) z 2./ZG 76 na drugim planie. Na pierwszym planie tablica, być może z rozpiską załóg do lotów i namiot polowy – arch. Robert Szołtyk.

eprasa.pl 9415ad6232

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 9415ad6232

Czołg ciężki IS-3 UKN – poprawiony Stalin

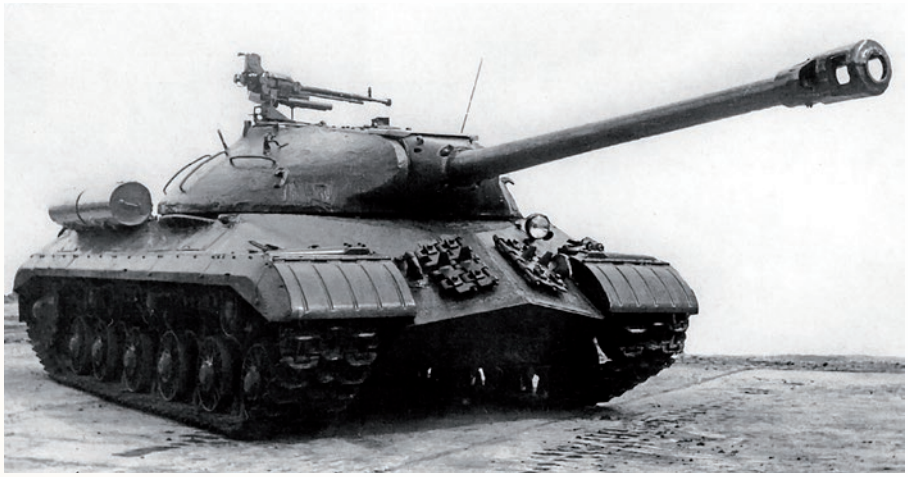
PRZEMYSŁAW SKULSKI



Pojawienie się nowych radzieckich czołgów ciężkich na defiladzie w Berlinie we wrześniu 1945 r. było szokiem dla wielu zachodnich dowódców wojskowych oraz polityków. W zasadzie jedynym, który nie bardzo przejął się nowym wozem bojowym był generał George Patton, który wdał się nawet w utarczkę słowną na jego temat z marszałkiem Georgijem Żukowem. Jednak większość tam obecnych obawiała się, że Armia Czerwona otrzymała czołg, który daje jej zdecydowaną przewagę nad pojazdami amerykańskimi i brytyjskimi. Zdawali sobie bowiem sprawę z ograniczonych możliwości własnego sprzętu pancernego. Ponadto wiedza o IS-3, bo o nim mowa, była skromna. Okazało się, że obawy były na wyrost. IS-3 był czołgiem, który miał wiele nowatorskich rozwiązań, ale jeszcze więcej mankamentów wynikających zarówno z wadliwego projektu, jak i wykonania. Praktycznie już w trakcie produkcji niezbędne było wprowadzanie poprawek. Pierwszą kompleksową próbą usunięcia niedostatków Stalina był program UKN (usuwanie wad konstrukcyjnych) zainicjowany w 1948 r. Objął on niemal wszystkie wyprodukowane czołgi, choć najprawdopodobniej nie wszystkie w takim samym zakresie. Wprowadzone zmiany były istotne, ale nie spowodowały zmiany oficjalnego oznaczenia czołgu – dalej był to IS-3. Aby odróżnić te wozy od czołgów sprzed modernizacji (czyli IS-3), a także od pojazdów zmodernizowanych w latach 60. (czyli IS-3M), można je oznaczyć jako IS-3 UKN lub IS-3 model 1953. Trzeba jednak zaznaczyć, że nie są to oznaczenia oficjalne.

eprasa.pl 9415ad6232

Wyróżnienie tych pojazdów jest jednak o tyle zasadne, że właśnie ta odmiana *Stalina* była pierwszą, która została wykorzystana w boju – przy tłumieniu węgierskiej rewolucji jesienią 1956 r., a następnie w czasie konfliktów arabsko-izraelskich (1967, 1969/1970, 1973). I najprawdopodobniej była jedyną, której użyto w walkach. Nie ma bowiem potwierdzonych informacji o bojowym wykorzystaniu czołgów IS-3M w czasie radziecko-chińskiego konfliktu granicznego nad rzeką Ussuri pod koniec lat 60. XX wieku. Natomiast użycie przez prorosyjskich separatystów podczas walk z jednostkami armii ukraińskiej latem 2014 r. w rejonie Konstantyniwki czołgu IS-3M zdjętego z pomnika to wydarzenie jednostkowe i do tego dość kuriozalne.



Fabryczne zdjęcie czołgu ciężkiego IS-3 UKN (model 1953).

NARODZINY NOWEGO STALINA

Pierwsze doświadczenia z użyciem w walce czołgów ciężkich IS-2 ujawniły słabe strony tej konstrukcji. Przede wszystkim niewystarczająca okazała się ochrona przed ostrzałem z niemieckich dział 88 mm. Poza tym radziecki wywiad zdobył informacje o pracach nad nowymi ciężkimi czołgami dla Panzertruppen (w tym *Tiger II*). Doszły do tego wnioski płynące z bitwy pod Kurskiem. W efekcie, w kwietniu 1944 r. Główny Komitet Obrony (GKO) przyjął decyzję nr 5583 o rozpoczęciu modernizacji czołgu IS-2. Decyzja ta otwierała także drogę do rozpoczęcia prac nad nowym czołgiem ciężkim. Można więc powiedzieć, że od tego momentu, zgodnie z oczekiwaniami władz radzieckich, prace przebiegały dwutorowo – modernizacja czołgu IS-2 i prace nad nową konstrukcją. Co ciekawe, prace prowadzono na bazie współzawodnictwa pomiędzy dwoma ośrodkami —Zakładem Doświadczalnym Nr 100 w Leningradzie, kierowanym przez Ż. J. Kotina i A. S. Jermołajewa oraz biurem projektowym zakładu CzKZ (Czelabiński Kirowskij Zawod), na czele którego stali: N. L. Duchow i M. F. Bałżi.

Zakład Doświadczalny Nr 100 przygotował projekt modernizacji ISa-2 na podstawie doświadczeń zdobytych podczas pracy nad prototypami: Obiekt 244, Obiekt 245 i Obiekt 248. Odpowiedzialni za jego przygotowanie – G. N. Moskwin i W. I. Tarotko – postanowili nie odbiegać zbyt daleko od produkowanej wersji czołgu, ale przednią część kadłuba miano wykonać z walcowanych, połączonych spawami i mocno nachylonych płyt pancernych. Ze względu na kształt, projekt przedniej części kadłuba otrzymał nazwę „nos szczupaka".

CzKZ był bardziej zainteresowany przygotowaniem nowego czołgu niż modyfikacją ISa-2. Już w 1943 roku biuro konstrukcyjne tego zakładu przygotowało projekt nowego superczołgu.

IS-3 UKN zachowany w muzeum wojskowym w Padikowie pod Moskwą.



eprasa.pl 9415ad6232



Kuriozalna mieszanka radzieckiego sprzętu w Budapeszcie jesienią 1956 r. Na alei Andrássy'ego sfotografowane zostały: PT-76, T-34-85 (wczesna wersja z armatą D-5T) oraz IS-3 UKN.

Początkowo znany był jako Czołg K, a później jego oznaczenie zmieniono na Obiekt 701. Dowództwo Armii Czerwonej nie wykazało większego zainteresowana tym pojazdem, natomiast przedstawiciele wojska, a także Ludowy Komisariat Przemysłu Czołgowego wywierali presję na CzKZ, aby przygotował modyfikację ISa-2. Taki prototypowy pojazd był gotowy w październiku 1944 roku. Choć zachowało się o nim niewiele informacji, to wiadomo, że wyniki przeprowadzonych testów nie były zbyt optymistyczne. Już w listopadzie 1944 roku CzKZ był w stanie zaprezentować prototyp zupełnie nowego pojazdu. Nosił on różne oznaczenia – w nomenklaturze Armii Czerwonej był to IS model A, w nomenklaturze CzKZ – Kirowiec-1. Pojazd ten można uznać za protoplastę czołgu IS-3. Nowy pojazd miał kadłub podobny do Obiektu 701 i nową, półsferyczną wieżę zaprojektowaną przez G. W. Kruczenycha. Głównym uzbrojeniem zamontowanym w wieży było działo D-25T kalibru 122 mm. Napęd czołgu stanowił silnikiem W-11 o mocy 520 KM. Testy fabryczne prototypu rozpoczęły się 24 listopada 1944 r. i niemal natychmiast ruszyły także testy wojskowe. Wyniki obu prób były tak optymistyczne, że wkrótce pojazd został skierowany na próby państwowe, które przeprowadzono w dniach 18-24 grudnia 1944 r. na poligonie Kubinka pod Moskwą.





Zdjęcia wraku czołgu IS-3 UKN zniszczonego przed koszarami Kilián (skrzyżowanie ulicy Üllői i alei Ferenc). Najprawdopodobniej wóz został rozerwany w wyniku eksplozji amunicji.

Także w grudniu 1944 r. Centralny Instytut Badawczy Nr 48 wraz z Zakładem Doświadczalnym Nr 100 przygotował analizę tzw. pancerza typu „nos szczupaka", wskazując na jego zalety. Sugestie te zostały uwzględnione także w raporcie z testów prototypu Kirowca-1. Wkrótce Ludowy Komisariat Przemysłu Czołgowego przygotował decyzję o budowie nowego prototypu, który miał wykorzystać zalety Kirowca-1, a także zalecenia Centralnego Instytutu Badawczego Nr 48 i Zakładu Doświadczalnego Nr 100. Można powiedzieć, że nowe pojazdy miały mieć wieżę z Kirowca-1 i kadłub z przednim pancerzem typu „nos szczupaka". W styczniu 1945 r. w CzKZ rozpoczęto prace nad nowym pojazdem, który otrzymał oznaczenie Obiekt 703. Prototyp był gotowy 14 lutego 1945 r. i wkrótce został wysłany na próby wojskowe. Dużym atutem czołgu był pancerz, którego grubość wynosiła 90-120 mm z przodu kadłuba, 90 mm z boków, 60 mm z tyłu oraz 30 mm od góry. Półsferyczna wieża była niemal identyczna, jak

eprasa.pl 9415ad6232

w prototypie Kirowiec-1. Grubość jej pancerza wynosiła 110–220 mm z przodu, 75-115 mm z boku, 60 mm z tyłu oraz 30 mm od góry. Konstrukcja wieży miała jednak dwa istotne mankamenty. Po pierwsze, była bardzo ciasna, a ładowniczy miała wręcz klaustrofobiczne warunki pracy. Po drugie, profil wieży sprawił, że kąt ostrzału wynosił od -2°do +19°. Pojazd zachował uzbrojenie podstawowe poprzednika – działo 122 mm D-25T. Działo było potężne, ale jego szybkostrzelność wynosiła tylko 2-3 strzały na minutę. Ponadto zapas dzielonej amunicji wynosił zaledwie 28 pocisków. Prowadzenie ognia umożliwiał celownik teleskopowy TSz-17. Czołg miał także karabin maszynowy 7,62 mm DT sprzężony z armatą oraz karabin maszynowy 12,7 mm DSzK zamontowany na obrotnicy na wieży. Napęd czołgu nie zmienił się, stanowił go silnik wysokoprężny W-11 o mocy 520 KM. Jednostka napędowa była zasilana z dwóch wewnętrznych zbiorników paliowa o pojemności 450 litrów oraz z czterech zbiorników zewnętrznych (280 litrów). Zużycie paliwa wynosiło w zależności od terenu i prędkości jazdy od 250 do 450 litrów na 100 kilometrów. Mechaniczna skrzynia przekładniowa miała 8 biegów do przodu i 2 do tyłu. Czołg miał planetarne przekładnie boczne oraz planetarne mechanizmy skrętu. Komunikacja wewnętrzna była możliwa dzięki interkomowi TPU-4bis-F, a zewnętrzna dzięki radiostacji 10-RK-26.

Próby czołgu przeprowadzono między 23 marca, a 1 kwietnia 1945 r. Wkrótce podjęto decyzję o rozpoczęciu jego produkcji seryjnej. Co ciekawe, w oficjalnych dokumentach zaproponowano nazwę pojazdu *Marszałek Stalin*, co jednak nie nastąpiło. Przyjęte zostało oznaczenie IS-3. Planowano wyprodukowanie 25 czołgów w kwietniu, 100 w maju i 250 w czerwcu 1945 r. Rzeczywistość okazała się jednak inna. Seryjna produkcja czołgów rozpoczęła się w maju i do końca miesiąca wyprodukowano około 30 pojazdów. Tylko 17 z nich przeszło testy fabryczne. Nie było więc mowy o tym, aby mogły one wziąć udział w walkach o Berlin. Produkcja czołgów IS-3 w CzKZ trwała do lipca 1946 r. Łącznie wyprodukowano 2305 wozów.

W trakcie produkcji w pojazdach wprowadzono pewne modyfikacje. Na tylnej płycie kadłuba pojawiły się zasobniki MDSz, służące do stawiania zasłon dymnych. Charakterystyczne dla wczesnych czołgów IS-3 były dwa zasobniki na ekwipunek/części zamienne umieszczone z boków kadłuba, w tylnej jego części. Pokrywy tych pojemników miały trójkątny kształt. W pojazdach późniejszej produkcji po trzy zasobniki umieszczono na bokach kadłuba, a ich pokrywy miały prostokątny kształt. Wczesne pojazdy miały gniazdo antenowe umieszczone na pochyłej części bocznej ściany wieży (z lewej strony). Natomiast na późniejszych wozach zostało ono przeniesione wyżej i miało charakterystyczną osłonę wykonaną z gumy. Były to więc zmiany mające raczej charakter kosmetyczny. Co ważniejsze, nie eliminowały one niedostatków czołgu, któ-

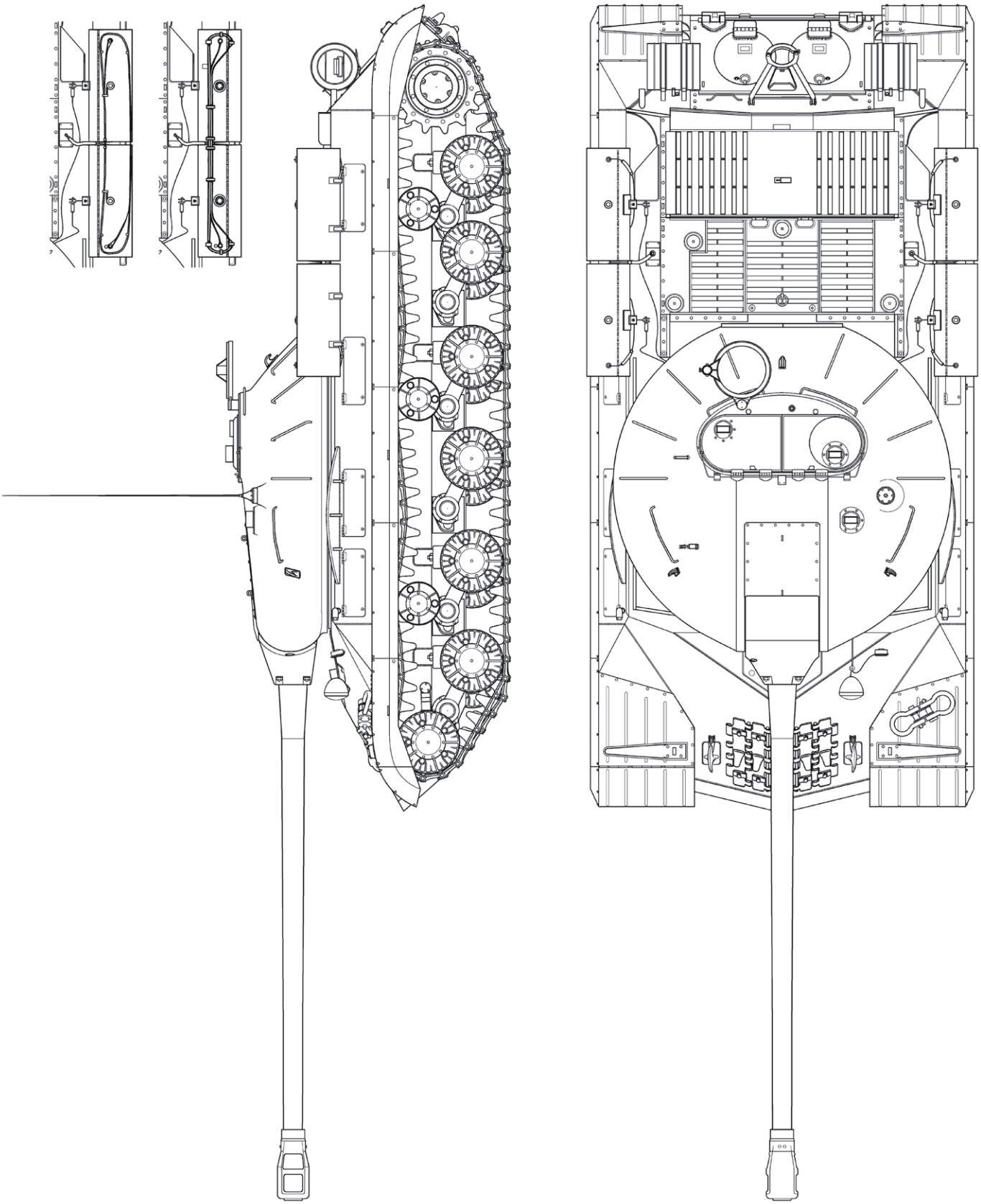
Radziecki czołg IS-3 UKN uszkodzony na ulicy Üllői, Budapeszt, październik 1956 r. Pojazd ten nie figuruje na liście radzieckich strat poniesionych na Węgrzech.





eprasa.pl 9415ad6232

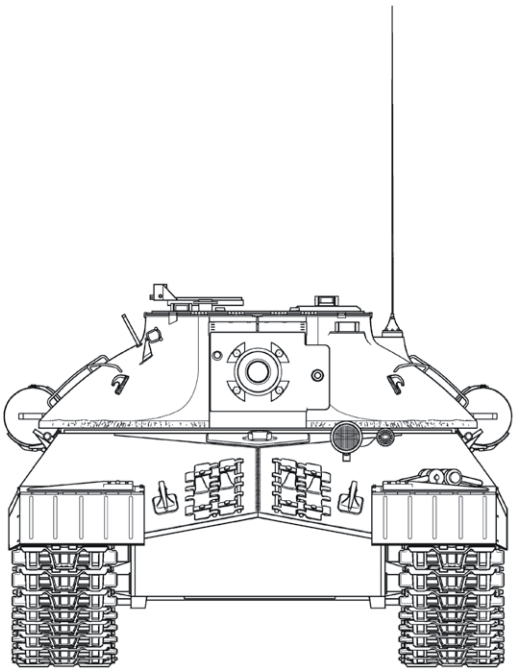
IS-3 UKN

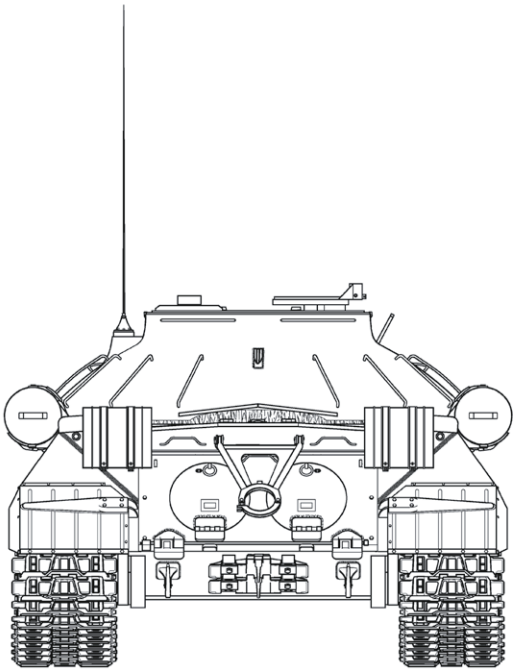


Rys.: Grzegorz Jackowski

eprasa.pl 9415ad6232

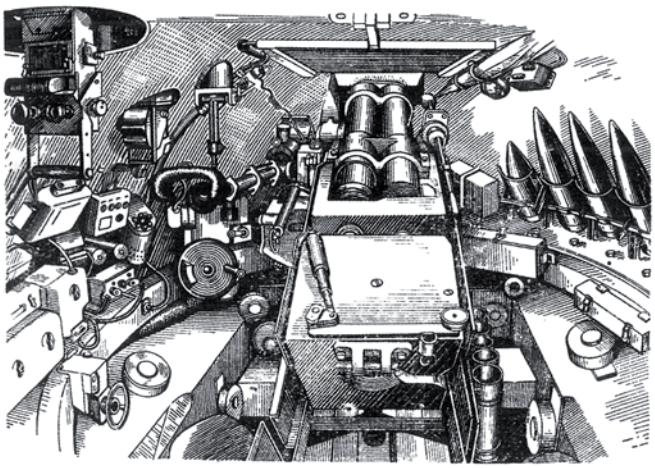
IS-3 UKN

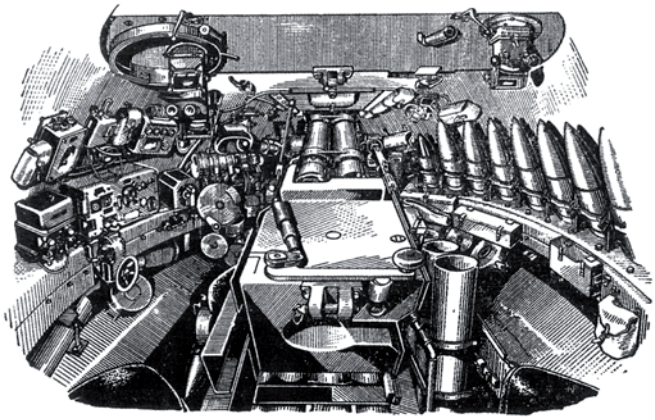




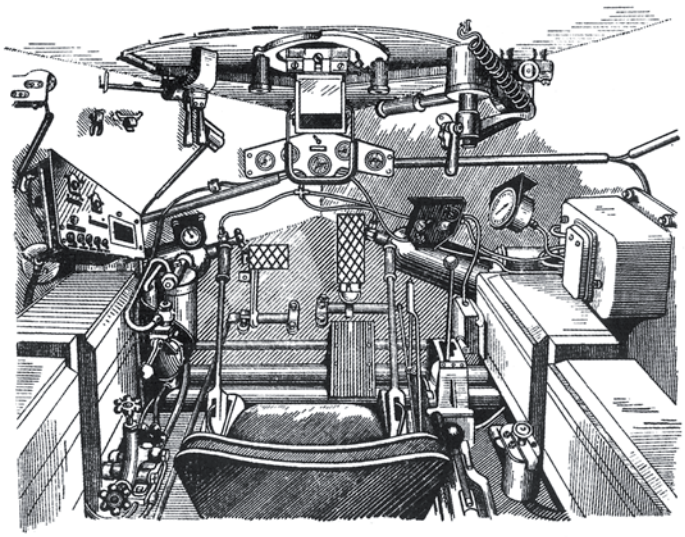
IS-3 UKN (model 1953) – rysunki z instrukcji.

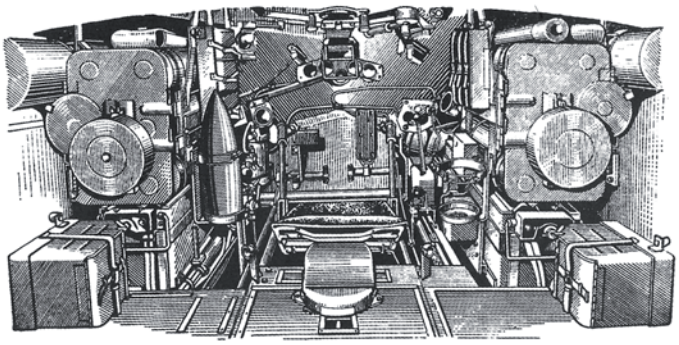
Ewolucja wnętrza wieży – rysunek u góry to IS-3 UKN, a na dole to IS-3M.





Ewolucja stanowiska kierowcy – rysunek u góry to IS-3 UKN, a na dole IS-3M.





eprasa.pl 9415ad6232



Radziecki IS-3 UKN z numerem taktycznym 620 na budapesztańskiej ulicy, październik 1956 r.

rych było niemało. Zespołowi kierowanemu przez inżyniera W. A. Kozłowskiego udało się przygotować dokumentację techniczną pozwalającą na kontrolę zużycia podzespołów czołgu oraz występujących usterek. Defekty dotyczyły, przede wszystkim uszkodzeń kadłuba (pęknięcia), silnika, skrzyni przekładniowej oraz elementów przedziału transmisji. Identyfikacja występujących problemów pozwoliła na przygotowanie niezbędnych poprawek.

IS-3 UKN (IS-3 MODEL 1953)

Decyzje dotyczące kompleksowej modernizacji ISa-3 podjęto w listopadzie 1948 r. oraz w czerwcu 1949 r. Uruchomiły one proces permanentnego poprawiania czołgu, który trwał do połowy lat 70. XX wieku. Osobą odpowiedzialną za przygotowanie pierwszego etapu poprawek został mianowany M. F. Bałzi (od lutego 1953 r. zastąpił go P. P. Isakow). Program modernizacji czołgów IS-3 otrzymał nazwę UKN (Ustranienje Konstruktiwnych Niedostatkow – usuwanie wad konstrukcyjnych). Przewidywano, że koszt modernizacji pojedynczego czołgu wyniesie 260 000 rubli. Zakres prac bazował głównie na doświadczeniach eksploatacyjnych, a wprowadzone zmiany obejmowały:

- wzmocnienie mocowania silnika,
- modyfikację mocowania skrzyni przekładniowej,
- ulepszenie konstrukcji sprzęgła głównego oraz przekładni bocznych,
- zastosowanie wieży ze wzmocnionym mocowaniem armaty oraz przyrządów celowniczych,
- wzmocnienie płyty pancernej kadłuba pod wieżą,
- wzmocnienie i modyfikację dna wanny kadłuba,
- modyfikację błotników (przednich, tylnych i bocznych),
- instalację zasobników BDSz-5 do stawiania zasłon dymnych,
- zastosowanie nowej radiostacji 10-RT-26Z oraz interkomu TPU-4-47,
- instalację nowszych wersji karabinów maszynowych: DSzKM i DTM.

Wprowadzone zmiany spowodowały wzrost masy czołgu z 46 do 49 ton. Prace modernizacyjne były prowadzone w zakładach CzKZ w Czelabińsku oraz LKZ w Leningradzie. Przy czym wszystkie kadłuby zostały zmodernizowane w Zakładzie Nr 200. Ostatecznie do końca 1953 r. w Czelabińsku zmodernizowano 314 czołgów, a w Leningradzie 754 wozy. Pozostałe pojazdy były modernizowane w trakcie napraw kapitalnych w różnych zakładach remontowych, m.in. w Kijowie, Lwowie, Woroneżu, Leningradzie oraz w jednej z baz na terenie NRD. Prace te prowadzono przez wielu lat, a ich zakres był zróżnicowany. W efekcie zmodernizowane czołgi mogły się pomiędzy sobą nieco różnić. Jeżeli chodzi o oznaczenie pojazdów, to w oficjalnych dokumentach nic się nie zmieniło — był to w dalszym ciągu IS-3. W niektórych źródłach zmodyfikowana wersja jest oznaczana jako IS-3 UKN lub IS-3 UKN model 1953.

Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, ile *Stalinów* ostatecznie zmodernizowano w ramach programu UKN. Radzieckie/rosyjskie źródła najczęściej informują, że poprawiono *niemal wszystkie wozy*, ale konkretne liczby nie są jednak podawane. Sprawę komplikuje fakt, że już od 1960 r. wprowadzone zostały kolejne modyfikacje, m.in. dotyczące wzmocnienia dolnej części kadłuba oraz przedziału silnikowego i transmisyjnego. W tym czasie silniki W-11 zaczęto zamieniać na jednostki napędowe takie jak w czołgach T-54, czyli W-54K-IS o mocy 520 KM.

Modernizacja *Stalinów* była kontynuowana w kolejnych latach, ale wprowadzane zmiany trudno powiązać z konkretnymi datami. Można odnieść wrażenie, że były to działania pozbawione precyzyjnego harmonogramu, najprawdopodobniej związane z możliwościami poszczególnych zakładów remontowych. Obejmowały one kolejne modyfikacje konstrukcji kadłuba, instalację nowych przyrządów obserwacyjnych (w tym noktowizorów) oraz zmianę aranżacji wnętrza czołgu. Zewnętrzne zmiany były następujące: zainstalowanie dwóch reflektorów z przodu kadłuba (były to reflektory: FG-125 i FG-127, oba otrzymały osłony wykonane z prętów stalowych), zmiana pokryw zasobników na



bokach kadłuba (miały charakterystyczne przetłoczenia) oraz instalacja na lewym, przednim błotniku zbiornika oleju. Od 1962 r. wszystkie zmodernizowane czołgi otrzymały oznaczenie IS-3M. Modyfikację ISów prowadzono także w kolejnym dziesięcioleciu, a ostatnie poważniejsze zmiany, m.in. w konstrukcji dolnej części

eprasa.pl 9415ad6232



Zdjęcie czołgów ciężkich IS-3 UKN wykonanych w lipcu 1956 r. podczas defilady w Kairze. Wozy należały najprawdopodobniej do 2. Brygady Pancernej (4. Dywizja Pancerna). Uwagę zwracają oznaczenia taktyczne na przedniej części kadłuba oraz godło (czarny orzeł) z boku wieży.

kadłuba oraz związane z instalacją nowocześniejszych środków łączności wprowadzono najprawdopodobniej w połowie lat 70.

STALINY W SŁUŻBIE LINIOWEJ

Produkcja i przygotowanie do służby operacyjnej ISów-3 zajęły więcej czasu, niż zakładali Rosjanie. Wykluczyło to udział nowych czołgów ciężkich z walk o Berlin w kwietniu i maju 1945 r. Do czasu inwazji na Mandżurię w sierpniu 1945 r. było już gotowych wprawdzie więcej czołgów IS-3, ale nie ma dowodów na to, że brały one udział w działaniach przeciwko siłom japońskim. Wydaje się także, że nie miało to specjalnego sensu. Niespodziankę postanowiono zrobić zachodnim sojusznikom jesienią 1945 r.

Jak zaznaczono na wstępie pierwsza publiczna prezentacja czołgów IS-3 miała miejsce podczas parady wojskowej w Berlinie 7 września 1945 r. Czołgi należały do 71. Pułku Czołgów Ciężkich Gwardii, wchodzącego w skład 2. Armii Pancernej Gwardii. Nieco ponad rok później, 7 listopada 1946 r., nowe *Staliny* zostały zaprezentowane w Moskwie podczas parady na Placu Czerwonym. Oceny ekspertów dotyczące czołgu IS-3 były znacznie wyższe niż rzeczywiste możliwości tego pojazdu. Czołg był nękany przez liczne usterki i problemy związane z przestarzałym i uciążliwym w eksploatacji silnikiem czy awaryjną skrzynią biegów. Na wartość bojową pojazdu wpływał też ograniczony zapas amunicji, w dodatku dzielonej, co przecież znacząco wpływało na szybkostrzelność.

Radziecki czołg ciężki IS-3 UKN z numerem taktycznym 620, który brał udział w operacji „Wicher" – tłumieniu węgierskiej rewolucji, październik 1956 r.



Malował: Grzegorz Jackowski

eprasa.pl 9415ad6232

Czołgi IS-3 nigdy nie zostały użyte w operacjach wojskowych prowadzonych przez Armię Czerwoną (od lutego 1946 r. Armię Radziecką). Natomiast radzieckie ISy-3 UKN brały udział w działaniach przeciwko węgierskiej rewolcie w październiku i listopadzie 1956 roku, a egipskie w starciach na Bliskim Wschodzie. Według niektórych źródeł czołgi IS-3M zostały użyte podczas konfliktu granicznego pomiędzy Związkiem Radzieckim a Chinami (nad rzeką Ussuri) pod koniec lat 60. Bez wątpienia w okręgach wojskowych na Dalekim Wschodzie radzieckie jednostki dysponowały pewną liczbą czołgów IS-3M, ale jak dotąd nie potwierdzono ich użycia w walkach. Tym bardziej, że informacje pojawiające się w różnych opracowaniach są niejednoznaczne. Raz jest mowa o pojazdach, które toczyły boje z chińskimi czołgami, a kiedy indziej, że okopane „Staliny" odgrywały rolę stałych punktów ogniowych wzdłuż granicy z Chinami. Ta druga wersja wydaje się bardziej prawdopodobna, ale nie przesądza ona w żaden sposób o bojowym wykorzystaniu pojazdów. W latach 70. i 80. XX wieku radzieckie czołgi IS-3M były stopniowo wycofywane z jednostek liniowych do magazynów. Oficjalnie zdjęto je z wyposażenia w latach 90. XX wieku, choć M. W Pawłow i I. W. Pawłow podają, że nastąpiło to jeszcze później – w 2008 r.

Latem 2014 r. czołg IS-3M ustawiony na pomniku w ukraińskiej Konstantyniwce, został zdjęty z postumentu i po naprawie siły zbrojne Donieckiej Republiki Ludowej użyły go w rejonie Uljaniwki. Według niektórych źródeł prorosyjscy separatyści wykorzystali ten pojazd w co najmniej jednym ataku na pozycje ukraińskie. Na początku lipca 2014 r. porzucony pojazd został przejęty przez Ukraińców, a następnie trafił do muzeów – najpierw w Kijowie, a potem w Pierwomajsku.

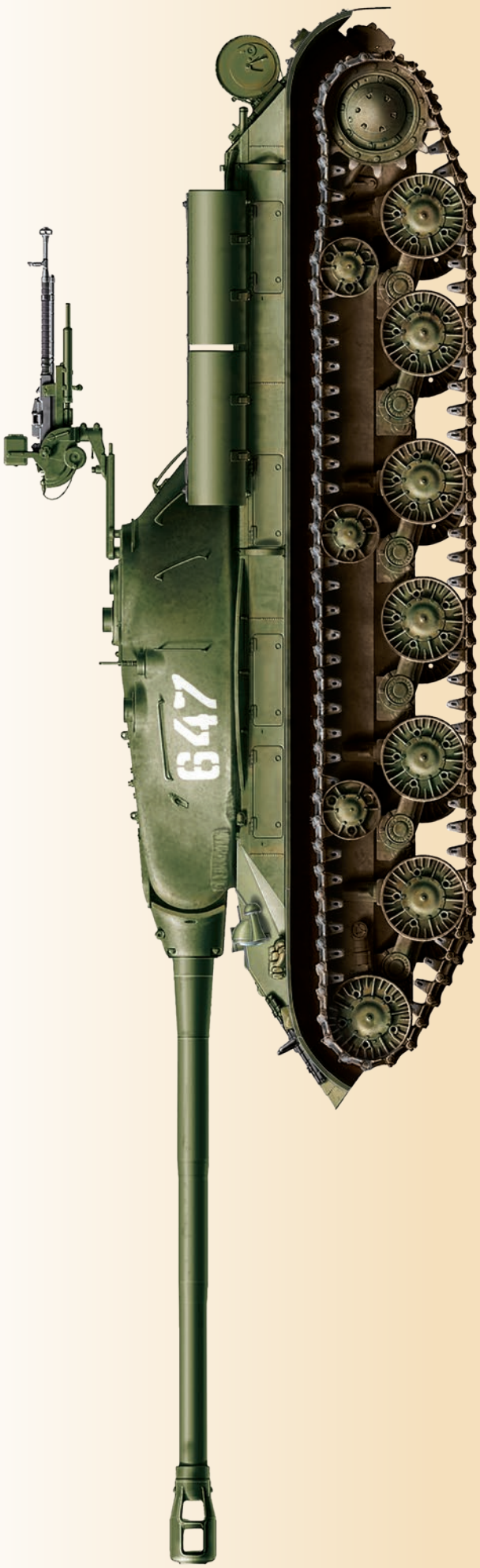
Tylko dwa kraje należące do Układu Warszawskiego otrzymały bardzo ograniczoną ilość czołgów IS-3. W 1950 r. do Czechosłowacji trafił jeden wóz, który wysłano do jednej ze szkół wojskowych (obecnie jest w muzeum w Lesanach). Natomiast w 1946 lub 1947 r. Polska otrzymała dwa czołgi (numery fabryczne: 703.604A81 oraz 703.605A58), które służyły do testów. Dziś znajdują się one w muzeach w Poznaniu i Warszawie.

W połowie lat 50. i na początku lat 60. XX wieku około 100–120 czołgów IS-3 UKN zostało wyeksportowanych do Egiptu. W 1967 r. pewną ilość egipskich wozów zdobył Izrael i następnie wykorzystywał w swoich jednostkach. Niektóre źródła wspominają o sprzedaży „Stalinów" do Korei Północnej, ale liczba pojazdów, ich wersje i czas dostawy nie są znane. Generalnie transakcja ta wydaje się jednak wątpliwa. Podobnie tajemniczo wygląda sytuacja ze służbą czołgów IS-3M w jednostkach chińskich – pojawiają się pojedyncze zdjęcia takich wozów w barwach Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej, ale brak jest wiarygodnych informacji, kiedy i ile ich dostarczono. Wydaje się, że czołgi, które trafiły do Chin wykorzystywano głównie do testów oraz w pracach nad własnymi prototypami (m.in. WZ 111). Informacje podawane przez niektóre rosyjskie źródła o sprzedaży ISów-3 do Syrii oraz na Kubę nie znajdują potwierdzenia w faktach.

STALINY KONTRA WĘGRZY

W 1955 roku wzrosło znaczenie Węgier w radzieckiej doktrynie wojskowej. Wynikało to z wycofania jednostek Armii Radzieckiej z Austrii oraz przyjęcia Węgier do Układu Warszawskiego. Radzieckie jednostki stacjonujące na Węgrzech utworzyły tzw. Korpus Specjalny. W jego skład wchodziły: 2. i 17. Dywizja Zmechanizowana Gwardii, 195. Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego, 172. Dywizja Lotnictwa Bombowego oraz jednostki pomocnicze. W skład każdej dywizji zmechanizowanej wchodziły trzy pułki zmechanizowane, pułk czołgów i ciężkich dział samobieżnych. Każda dywizja dysponowała etatowo 46 czołgami ciężkimi, głównie IS-3 UKN.

23 października 1956 r. w Budapeszcie miała miejsce pokojowa demonstracja, w której wzięło udział około 200 000 ludzi. Węgrzy domagali się zmiany skompromitowanych władz, które prowadziły politykę społeczną i gospodarczą narzuconą przez Moskwę. Protestowali także przeciwko represjom wobec oponentów politycznych. Doszło do starć z milicją, zdarzały się samosądy. Wieczorem wybuchło regularne powstanie zbrojne. O godzinie 23.00 szef



Malował: Grzegorz Jackowski

➤ Radziecki czołg ciężki IS-3 UKN z numerem taktycznym 647 w trakcie walk na ulicach Budapesztu, październik-listopad 1956 r.

eprasa.pl 9415ad6232

sztabu generalnego Armii Radzieckiej, marszałek ZSRR W. D. Sokołowski, wydał rozkaz dowódcy Korpusu Specjalnego, generałowi-lejtnantowi P. N. Łaszczence, aby wysłał swoje oddziały do Budapesztu i stłumił „kontrrewolucję" (operacja „Kompas"). W nocy siły radzieckie wkroczyły do miasta, a na ulicach wybuchły walki. Powstańcom udało się utrzymać wiele kluczowych punktów miasta. Radzieckie czołgi i transportery opancerzone poruszające się po ulicach Budapesztu były narażone na ataki granatami i koktajlami Mołotowa, a także na ostrzał z broni przeciwpancernej, który był prowadzony z zamaskowanych stanowisk, m.in. w budynkach. W rezultacie radzieckie straty w sprzęcie pancernym były znaczne. 31 października zgodnie z porozumieniem zawartym z rządem Imre Nagya radziecki Korpus Specjalny wycofał się z miasta i zajął pozycje w odległości około 15-20 km od węgierskiej stolicy. Powstańcy utworzyli linię obronną wokół miasta, wyposażoną w stanowiska przeciwpancerne i przeciwlotnicze, a także kilkadziesiąt kaponier dla czołgów. Odpowiedzią dowództwa radzieckiego było opracowanie operacji „Wicher", mającej na celu zdławienie powstania siłami Korpusu Specjalnego oraz innych jednostek (w tym 33. Dywizji Zmechanizowanej Gwardii, która dysponowała czołgami IS-3 UKN). Operacja rozpoczęła się 4 listopada 1956 r. o godzinie 6.00. Do godziny 7:30 oddziały 2. Dywizji Zmechanizowanej Gwardii zajęły mosty na Dunaju, parlament oraz budynki: komitetu centralnego partii komunistycznej, ministerstwa spraw zagranicznych i spraw wewnętrznych, rady miejskiej, a także dworzec kolejowy Nyugati. 87. Pułk Czołgów Ciężkich pułkownika N. T. Nikowskiego, w skład którego wchodziły czołgi IS-3 UKN, zdobył arsenał w pobliżu Fot (obrzeża Budapesztu) i rozbroił węgierską jednostkę pancerną. 5 listopada oddziały 33. Dywizji Zmechanizowanej Gwardii generała-majora G. I. Obaturowa, po potężnym ostrzale artyleryjskim z użyciem 170 dział i moździerzy, zajęły jeden z ostatnich powstańczych punktów oporu zlokalizowany w kinie „Corvin". Walki w mieście trwały do 6 listopada, a 7 listopada powołano nowy rząd węgierski z Janosem Kadarem na czele.



Propagandowe izraelskie zdjęcie wykonane w czasie „wojny sześciodniowej" w 1967 r. pokazujące „spotkanie" IS-3 UKN z czołgiem M48A2C *Patton* (*Magach 2*). Na tylnej części kadłuba *Stalina* widoczne są modyfikacje układu wydechowego wprowadzone przez Egipcjan.

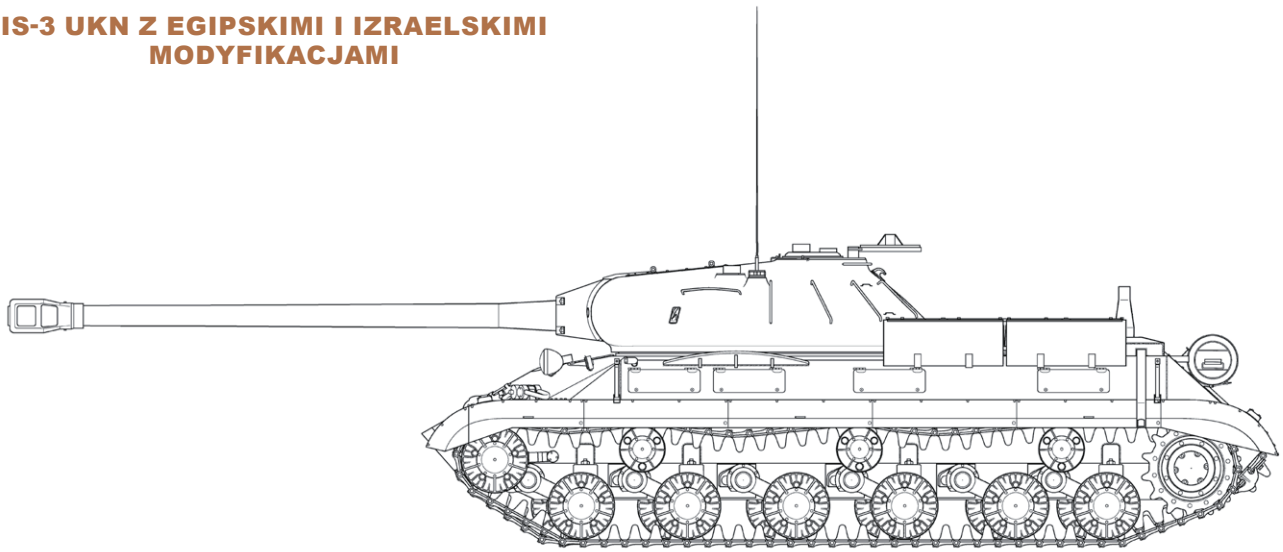
Według oficjalnych danych Armia Radziecka straciła na Węgrzech 26 czołgów, w tym jednego IS-3 UKN, trzy T-54 i 22 T-34-85. Wydaje się, że nie są to jednak dane pełne. Istnieje seria zdjęcie zniszczonego *Stalina*, które wykonano w rejonie koszar Killian. Odrzucona wieża sugeruje, że najprawdopodobniej doszło do eksplozji amunicji. W tym samym rejonie, na ulicy Üllői, wykonano zdjęcia kolejnego czołgu IS-3 UKN, który został uszkodzony i porzucony przez załogę. Przypuszczalnie został on jednak później naprawiony, ponieważ nie figuruje na liście strat całkowitych. Oba wozy najprawdopodobniej zostały wyeliminowane w czasie walk w październiku 1956 r.

IS-3 UKN W EGIPCIE

W połowie lat 50. XX wieku ZSRR rozpoczął dostawy czołgów IS-3 do Egiptu. W pierwszej partii zostało wysłanych 40-44 pojazdów. Następne dostawy miały miejsce na początku lat 60. i łącznie przed 1967 rokiem Egipt otrzymał około 100-120 takich wozów. Wraz z czołgami nad Nilem pojawili się radzieccy instruktorzy, a część egipskich oficerów wysłano na szkolenia do Akademii Wojsk Pancernych w Moskwie.

Według niektórych źródeł Egipt otrzymał zmodernizowane IS-3 UKN i IS-3M. Bazując na dostępnych zdjęciach wydaje się, że były to jednak pojazdy zmodernizowane w ramach programy UKN. Czy wśród nich mogły się znaleźć jakieś ISy-3M? Nie można tego wykluczyć, ale

IS-3 UKN Z EGIPSKIMI I IZRAELSKIMI MODYFIKACJAMI



Rys.: Grzegorz Jackowski

eprasa.pl 9415ad6232

potwierdzenia na zdjęciach na razie brak. Być może informacje o obecności ISów-3M w Egipcie wynikają z faktu, że od 1962 roku wszystkie zmodernizowane *Staliny* Rosjanie właśnie tak nazywali. I takie oznaczenie mogło się znajdować w dokumentach dotyczących dostaw do Egiptu, które miały miejsce po 1962 roku.

Po raz pierwszy egipskie czołgi ciężkie zostały zaprezentowane 23 lipca 1956 roku podczas parady zorganizowanej z okazji Dnia Rewolucji w Kairze. Pojazdy najprawdopodobniej należały do 2. Brygady Pancernej (pojawia się też inna nazwa tej jednostki – 2. Grupa Pancerna), która wchodziła w skład 4. Dywizji Pancernej. Tego okresu dotyczy informacja izraelskiego wywiadu, mówiąca o służbie czołgów IS-3 w 11. Batalionie Pancernym, który stacjonował w rejonie Kairu i stanowił rezerwę. Brak jest jednak informacji w skład jakiego związku ten batalion wchodził. Można jedynie domniemywać, że była to 2. Brygada Pancerna.

Choć pojawiają się informacje, że egipskie *Staliny* zostały użyte walkach w październiku 1956 roku w czasie kryzysu sueskiego nie ma na to jednoznacznych dowodów. Jednocześnie należy zaznaczyć, że przeciwnicy Egiptu, a przede wszystkim Brytyjczycy obawiali się radzieckich czołgów ciężkich i szkolili swoich pancerniaków do walki ze „stalinowskimi potworami".

Wiele wskazuje na to, że debiut egipskich *Stalinów* nastąpił dopiero podczas „wojny sześciodniowej", która rozpoczęła się 5 czerwca 1967 roku. Czołgi IS-3 UKN wraz z innymi wozami dostarczonymi przez ZSRR starły się wtedy z izraelskimi pojazdami pancernymi. Po reorganizacji jednostek pancernych Egipcjanie traktowali IS-3 głównie jako wozy wsparcia dla czołgów średnich. *Staliny* znalazły się na wyposażeniu kilku (2-3) batalionów przydzielonych do niektórych dywizji piechoty i zmechanizowanych.

Z pewnością czołgi IS-3 znajdowały się na wyposażeniu batalionu pancernego wchodzącego w skład 7. Dywizji Piechoty, która zajęła pozycje obronne wzdłuż linii Khan Junis – Rafah (według niektóry źródeł był to 212. Batalion Pancerny). Egipska linia obronna została dość dobrze przygotowana – z okopami, schronami, polami minowymi, przeszkodami przeciwczołgowymi i przeciwpiechotnymi. Liczono, że powstrzyma ona izraelskie natarcie, co jednak nie nastąpiło, a tym samym „drzwi" do zajęcia Synaju zostały otworzone. Kompania D porucznika Shaloma Ein-Gela (w publikacjach i dokumentach nazwisko jest zapisywane w różny sposób), walcząca w południowym sektorze linii umocnień, jako jedna z pierwszych odnotowała sukces. Pododdział ten należał do 46. Batalionu Pancer-



Wrak egipskiego IS-3 UKN, czerwiec 1967 r., rejon Rafah. Na wieży widoczne jest oznaczenie taktyczne (prostokąt) oraz prawdopodobnie godło jednostki.

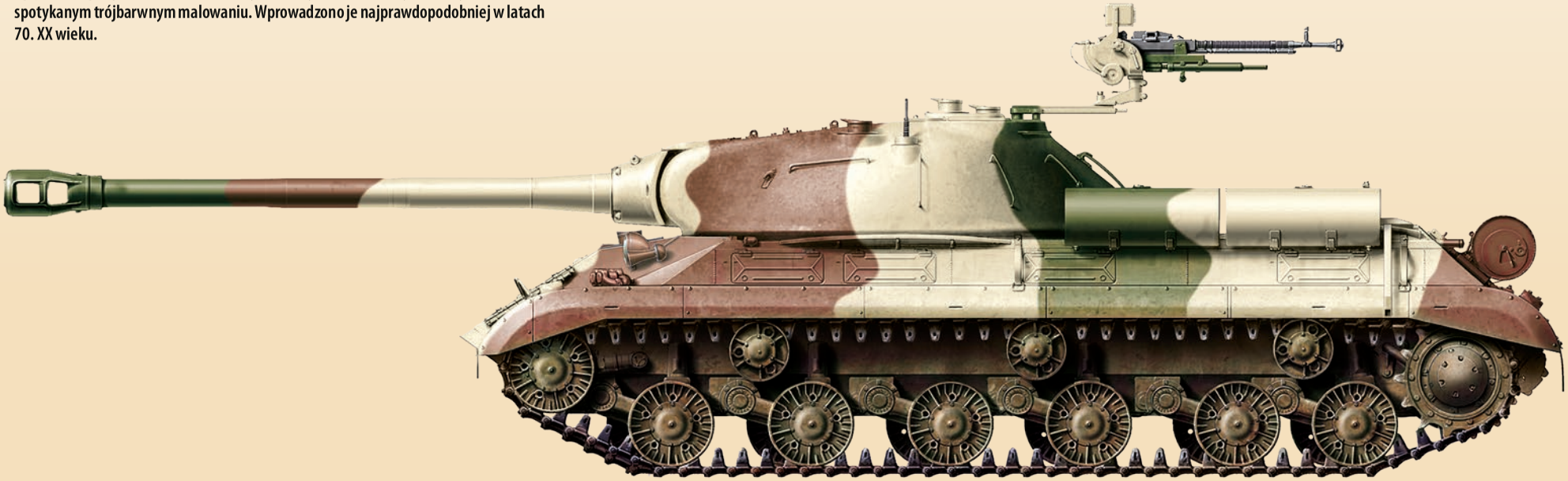


IS-3 UKN zachowany w Narodowym Muzeum Wojskowym w Kairze. Eksponat posiada malowanie, wzorowane na kamuflażu stosowanym w końcowym okresie służby „Stalinów" w jednostkach egipskich (lata 70. XX wieku).

Egipski czołg ciężki IS-3 UKN prawdopodobnie z 2. Brygady Pancernej (4. Dywizja Pancerna) zaprezentowany w czasie parady w Kairze lipcu 1956 r. Na przodzie kadłuba widoczna jest tablica z numerem rejestracyjnym oraz oznaczenia taktyczne.



Egipski czołg ciężki IS-3UKN (ze zmodyfikowanym układem wydechowym) w rzadko spotykanym trójbarwnym malowaniu. Wprowadzono je najprawdopodobniej w latach 70. XX wieku.



Malował: Grzegorz Jackowski

eprasa.pl 9415ad6232

nego (401. Rezerwowa Brygada Pancerna) i jako jeden z nielicznych był wyposażony w czołgi *Magach 3* (wersja *Pattona* uzbrojona w 105 mm armatę M68). Cztery izraelskie czołgi starły się z sześcioma *Stalinami*, podczas gdy pięć kolejnych wozów zaatakowało tyły przeciwnika. Z odległości około 1000 metrów Izraelczycy zniszczyli dwa ISy-3 UKN, a po chwili kolejne trzy, gdy te próbowały zmienić pozycję. Dowódca „Ugdah Tal" (84. Dywizja), generał Izrael „Talik" Tal następująco określił działania porucznika Ein-Gela: *Jego manewr, przeprowadzony przy pomocy pojedynczej kompanii, wniósł z operacyjnego punktu widzenia ogromny wkład w rozstrzygnięcie całej tej bitwy pierwszego dnia*.

Cztery czołgi *Magach 2* z innej kompanii (prawdopodobnie była to kompania B) z tego samego batalionu, dowodzonej przez kapitana Danni'ego, napotkały pięć egipskich ISów. Izraelskie wozy wykazały przewagę dzięki lepszej manewrowości i szybkostrzelności dział, w ciągu kilku minut niszcząc wszystkie wozy egipskie. Jednak po chwili sytuacja się zmieniła - przybyłe na plac boju kolejne czołgi IS-3 UKN otworzyły ogień z dużej odległości zmuszając Izraelczyków do wycofania się i zadając im straty (trzy czołgi zniszczone).

W rejonie Rafah walki ze *Stalinami* toczyli także czołgiści 7. Brygady Pancernej. Zanotowali kilka sukcesów, ale w pancernych pojedynkach ponieśli też straty, tracąc m.in. dowódcę jednej z kompanii. Spotkać się można z informację, że w starciu w rejonie Szeik Zuweid izraelskie *IShermany* (izraelska modyfikacja czołgu *Sherman*, uzbrojona we francuskie działo 105 mm CN D.1504 L/44), prawdopodobnie z 60. Brygady Pancernej, rozbiły egipski batalion pancerny uzbrojony w czołgi IS-3 UKN oraz T-34-85. Nie można wykluczyć, że ten pogrom był jednak dziełem izraelskich *Magachów* z 7. Brygady Pancernej.

W rejonie Rafah miała miejsce ciekawy epizod, który trafił do wielu publikacji poświęconych historii czołgów IS-3. Izraelskim spadochroniarzom (prawdopodobnie z 35. Brygady Spadochronowej) miało udać się zniszczyć egipskiego *Stalina*, wrzucając z dużej odległości granat do jego wnętrza przez otwarty właz. Dość często pojawia się informacja, że egipscy czołgiści obawiali się, iż w razie pożaru nie będą w stanie szybko opuścić czołgu i pozostawiali wszystkie włazy otwarte. I właśnie przez otwarty właz w wieży miał wpaść granat. Według innej wersji kierowca ISa-3 otworzył właz, aby ułatwić sobie nawigację, a granat rzucony przez izraelskiego spadochroniarza miał w ten sposób dostać się do wnętrza pojazdu. W wyniku eksplozji dwóch czołgistów miało zginąć na miejscu, dwóm innym udało się ewakuować z płonącego wozu. Inni autorzy podają, że zginęła cała załoga. Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że w tej historii jest wiele nieścisłości. Tak naprawdę nie wiadomo, jaki był rzeczywisty przebieg zdarzenia oraz ile wykreowała propaganda.



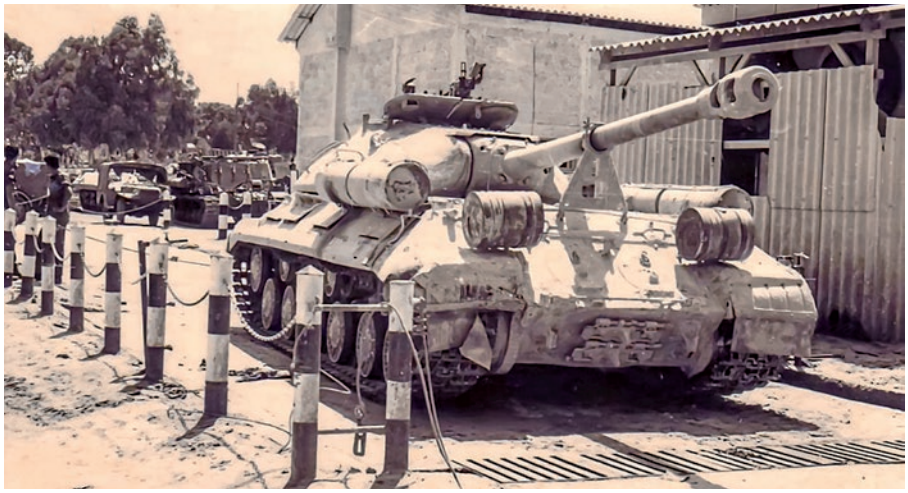
Egipski IS-3 UKN na niskopodwoziowej naczepie do transportu czołgów. Zdjęcie najprawdopodobniej wykonano w Izraelu po wojnie sześciodniowej.



Wrak egipskiego IS-3 UKN zniszczonego na Synaju w czasie wojny sześciodniowej w 1967 r.

Kolejnych kilkadziesiąt *Stalinów* wchodziło w skład egipskiej 125. Brygady Zmechanizowanej (dowódca brygadier Ahmed Abd el-Naby), która znalazła się w składzie 6. Dywizji Zmechanizowanej. Jednostka stacjonowała w rejonie Al Kuntillah. 7 czerwca 1967 roku formacja izraelskich czołgów z „Ugdah Yoffe" (31. Dywizja, dowódca generał brygady Avraham Yoffe) i „Ugdah Sharon" (38. Dywizja, dowódca generał brygady Ariel „Arik" Sharon) dotarła w rejon Nekhel (Nahl), gdzie po walkach natrafiono na wiele porzuconych czołgów właśnie ze 125. Brygady Zmechanizowanej, z których ponad 30 to były IS-3 UKN z niewielkim przebiegiem. Pojazdy zostały pozostawione przez Egipcjan w chwili, gdy padł rozkaż odwrotu.

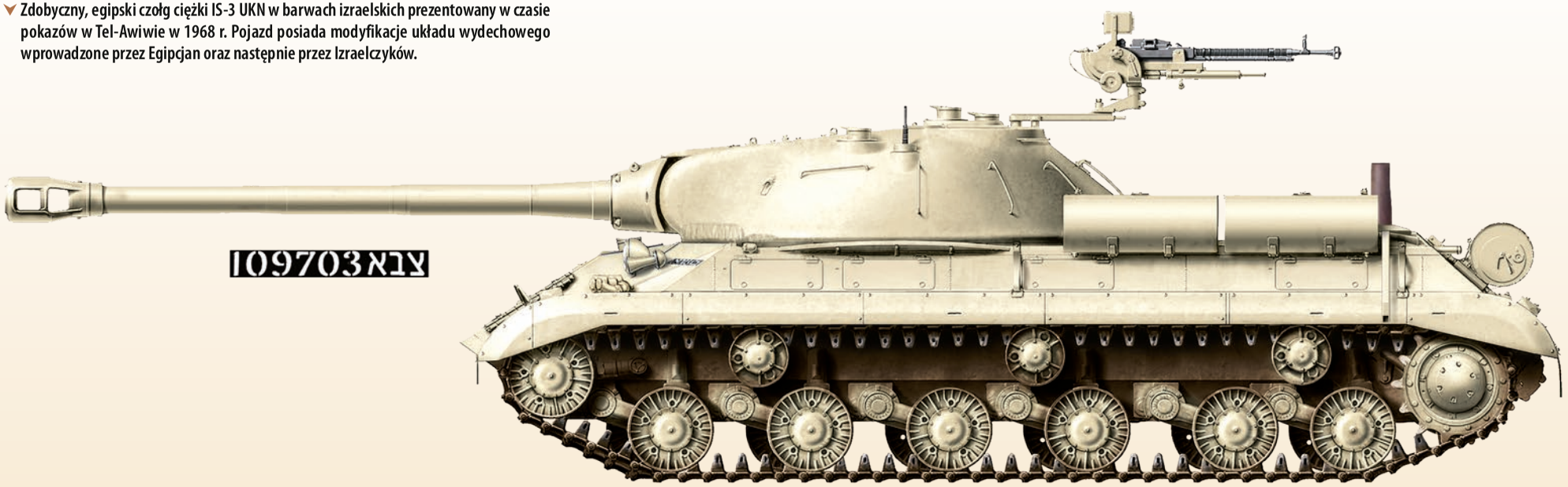
Bliskowschodnie starcia ujawniły, a w zasadzie potwierdziły, wiele wad *Stalinów* – małą prędkość i manewrowość w piaszczystym terenie, niską szybkostrzelność 122 mm działa, brak stabilizatora, który uniemożliwiał prowadzenie ognia w czasie jazdy. W prowadzeniu skutecznego ognia nie pomagały przestarzałe przyrządy celownicze. W pustynnym klimacie silniki często ulegały awariom. Opancerzenie ISów, które w momencie ich konstrukcji było ich ogromnym atutem, teraz okazało się niewystarczające. Zapewniało ochronę przed ostrzałem z bazook czy *Shermanów*, ale w przypadku spotkania z izraelskimi wersjami *Pattonów* było już gorzej. Szczególnie wersja *Magach 3* była w stanie penetrować pancerz radzieckiego czołgu cięż-



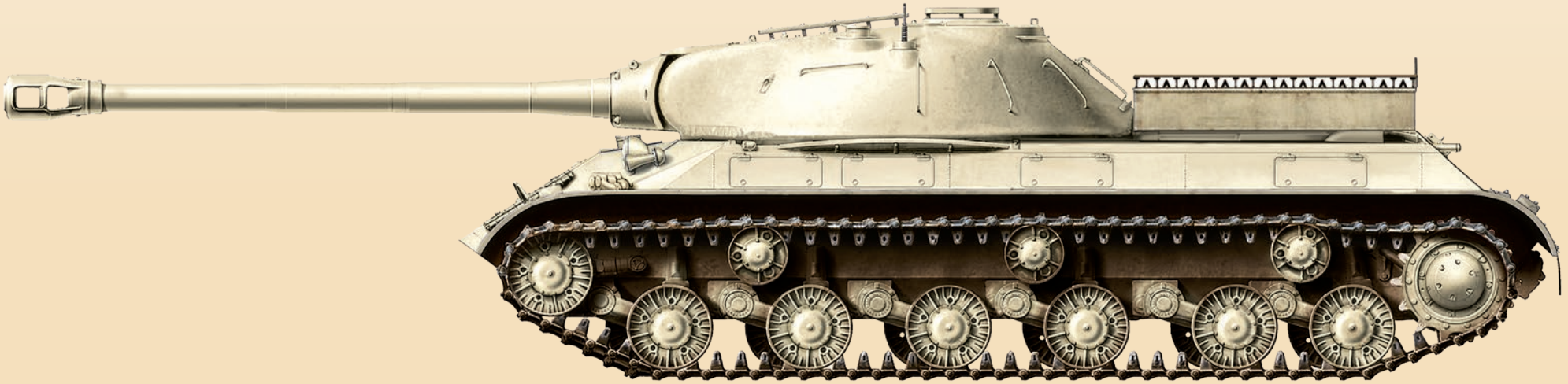
Zdobyczny egipski IS-3 UKN na terenie izraelskiej jednostki wojskowej, koniec lat 60. XX wieku.

eprasa.pl 9415ad6232

Zdobyczny, egipski czołg ciężki IS-3 UKN w barwach izraelskich prezentowany w czasie pokazów w Tel-Awiwie w 1968 r. Pojazd posiada modyfikacje układu wydechowego wprowadzone przez Egipcjan oraz następnie przez Izraelczyków.



Eks-egipski czołg ciężki IS-3 UKN wykorzystywany przez jednostki izraelskie jako stały punku ogniowy, początek lat 70. XX wieku, linia Bar-Leva, stanowisko „Budapest", rejon Port-Saidu.



Malował: Grzegorz Jackowski

eprasa.pl 9415ad6232



Czołg IS-3 UKN ustawiony jako punkt ogniowy na izraelskiej pozycji „Budapest" w rejonie Port-Saidu, początek lat 70. XX wieku. Widoczne są zmiany w tylnej części kadłuba. M.in. widać pokrywy w tylnej płycie kadłuba.

kiego. Ze *Stalinami* radziły sobie jednak także *Centuriony* uzbrojone w 105 mm armaty L7 oraz zwrotne AMX 13, mimo, że dysponowały armatami 75 mm. Wydaje się, że na porażkę jednostek egipskich wpłynęły nie tylko ograniczone możliwości bojowe ISa-3, który pod koniec lat 60. był konstrukcją przestarzałą. Istotnym czynnikiem było niskie morale i słabe wyszkolenia wielu załóg egipskich. Należy jednak zaznaczyć, że 122 mm armata w jaką był wyposażony *Stalin* stanowiła zagrożenie praktycznie dla każdego czołgu izraelskiego, o half-truckach już nie wspominając. Przekonał się o tym, m.in. dowódca kompanii C z 79. Batalionu Pancernego (7. Brygada Pancerna) – kapitan Gilad Aviram - który poniósł śmierć 5 czerwca 1967 roku we wnętrzu *Pattona* ostrzelanego przez egipskie ISy.

Nie ma potwierdzonych informacji o użyciu przez Egipt czołgów IS-3 UKN w 1973 roku w czasie wojny Yom Kippur. Armia tego kraju dysponowała wtedy nowocześniejszymi pojazdami i sięganie po *Staliny* jako pojazdy bojowe wydaje się irracjonalne. Egipcjanie ostatecznie wycofali ISy-3 ze służby w latach 80. XX wieku. Część pojazdów zezłomowano, a niektóre trafiły do muzeów.

Warto zaznaczyć, że Egipcjanie przeprowadzili niewielkie modernizacje ISów. Polegały one głównie na usprawnieniu układów wydechowych radzieckich czołgów. Zewnętrznym znakiem była rury, które zamontowano w tylnej części kadłuba, i najprawdopodobniej służyły do odprowadzania niespalonego paliwa. Być może miało to związek z eksploatacją pojazdów w ekstremalnych warunkach klimatycznych (wysoka temperatura). Nie zmieniło to jednak możliwości bojowych radzieckich mastodontów.

IZRAELSKIE STALINY

W czasie walk w 1967 roku armia izraelska zniszczyły lub zdobyła kilkaset czołgów egipskich, w tym 72-73 to były ISy-3 UKN. Nie wszystkie pojazdy nadawały się do użytku. Spotkać się można z informacją, że izraelskie jednostki użytkowały około 40 *Stalinów*. Część z nich otrzymała silniki W-54 z uszkodzonych czołgów T-54A oraz nowe pokrywy przedziału silnikowego. Pojazdy służyły w Siłach Obronnych Izraela do początku lat 70. XX wieku. Wydaje się, że nie skierowano ich jednak do jednostek pierwszej linii, a pełniły rolę rezerwy strategicznej i przeznaczono je głównie do zwalczania sił pancernych przeciwnika. W Siłach Obronnych Izraela zdawano sobie sprawę z przewagi ilościowej egipskich jednostek pancernych, a jednocześnie ceniono siłę ognia armat 122 mm. Część izraelskich ISów pełniła także zadania szkoleniowe oraz reprezentacyjne, m.in. uczestnicząc w paradach i pokazach wojskowych (głównie w latach 1967-1969). Właśnie na pojazdach prezentowanych w Tel-Awiwie i Jerozolimie można zauważyć dodatkowe, pionowe rury umieszczone na górnej płycie nad przedziałem silnikowym, w rejonie rur wydechowych. Przyczyna takiej modyfikacji nie jest jasna, ale prawdopodobnie było to rozwiązanie mające na celu skierowanie spalin w górę. Natomiast bez wątpienia izraelskie IS-3 UKN otrzymały nowy sprzęt radiowy (najprawdopodobniej pochodzenia amerykańskiego) i nowe gniazda antenowe. Na zachowanych zdjęciach widać, że niektóre izraelskie *Staliny* miały dodatkową antenę z prawej strony wieży. Można domniemywać, że była to wersja dowódcza.

Na przełomie lat 60. i 70. Izraelczycy znaleźli nowe zastosowanie dla *Stalinów*. W tym okresie wzdłuż wschodniego brzegu Kanału Sueskiego zbudowano 33 ufortyfikowane stanowiska, które miały powstrzymać ewentualny atak sił egipskich oraz minimalizować straty w czasie tzw. wojny na wyniszczenie prowadzonej w latach 1967-1970. Była to linia Bar-Leva, która ciągnęła się od wybrzeża Morza Śródziemnego do brzegu Morza Czerwonego, składająca się z zapór inżynieryjnych, schronów (maosim) oraz stanowisk ogniowych dla artylerii. W co najmniej dwóch fortyfikacjach ustawiono specjalnie przygotowane ISy-3 UKN. Wozy miały usunięte silniki i transmisje, a powstała dzięki temu przestrzeń została wykorzystana do przechowywania większej ilości amunicji. Na dachach wież dołożone zostały płyty pancerne zapewniające lepszą ochronę w miejscu, gdzie grubość pancerza była najmniejsza. Dwa takie pojazdy zostały zainstalowane na pozycji „Budapest" na wybrzeżu Morza Śródziemnego, około 10-12 kilometrów na wschód od

Izraelskie czołgi IS-3 UKN uczestniczące w paradzie wojskowej w Jerozolimie w maju 1968 r. Widoczne są izraelskie modyfikacje obejmujące układ wydechowy oraz gniazdo anteny na wieży.



eprasa.pl 9415ad6232



Eks-egipski IS-3 UKN zachowany w muzeum wojskowym w Latrun (Izrael). Na zdjęciach widać częściowo zdekompletowane modyfikacje układu wydechowego wykonane jeszcze w Egipcie.

Port-Saidu. Kolejne dwa znalazły się na pozycji „Orkal", kilkanaście kilometrów na południe od Port-Saidu. W większości źródeł podawana jest informacja, że czołgi te nie odegrały istotnej roli w 1973 r. w czasie wojny Yom Kippur. Linia Bar-Leva rzeczywiście została przełamana, ale należy zaznaczyć, że pozycja „Budapest" nie została opanowana przez Egipcjan do końca starć. Brak jest jednak informacji jaki był w tym udział izraelskich *Stalinów*. W późniejszym okresie „stacjonarne" ISy zostały odzyskane przez swoich poprzednich właścicieli. Szczegóły ich dalszych losów w Egipcie nie są znane. Według niektóry autorów (m.in. J. Magnuskiego) *Staliny* jako stałe punkty ogniowe były ustawione także w systemie umocnień nad Jordanem. Bliższych informacji na ten temat jednak brak.

Generalnie można powiedzieć, że użycie czołgów IS-3 UKN na Bliskim Wschodzie wciąż jest dość słabo opisane, a wiele informacji pojawiających się w różnych publikacjach nie zostało potwierdzonych, a czasem się wręcz wykluczają. Szkoda, bo nawet jeżeli wykorzystanie *Stalinów* to były tylko epizody w historii broni pancernej, to jednak ciekawe.

Przemysław Skulski

Zdjęcia: Bukvoed, Jarosław Garlicki, Piotr Gotowicki, Konstantin Popow, Michael Rougier, LIFE, Fortepan, Keystone Press, Wydawnictwo Stratus, zbiory autora.



IS-3 UKN w zbiorach amerykańskiego muzeum w Aberdeen. Obecnie czołg ten znajduje się w U.S. Army Ordnance Training and Support Facility w Fort Gregg-Adams (dawniej Fort Lee). Jest to egipski pojazd, który został zdobyty przez siły izraelskie i przeszedł modernizację (zamontowany silnik W-54 i nowe pokrywy przedziału silnikowego).

eprasa.pl 9415ad6232

Tysklandsbrigaden (Brygady Niemieckie)



GRZEGORZ HRYCIUK

Jak Norwegowie po II wojnie światowej okupowali zachodni Harz, a potem Szlezwik Holsztyn...

W 1945 r. na obszarze pokonanych Niemiec znalazły się miliony żołnierzy wojsk sprzymierzonych. Ich obecność, zwłaszcza na wschodzie, znaczona była pasmem niezliczonych grabieży, gwałtów i mordów. Na mocy decyzji zwycięzców terytorium Niemiec (poza terenami przekazanymi Polsce) poddane zostało okupacji wojskowej, która umożliwić miała nie tylko demilitaryzację i denazyfikację, ale w dalszej perspektywie także demokratyzację społeczeństwa niemieckiego.

OKUPANCI

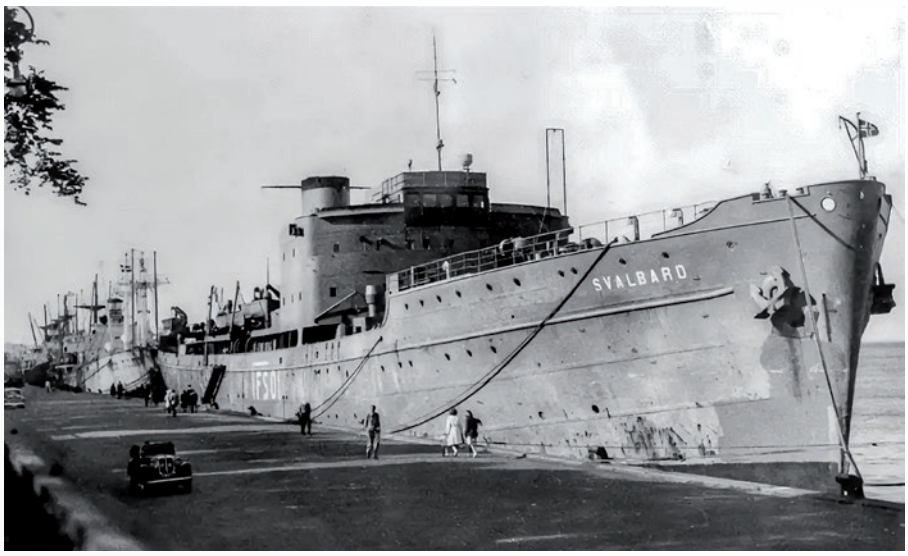
Już w końcowej fazie wojny rządy wielkich mocarstw, w tym Rząd Jego Królewskiej Mości, przewidywały możliwość udziału w okupacji także wojsk innych państw, które padły ofiarą najazdów III Rzeszy. Oferta taka skierowana została nie tylko do Francji, która w 1945 r. została dopuszczona do współdecydowania o losach Niemiec niemal na równi z państwami anglosaskimi i Związkiem Radzieckim, ale także do mniejszych krajów ówczesnej Europy. Jednym z nich była Norwegia, której jeszcze na jesieni 1944 r. zaproponowano udział w okupacji Niemiec. Ta wielkoduszna oferta, sformułowana przez Brytyjczyków, miała oczywiście drugie dno – chodziło m.in. o obniżenie ludzkich i materialnych kosztów okupacji Niemiec. Nic więc dziwnego, że mimo braku formalnego porozumienia z nowymi, uznanymi oficjalnie władzami w Warszawie, do 1947 r. funkcje okupacyjne pełnili nawet żołnierze Polskich Sił Zbrojnych – 1 Dywizji Pancernej i Samodzielnej Brygady Spadochronowej, rozmieszczeni w północnych Niemczech.

PROPOZYCJA BRYTYJSKA

Propozycja rządu Wielkiej Brytanii pod adresem władz norweskich spotkała się z pozytywnym przyjęciem przez rząd norweski na emigracji. Jednak w liście do Europejskiej Komisji Doradczej z września 1944 r. strona norweska zastrzegała, że zgoda na udział w okupacji wojskowej Niemiec musi zostać potwierdzona przez nowo zebrany parlament – Storting. Sprecyzowaniu miały także ulec warunki obecności norweskiej w Niemczech. Dla Norwegów nie była to decyzja łatwa, po raz pierwszy od rozwiązania unii ze Szwecją w 1905 r. oddziały norweskie miały brać udział w misji wojskowej na terytorium obcego kraju. Nic więc dziwnego, że parlament norweski ostatecznie wyraził zgodę na nią dopiero 24 sierpnia 1946 r., a i to jedynie w ograniczonym zakresie (maksimum 4400 żołnierzy, czas stacjonowania do 1 maja 1949 r.).

Strona brytyjska zakładała, że norweskie siły okupacyjne liczyć będą około 12 tys. żołnierzy (ekwiwalent słabej – jak na warunki brytyjskie – dywizji). Okazało się jednak, że przekraczało to możliwości mobilizacyjne Norwegii. Ustalono wreszcie, że Królestwo Norwegii wyśle do Niemiec brygadę o niepełnych stanach, liczącą 4200 żołnierzy. Wystawienie tego związku i tak pochłonąć miało połowę corocznego kontyngentu poborowych w Norwegii. Koszmarem kwatermistrzów okazało się wyposażenie brygady. W Norwegii dostępna była istna mozaika broni – od odebranego Niemcom przedwojennego uzbrojenia norweskiego, poprzez broń zdobyczną, po uzbrojenie pochodzące ze zrzutów dla norweskiego ruchu oporu. Ostatecznie armia brytyjska mająca duże, jeszcze wojenne, zapasy zaoferowała nie tylko umundurowanie, ale także wyposażenie ze swojego demobilu. Każdy żołnierz otrzymywał więc dwie zmiany umundurowania, dwie pary butów, cztery pary

eprasa.pl 9415ad6232



➤ **Transportowiec s/s *Svalbard* (eks niemiecki *Togo*) na pokładzie, którego w styczniu 1947 roku do Niemiec przybyli pierwsi norwescy żołnierze.**

skarpetek, cztery pary bielizny (w tym dwie zimowe, wełniane), dwie koszule, krawat, przybory do golenia, sztućce, a nawet szelki, scyzoryk i grzebień… Jego podstawowym środkiem walki pozostawał nadal, pamiętający jeszcze czasy schyłku panowania królowej Wiktorii, karabin Lee Enfield…

TYSKLANDSBRIGADEN 471-522

Żołnierze Brygady Norweskiej w Niemczech, jak oficjalnie brzmiała nazwa norweskich sil okupacyjnych, przebywać mieli w Niemczech przez pół roku (połowę okresu służby zasadniczej). Wyruszali z Norwegii po trwającym 4 do 6 miesięcy przeszkoleniu wstępnym, które kontynuowali na obszarze Niemiec, korzystając z dogodnej, zarządzanej przez Brytyjczyków i obsługiwanej przez Niemców infrastruktury poligonowej. Do tego cyklu dostosowano oficjalną numerację Brygad, na którą składały się pierwsze dwie cyfry oznaczające rok kalendarzowy oraz cyfra jeden lub dwa oznaczająca turę wiosenną, lub jesienną (np. w 1948 r. w Niemczech stacjonowały 481. i 482. Brygada).

Początkowo dowództwo Brytyjskiej Armii Renu przydzieliło Brygadzie Norweskiej garnizony na południe od Hannoveru, na górzystych obszarach Harzu, przypominające nieco żołnierzom z północy krajobrazy Norwegii środkowej, tuż przy linii rozgraniczenia z radziecką strefą okupacyjną. Pierwszy transport żołnierzy norweskich przybył do Niemiec 8 stycznia 1947 r. na pokładzie transportowca „Svalbard" (eksniemieckiego „Togo"), który regularnie do 1953 r. zapewniał przewóz wojska. Żołnierze norwescy wkrótce – wraz ze wzrostem napięcia w relacjach ze Związkiem Radzieckim – pełnić musieli wraz z oddziałami brytyjskimi i policją niemiecką służbę graniczną i porządkową, zwłaszcza po wybuchu pierwszego kryzysu berlińskiego. Jak się okazuje, spokój zakłócały Norwegom także rozmieszczone na tym terenie obozy uchodźców ze wschodu, w tym „dipisów" z Polski. Nierzadko wzywani byli do uśmierzania zdarzających się tam niepokojów. Obecność ich miała jednak i pewną pozytywną stronę. Rozwinięty przez uchodźców nielegalny handel ułatwiał żołnierzom norweskim wymianę choćby przydziałowych papierosów na marki zachodnioniemieckie, czym uzupełniali swój żołd wypłacany w brytyjskiej walucie wojskowej (denominowane w funtach „kupony specjalne" – British Armed Forces Special Vouchers BAFSV), która



➤ **Żołnierze brygady Norweskiej na pokładzie transportowca s/s *Svalbard* w drodze do Niemiec.**



➤ **W trakcie stacjonowania w Niemczech Brygada Norweska brała udział w ćwiczeniach, które organizowało dowództwo Brytyjskiej Armii „Renu".**

eprasa.pl 9415ad6232



➤ **Obsługa 6-funtowej armaty przeciwpancernej w trakcie ćwiczeń polowych. 1951 rok.**

oficjalnie przyjmowana była jedynie w instytucjach obsługujących okupacyjną Brytyjską Armię Renu (BAOR).

W 1948 r. rząd norweski obawiając się dalszej eskalacji napięcia i możliwości wybuchu konfliktu zbrojnego planował wycofanie Brygady do kraju, jednak po rozmowach z Brytyjczykami zgodził się, by jesienią 1948 r. i w 1949 jednostki Brygady przerzucono na północ w rejon Szlezwiku-Holsztynu (Neumünster, Kilonia, Rendsburg, Szlezwik, Husum i Flensburg). Nie była to decyzja pozbawiona podstaw wojskowych, jak i politycznych. Przenoszono słabą norweską brygadę piechoty (mającą do dyspozycji ledwie trzy, potem już tylko dwa bataliony piechoty, batalion artylerii, kompanię inżynieryjną, sanitarną i artylerii przeciwlotniczej) z jednego z najważniejszych kierunków ewentualnego ataku radzieckiego na Europę Zachodnią i rozmieszczano na obszarze graniczącym z Danią, zamiast okupacyjnych sił duńskich, których obecność w regionie spornym, zamieszkałym także w niewielkiej liczbie przez ludność duńskojęzyczną wywołałoby więcej kłopotów niż korzyści.

ZMIANA ROLI – OD OKUPANTÓW DO OBROŃCÓW

W 1949 i 1950 następowała powolna zmiana charakteru obecności wojsk norweskich w północnych Niemczech. Norwegia stała się w kwietniu 1949 r. częścią zachodniego sojuszu obronnego —NATO, a wybuch wojny w Korei wskazywał na całkiem realną groźbę konfliktu zbrojnego w Europie. Jako koszmarna alternatywa dla dowódców i niedoszkolonych oraz niedozbrojonych żołnierzy norweskich jawiła się perspektywa wyprawy do Korei, jako kontyngentu sił ONZ, walczących z agresją Korei Północnej. Zadecydowano inaczej. Brygada norweska w miejsce siły okupacyjnej stawała się częścią wojsk Paktu Północnoatlantyckiego przeznaczonych do obrony Europy Centralnej.

Wraz z krystalizowaniem się pomysłów obrony Europy wzrastała rola wojsk rozmieszczonych w Niemczech północnych. Siły norwesko-duńsko-brytyjskie (liczące około 6500 żołnierzy, których jądrem i najmocniejszym elementem składowym była Brygada Norweska) pod dowództwem generała norweskiego odpowiadać miały za obronę tego regionu. Początkowe plany przewidujące wycofanie się wojsk norweskich na terytorium sprzymierzonej Danii uległy zmianie. Siły alianckie bronić miały linii Kanału Kilońskiego i na wypadek ataku przeważających oddziałów radzieckich i niemożności utrzymania tej rubieży miały przygotować się do zniszczenia wszystkich przepraw i śluz na Kanale oraz wycofania na zachód, choć oznaczało to przerwanie połączenia lądowego Europy Zachodniej ze Skandynawią. Zdecydowanie wzmocniono także struktury dowódcze, formując z oficerów norweskich dowództwo 6 Dywizji.

Szybka rozbudowa potencjału wojskowego NATO, plany wystawienia armii zachodnioniemieckiej, ale przede wszystkim wzrost zagrożenia na północy Norwegii graniczącej ze Związkiem Radzieckim zadecydowały o zakończeniu misji żołnierzy norweskich w Niemczech. W opinii strategów NATO i polityków z Oslo byli bardziej potrzebni do wzmocnienia obrony najbardziej na północ położonej flanki Paktu i zabezpieczenia blisko dwustukilometrowej granicy lądowej z ZSRR.

Pożegnalna defilada wojskowa odbyła się 11 kwietnia 1953 r. we Flensburgu Oddziały norweskie, zaokrętowane bezpośrednio w portach niemieckich na statek *Svalbard* lub w Danii na promy powróciły do ojczyzny. Ostatni żołnierze zeszli na ląd 1 maja 1953 r.

PROBLEMY Z FRATERNIZACJĄ...

Wysłanie w 1947 r. wojsk norweskich do Niemiec od razu postawiło na porządku dziennym kwestię stosunku do miejscowej ludności. Doświadczenia pięcioletniej okupacji Norwegii przez III Rzeszę zdawały się sprzyjać zaleceniom zachowania dystansu wobec Niemców. Niepożądany był udział np. w zabawach tanecznych lub wizyty w kinie. Część społeczeństwa norweskiego obawiała się zbyt mocnych nastrojów rewanżu. Jesienią 1946 r. odbyło się nawet w Oslo, jak pisano w jednym z polskich raportów dyplomatycznych, „ogólne zebranie studentów, które w związku z tym uchwaliło rezolucję, aby wojska norweskie, mające być użyte do okupacji Niemiec, nie kierowały się ślepą nienawiścią".

Jednak uczucia wrogości czy głębokiej niechęci bardzo często słabły już w trakcie podróży żołnierzy norweskich z portu w Hamburgu w głąb Niemiec – podczas mijania zrujnowanych bombardowaniami miast i po zetknięciu z niedostatkiem, wręcz biedą, w jakiej żyła ludność niemiecka. Swoją rolę odgrywał też fakt zgromadzenia ponad 4 tysięcy w zdecydowanej większości młodych mężczyzn, pozbawionych w czasie służby kontaktu z kobietami. Plany powołania i wysłania do Niemiec około 100 kobiet do służby wojskowej spotkały się nie tylko z oporem tradycjonali-



➤ **W Putlos Norwedzy odkryli trzy czołgi Panzer III Ausf.N, które zostały wyremontowanie i uruchomione. Najprawdopodobniej czołgi wykorzystywano do szkolenia.**

eprasa.pl 9415ad6232



Żołnierze norwescy przy konserwacji 25-funtowych armato-haubic. Na drugim planie budynki koszarowe.



W Putlos znaleziono także dwa wraki ciężkich niszczycieli czołgów *Jagdtiger* (uzbrojenie stanowiła armata kalibru 128 mm). Na płycie kadłuba widoczny jest krzyż belkowy i numer taktyczny „55" oraz ślady po trafieniach.

stycznie nastawionego dowództwa naczelnego, ale także nieprzygotowanej na to opinii publicznej. Warunki życia w okupowanych Niemczech, w tym także – spowodowana wojną – mniejsza liczba niemieckich mężczyzn powodowała, że coraz częściej dochodziło do „pozasłużbowych kontaktów" żołnierzy norweskich z dziewczętami i kobietami niemieckimi. Ich ubocznym skutkiem stała się wzmożona liczba zachorowań na choroby weneryczne. Doprowadziło to do wydania rozkazów o rozprowadzaniu wśród żołnierzy norweskich prezerwatyw. Informacja o tym zbulwersowała norweską opinię publiczną. 400 tysięcy oburzonych ludzi podpisało list protestacyjny przeciwko decyzjom zachęcającym, jak uważano, do zadawania się czy spoufalania z Niemkami. Mimo podjęcia środków zaradczych około 4-5% żołnierzy norweskich zapadło na choroby weneryczne. Przydarzało się to zarówno szeregowym, jak i – nawet częściej – oficerom. W relacjach i wspomnieniach spotkać się można z opiniami, że na złagodzenie postrzegania Niemców wpływ miały kontakty z dziećmi niemieckimi, którym poruszeni ich nędza żołnierze norwescy nie żałowali jedzenia i łakoci.

Żołnierze sił okupacyjnych stanowili wówczas rzeczywiście warstwę uprzywilejowaną w wyniszczonych wojną i okupacją Niemczech. Dysponowali przyzwoitymi warunkami mieszkalnymi, otrzymywali stosunkowo wysoki żołd (nawet 3,5 funta dziennie), a także przydziały – szczególnie wówczas deficytowych, pełniących funkcję zastępczej waluty – papierosów „Ola" czy słodyczy. Wielką atrakcją dla żołnierzy służby zasadniczej, często znających tylko okolice swojej wsi lub miasteczka, była możliwość wyjazdu, w trakcie dwutygodniowego urlopu, do najbardziej atrakcyjnych miejsc Europy — Holandii, Belgii, Francji, Austrii, Włoch... Poza tęsknotą do ojczyzny największą bolączką był brak marek zachodnioniemieckich uniemożliwiający zakup atrakcyjnych i szczególnie pożądanych towarów, takich jak zegarki, pióra wieczne i aparaty fotograficzne oraz wspominane z wyraźnym obrzydzeniem angielskie racje żywnościowe.

DOŚWIADCZENIE I PAMIĘĆ

Przez sześć lat przewinęło się przez brygady norweskie w Niemczech około 50 tysięcy młodych Norwegów. Ich misja i obserwacje zmieniły sposób patrzenia na Niemcy i Niemców. Niektórzy z żołnierzy brygad w rezultacie swoich doświadczeń stali się potem rzecznikami pojednania i współpracy norwesko-niemieckiej. Żołnierze wyszkoleni i stacjonujący w Niemczech przez lata stanowili – już jako rezerwiści – trzon sił zbrojnych służących obronie swojego kraju. Niektórzy spośród nich kontynuowali karierę w wojsku lub polityce. Był wśród nich zarówno premier Norwegii w latach 1981–1986 Kare Willoch, jak i minister obrony w okresie 1984–1987 Fredrik Bull-Hansen. W 2000 r. żołnierze „Brygad Niemieckich" zostali zaliczeni do grupy weteranów, którzy brali udział w „operacjach międzynarodowych", tym samym zyskali prawo do uhonorowania „Forsvarets medalje for internasjonale operasjoner" (Medalem Obrony za operacje międzynarodowe).

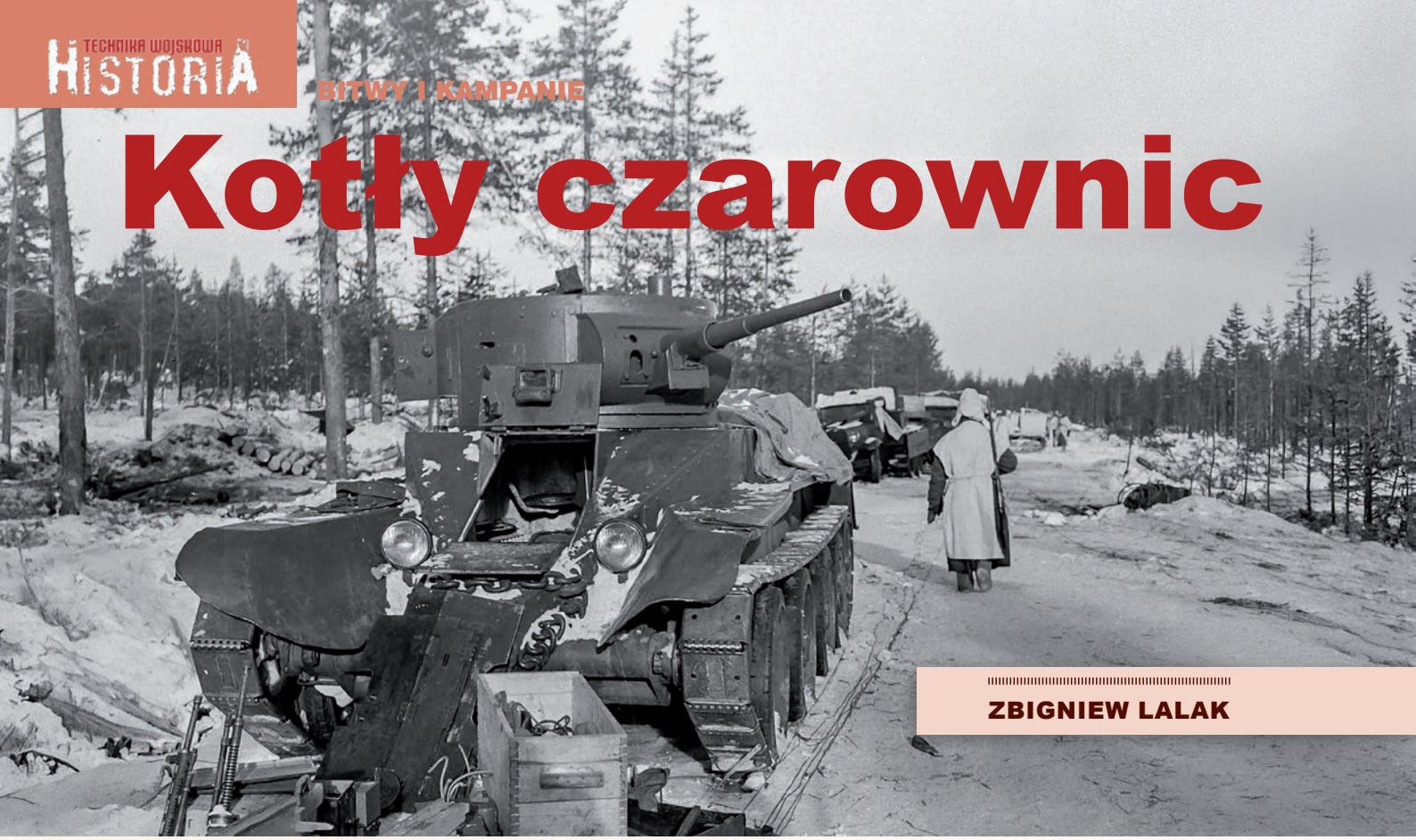
Grzegorz Hryciuk



Marszałek polny Bernard L. Montgomery dowódca Brytyjskiej Armii Renu w rozmowie z płk. K. Aarra, dowódcą 511 Brygady.

eprasa.pl 9415ad6232

Kotły czarownic



ZBIGNIEW LALAK

Klęska 8. Armii w Karelii

Działania radzieckiej 8. Armii w czasie wojny zimowej są przykładem, jak członkowie Głównej Rady Wojennej Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej (Stalin, Żdanow i Mechlis), którzy zajmowani jednocześnie wysokie stanowiska partyjne, narzucali swoje błędne decyzje dowódcom wojskowym (Szaposznikow, Timoszenko i Proskurow), co w konsekwencji doprowadziło do ogromnych strat i nieosiągnięcia zakładanych celów. Należy także zaznaczyć, że owe cele, postawione dowództwu 8. Armii, a właściwie wszystkim armiom Leningradzkiego Okręgu Wojskowego, także wyznaczyło kierownictwo WKP(b) z towarzyszem Stalinem na czele. Krótka – w zamysłach przywódców ZSRR – „operacja przywrócenia porządku na granicy państwowej", przekształciła się w 105-dniową krwawą wojnę.

W sierpniu 1939 roku w ramach Sił Zbrojnych ZSRR została utworzona Nowogrodzka Grupa Wojsk. Rozpoczęły się przygotowania do zajęcia Estonii. Zadanie to powierzono Leningradzkiemu Okręgowi Wojskowemu, którym dowodził komandarm 2-rangi Kirył Miereckow. 14 września Grupę Nowogrodzką przemianowano na 8. Armię i przeniesiono w rejon Pskowa. Tego samego dnia do Tallinna wpłynął polski okręt podwodny *Orzeł*. Jego ucieczkę w nocy z 17 na 18 września, po wcześniejszym internowaniu, Rosjanie wykorzystali jako pretekst i 19 września wystosowali ostry protest do rządu estońskiego, oświadczając, że armia estońska nie jest w stanie obronić granic własnego państwa. Rosjanie zaproponowali podpisanie umowy, na mocy której na terenie Estonii stacjonować będą oddziały RKKA. Estończycy zostali zmuszeni do podpisania układu (28 września 1939 roku). 26 października 8. Armia została skierowana do Pietrozawodzka we wschodniej Karelii.

Utworzenie 8. Armii wiązało się z przystąpieniem do ostatniej fazy przygotowań prowadzonych przez wojska Leningradzkiego Okręgu Wojskowego przed planowanym wkroczeniem do Finlandii. Dowództwo armii dotarło do Pietrozawodzka 29 października. Jej dowódcą został mianowany komdiw Iwan Nikita Chabarow, szefem sztabu kombrig K.N. Zanin, a komisarzem diwizjonnyj komissar S.I. Szabałow.

Dowództwo armii składało się z: Kwatery Głównej, Zarządu Politycznego, Wydziału Specjalnego NKWD oraz kompanii specjalnej NKWD (w listopadzie dodano także pluton kawalerii NKWD), plutonu zaopatrzenia, 24. batalionu ochrony, kompanii przewozowej, 2. samodzielnego batalionu czołgów, batalionu remontowo-naprawczego, poczty polowej nr 120 i nr 527 oraz 7., 94. i 95. samodzielnych batalionów narciarskich.

W składzie 8. Armii znajdowały się 1. i 56. Korpus Strzelecki (KS). Pierwszy z nich stacjonował nad granicą z Estonią. 18 listopada 1939 roku otrzymał rozkaz przebazowania z Kołpina, przez Pietrozawodsk, do Wochtoziera. Pierwszym dowódcą korpusu był komdiw W.A. Frołow, a od 17 października 1939 roku kombrig R.I. Panin, szefem sztabu korpusu mianowano kombriga P.G. Poniedelina, a komisarzem politycznym był brigadnyj komissar P.A. Krainow. W 1. Korpusie Strzeleckim znajdowały się: 56., 139. i 155. Dywizja Strzelecka (DS). 56. DS dowodzona była przez kombriga M.S. Jewstigniejewa, w swoim składzie miała: 37., 184. i 213. pułk strzelecki (ps), 113. pułk artylerii lekkiej (pal), 247. pułk artylerii haubic (pah), 38. samodzielny batalion rozpoznawczy (sbr), 410. batalion czołgów (bcz), 79. samodzielny batalion inżynieryjny (sbinż), 22. samodzielny batalion łączności (sbł), 59. dywizjon przeciwpancerny (dppanc) i 188. pluton sanitarny (psan). 139. DS dowodzona była przez kombriga N.I. Bielajewa, a w jej składzie znajdowały się: 364., 609. i 718. ps, 354. pal, 162. sbr, 195. sbinż, 271. sbł i 237. dppanc. 155. DS dowodzona była przez płk. P.A. Aleksandrowa, a w jej składzie były: 436., 659. i 786. ps, 306. pal, 129. sbr, 421. bcz, 203. sbinż, 219. sbł, 178. dppanc oraz 104. psan.

Dowódcą 56. KS był komdiw. A.I. Czerepanow. W składzie korpusu znajdowały się 18. i 168. DS. Dowódcą 18. DS był kombrig G.F. Kondraszew,

eprasa.pl 9415ad6232

dywizja składała się z: 97., 208. i 316. ps, 3. pal, 12. pah, 56. sbr, 831. bcz, 114. sbinż, 109. sbł, 102. dppanc i 109. psan. Dowódcą 168. DS był płk. A.L. Bondariew, a w składzie dywizji znajdowały się: 367., 402. i 462. ps, 453. pal, 392. pah, 187. sbr, 456. bcz, 215. sbinż, 209. sbł, 220. dppanc i 187. psan. W odwodzie znajdowała się 75. DS kombriga A.M. Stepanowa, w składzie: 28., 34. i 115. ps, 68. pal, 235. pah, 54. sbr, 368. bcz, 97. sbinż, 75. sbł, 82. dppanc i 300. psan.

Dodatkowo Chabarow dysponował korpuśnym 108. pułkiem artylerii, 315. samodzielnym pułkiem artylerii haubic oraz 34. Brygadą Czołgów (BCz, początkowo miała to być 39. Brygada) kombriga S.I. Kondratiewa w składzie: 76., 82. i 83. sbcz. 86. sbcz został skierowany do 14. Armii, która miała walczyć w rejonie Petramo. W brygadzie znajdował się także 1. bmot i 224. sbr.

Łącznie na początku grudnia 1939 roku w 8. Armii służyło 110 tys. (komponent bojowy wynosił ok. 70 000). Jednostki pancerne dysponowały: 189 czołgami T-27/T-37, 99 wozami T-38, 65 czołgami T-26, 172 czołgami BT oraz 57 samochodami pancernymi. Uzbrojenie 8. Armii stanowiło: 115 321 karabinów, 4266 erkaemów, 1785 cekaemów, 126 karabinów przeciwlotniczych, 567 armat kalibru 45 mm, 273 armaty kalibru 76 mm, 24 armaty kalibru 107 mm, 12 armat kalibru 152 mm, 132 armaty kalibru 122 mm, 66 haubic kalibru 152 mm, 24 haubice kalibru 203 mm oraz 6 dział kalibru 280 mm. Działania 8. Armii miało osłaniać 58 samolotów myśliwskich z 49. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego oraz 33 samoloty bombowe SB należące do 72. Pułku Lotnictwa Bombowego.

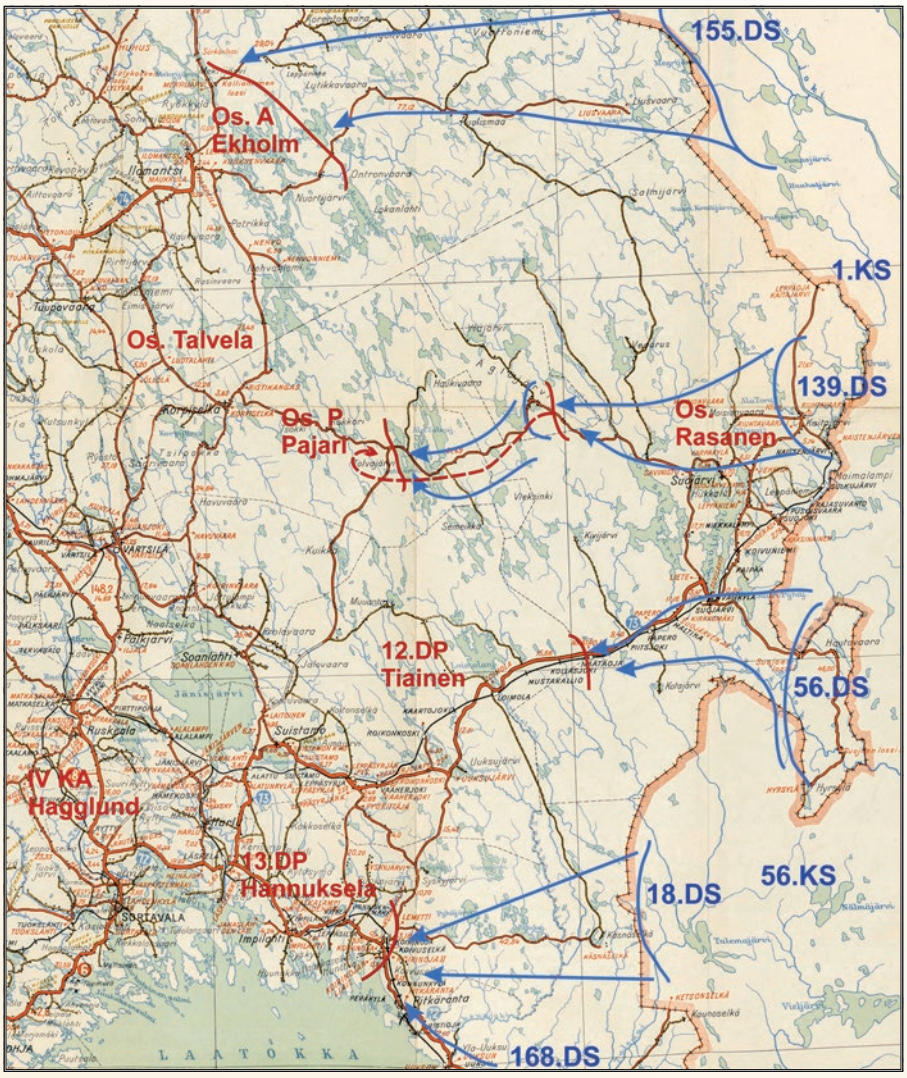
Pas działania 8. Armii wynosił aż 380 km. Obejmował wschodni brzeg Jeziora Ładoga, aż do linii Lieksa (Finlandia) – Padany (ZSRR). Zadaniem armii było wykonanie zdecydowanego uderzenia na siły przeciwnika znajdujące się nad granicą, z zamiarem osiągnięcia rubieży Korpiselka – Vyartsilya – Sortavala, a następnie we współpracy z 7. Armią natarcie na Mikkeli, zabezpieczając jednocześnie swoje prawe skrzydło, uderzając w kierunku na Kuopio i w celu nawiązania współpracy z 9. Armią. Rankiem 30 listopada artyleria przeprowadziła krótką nawałę ogniową na cele nad granicą i w głębi. O godzinie 8.30 (czasu moskiewskiego, czyli o 7.30 czasu lokalnego) oddziały 8. Armii przekroczyły granicę z Finlandią.

Na południu działał 56. KS, którego dwie dywizje miały nacierać po wschodniej stronie Jeziora Ładoga. Wzdłuż jeziora z rejonu Salmi w kierunku na północ, do Pitkäranta, maszerowała 168. DS, a na prawym skrzydle, wzdłuż szosy Käsnäselkä – Kirinoja nad jeziorem nacierała 18. DS. Osie natarcia obu radzieckich dywizji oddalone było od siebie o ok. 20 km! Dalej na północ (ok. 60 km) operowała 56. DS, która nacierała z rejonu Sulojärvi wzdłuż linii kolejowej do Loimoli. Na prawym skrzydle operowały dywizje 1. KS, czyli 139. DS z rejonu Sulojärvi w kierunku na Ägläjärvi, a najdalej na północ (ok. 90 km) działała 155. DS, która uderzyła z rejonu Megi w kierunku na Ilomantsi. Dowodzenie i koordynacja wspólnych działań w tak szerokim pasie natarcia były bardzo trudne. Zwłaszcza, że zgodnie z rozkazami otrzymanymi z Głównej Rady Wojennej Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej (Главный Военный совет Рабоче-Крестьянской Красной Армии – GRW RKKA) 8. Armia w ciągu zaledwie dwóch dni musiała pokonać ok. 30 km. Wyznaczony harmonogram był nie do zrealizowania. Rosjanie mieli się o tym przekonać już pierwszego dnia.

168. DS, której pododdziały posuwały się drogą wzdłuż jeziora Ładoga, utknęła w olbrzymich zatorach. Pierwszego dnia zgodnie z rozkazem miano pokonać 10–12, km, a wieczorem zdołano przebić się na odległość ok. 2–3 km od granicy. Część pojazdów skierowano na zamarznięte jezioro, ale lód nie był jeszcze zbyt wytrzymały, co wykorzystali Finowie, wycinając szerokie „rowy", w które wpadło kilka samochodów ciężarowych. Szosa została zaminowana i na przód kolumny skierowano czołgi T-26 wyposażone w talerzowe trały przeciwminowe. Nie zdały on egzaminu. Warstwa śniegu wynosiła ok. 50 cm, dlatego trał unosił się do góry i nie spełniał swojego zadania. Doszło do dwóch wybuchów, na szczęście dla Rosjan czołgi zostały tylko lekko uszkodzone.

Rosjanie nie natrafili początkowo na większy opór ze strony Finów. Obszaru na północ od Ładogi broniły oddziały IV Korpusu Armijnego, którego dowódcą był gen. mjr Johan Woldemar Hägglund. Dysponował on dwoma dywizjami piechoty: 12. i 13. DP oraz czterema samodzielnymi batalionami – Er.P. 8, Er.P. 9 i Er.P. 10 oraz PPP7 (7. batalion kolarzy). Jeszcze przed wybuchem walk do wojska powołany został płk Paavo Talvela, który przybył do Mikkeli, gdzie znajdowała się kwatera Naczelnego Wodza, i powierzono mu dowodzenie północnych skrzydłem IV Korpusu Armijnego (KA), określonym jako Grupa „Talvela" (Osasto „Talvela"). Jej szefem sztabu został płk Martin Stewen. Zadaniem tych sił było zatrzymanie maszerujących na północy oddziałów radzieckich – głównie 155. DS oraz 139. DS, które korzystając z braku silnych oddziałów fińskich stale parły do przodu.

Z żołnierzy straży granicznej oraz poborowych zaczęto formować samodzielne bataliony, które natychmiast wysyłano na front. Osasto „Talvela" podzielono na trzy grupy bojowe. Pierwsza – Osasto „Räsänen" – składała się z czterech batalionów i skierowano ją w kierunku Tolvajarvi, Er.P. 11 wysłano w kierunku Ilomantsi. Z trzech batalionów wchodzących w skład Brygady Uzupełnień Polowych sformowano Osasto „Ekholm", dowodzone przez płk. Pera Ekholma – po tygo-



Działania radzieckiej 8. Armii przeciwko oddziałom fińskiego IV Korpusu Armijnego w okresie 30 listopada – 5 grudnia 1939 roku.

eprasa.pl 9415ad6232

dniu nazwę grupy zmieniono na Osasto „A". Jej zadaniem było zablokowanie marszu 155. DS. Osasto „Räsänen" wysłano w kierunku 139. DS kombriga Bielajewa. W odwodzie znajdował się JR 16 (16. pułk piechoty), którego dowódcą był ppłk Aaro Paajari. Wsparcie artyleryjskie zapewniał III dywizjon 6. pułku artylerii polowej (III/KTR 6), który powstał z I/KTR 14 i był uzbrojony w 12 dział kalibru 76 mm – osiem K02 i cztery K 22. Z tego pułku sformowano Osasto „Paajari".

Zgodnie z artykułami opublikowanymi w gazecie „Krasnaja Zwiezda" ofensywa przebiegała bez większych trudność. Ludność cywilna przywitała żołnierzy radzieckich: *życzliwie i bez strachu o swój los, wręcz z serdecznością*. W Myllijärvi jeden z mieszkańców zgłosił się na przewodnika, chcąc pomagać dzielnym czerwonoarmistom. Gdy w latach 20. wytyczano granicę kilka miejscowości zostało podzielonych. Jak pisano: *kołchoźnik Michajłow ze szczęścia ucałował żołnierza, krzyknął „20 lat nie byłem w tamtej części wsi"*. Wszystko to miało pokazać, że Armia Czerwona niesie wolność i wyzwolenie spod niewoli „krwawej kliki Mannerheima i fińskiej soldateski". Była to bardzo przemyślana akcja propagandowa, bowiem na obszarze Karelii Wschodniej w 1922 roku doszło do walk (ppłk Paajari, wówczas jako chorąży, uczestniczył w nich) i powstańcy zdobyli znaczne tereny. Niestety rząd Finlandii nie mógł oficjalnie udzielić pomocy (głównie wskutek nacisków ze strony Brytyjczyków) i powstanie karelskie upadło. Dwa tygodnie później, gdy klęska Armii Czerwonej pod Tolvojärvi stanie się oczywista, Rosjanie powrócą do starych, wypróbowanych metod. Z rejonu gdzie zniszczono 18. DS wywieziono 1895 cywili, gdyż byli to: *członkowie band dywersyjno-szpiegowskich, których obecność miała wpływ na przebieg działań wojennych*.

1 grudnia 155. DS zdołała dotrzeć do rejonu Varpijärvi, a batalion rozpoznawczy skierował się do Sarijarvi. O 16.45 pododdziały ze 139. DS osiągnęły linię Hapila–Kipranmaki. 56. DS przez cały dzień toczyła walki w rejonie Suvilahti, a 18. DS zajęła pozycje w rejonie rzeki Uksunjoki i podjęła natarcie w kierunku na Uomaa. 168. DS zdołała dojść do rzeki Tulmenjoki, zajęła wioskę Miinala i skierowała się na Salmi.

Przez cały 2 grudnia jednostki 8. Armii walczyły zaciekle i pod koniec dnia zajęły Suvilahti i Salmi. 155. DS, konkretnie 786. ps, napotykając niewielki opór ze strony Finów, dotarł do linii rzeki Koitajoki i zdobył Vellivarę, podczas gdy 659. ps dotarł do Huotarinvary. 139. DS zdobyła Kajostenkylä i Savilampi i posuwała się dalej w kierunku Vuondelmäki, które zostało zdobyte przez 609. pułk strzelców. 56. DS zajęła Suvilahti i stację Suoyarvi, a jej wysunięte jednostki zdobyły stację kolejową Popero, położoną 10 km na południowy zachód od stacji Suoyarvi. 18. DS, nacierająca na Uomaa, poniosła porażkę: 208. ps zaatakował fińską kompanię na wschodnim brzegu rzeki Uksunjoki, ale atak został odparty przez ogień wrogich karabinów maszynowych, moździerzy i artylerii.

3 grudnia 139. DS, operując wzdłuż drogi z jeziora Suojarvi do Poyosvara, zdobyła Munivarę. Wraz ze swoimi jednostkami wysuniętymi



W grudniu 1939 roku w 8. Armii służyło 142 444 żołnierzy. Dysponowała ona 525 czołgami i 57 samochodami pancernymi. Wsparcie artyleryjskie zapewniało 1104 dział: 567 kalibru 45 mm, 273 kalibru 76 mm, 24 kalibru 107 mm, 12 kalibru 152 mm, 132 kalibru 122 mm, 66 kalibru 152 mm, 24 kalibru 203 mm oraz 6 kalibru 280 mm.

do godziny 11.00 pokonała 15 kilometrów. Ostatnim celem natarcia dywizji było jezioro Alatolvajarvi. 18. DS, napotkawszy uparty opór Finów w rejonie Uomaa, nie była w stanie posuwać się dalej w ciągu dnia i po przegrupowaniu podjęła próbę oskrzydlenia od południa ufortyfikowanego obszaru wroga. 168. DS, ścigająca wroga po bitwie pod Salmi, dotarła do linii między jeziorem Likolampi a Uusikylä. 75. DS, która do tego momentu znajdowała się w rezerwie armii, skoncentrowała się w Manduselkä i Savilati.

3 grudnia dowództwo Leningradzkiego Okręgu Wojskowego wydało rozkaz nr 06/op do 8. Armii, w którym stwierdzono, że jej ofensywa postępuje: *niedopuszczalnie powoli i niezdecydowanie*. Kategoryczne żądano *przyspieszenia natarcia w kierunku Widlicy wszelkimi środkami, szeroko wykorzystując obejścia przeszkód i punktów umocnionych, a pod żadnym pozorem nie angażując się w walkę frontalną*. Ten sam rozkaz nakazywał lotnictwu armii zintensyfikowanie działań bojowych. Ponadto odwołano ze stanowiska dowódcy 8. Armii komdiwa I.N. Chabarowa, który był znany jako człowiek odważny, ale jako dowódca stosujący w działaniach wojskowych przestarzałe, proste, rozwiązania z wojny domowej (w 1920 roku był dowódcą batalionu strzelców). Wziąwszy pod uwagę to co się wydarzyło w kolejnych tygodniach Chabarow musiał być chyba najszczęśliwszym człowiekiem na świecie. Po wojnie pełnił różne funkcje, głównie w szkolnictwie wojskowym na Dalekim Wschodzie. W maju 1950 roku ze względu na stan zdrowia został zwolniony ze służby.

4 grudnia nowym dowódcą został mianowany komkor W.N. Kurdiumow (od 5 grudnia komandarm 2-rangi). Był doświadczonym oficerem. W 1912 roku wstąpił do armii, w 1915 roku ukończył Aleksandrowską Szkołę Wojenną, w 1917 roku został dowódcą batalionu i wstąpił do partii bolszewickiej. W 1925 roku ukończył Akademię Wojenną im. Michaiła Frunzego, a od 1937 roku był szefem Zarządu Wyszkolenia Bojowego RKKA.

Nowy dowódca starał się działać zgodnie z otrzymanymi rozkazami. Na prawym skrzydle 155. DS, nacierając na Ilomantsi, dotarła do Longovary i jeziora Kyläjärvi. 4 grudnia dywizji udało się dojść do rejonu Huotarinvara. 6 grudnia dywizja była zajęta odbudową zniszczonych mostów na rzekach Koitajoki i Louvenjoki i do godziny 17.00 w pełni to zadanie wykonała. O godzinie 8.00 rano 7 grudnia dywizja kontynuowała natarcie na Ilomantsi, nacierając z linii Leikola–Lutikkovara. O 14.00 po południu 8 grudnia dotarła do rzeki Koitajoki, znajdując się 80 km w głębi terytorium Finlandii. Dalszy marsz został jednak powstrzymany przez Finów.

4 grudnia 139. DS została zaatakowana pod Aitakoski przez Finów, ale do końca dnia dotarła do Mäkijvari. 5 grudnia, o godzinie 14.00, po trzygodzinnych walkach, Rosjanie zdobyli Pojosvarę, wypychając fiński batalion na zachód. Na podstawie informacji uzyskanych od jeńców wojennych, dowództwo 139. DS doszło do wniosku, że Finowie dysponują silną, ufortyfikowaną linią obrony w rejonie Tolvajärvi, obsadzaną przez ok. 1000 żołnierzy. Atak kontynuowano z rejonu Ägläjärvi w kierunku drogi. Wzięły w nim udział 364. i 609. ps. Z kolei 718. ps został wysłany w celu zablokowania Finów od północy, a jeden z jego batalionów (1./718. ps) pozostawiono w Ägläjärvi jako odwód. 718. ps wyruszył o 16.30 z okolic Mäkitalo w kierunku jeziora Hirvasjärvi. Trudny teren spowalniał marsz, który trwał aż pięć dni, zamiast planowanych dwóch. 364. ps, który posuwał się do Tolvajärvi, dotarł do Ristisalmi pod koniec dnia. Następnego dnia Rosjanie stoczyli walkę z siłami fińskimi, szacowanymi na dwa bataliony, w rejonie Taivaljärvi. Jeden batalion pułku został skierowany do działań oskrzydlających od południa.

8 grudnia o godzinie 13.00 sztab 8. Armii nakazał dywizji, aby zakończyła likwidację fińskiego

eprasa.pl 9415ad6232

oporu w rejonie Hirvasjärvi–Tolvajärvi, a następnie kontynuowała atak w kierunku na Korpiselkä. Dowódca dywizji, kombrig Nikołaj I. Bielajew, poprosił o przełożenie rozpoczęcia działań na następny dzień. Zarówno dowództwo 8. Armii, jak i 1. KA odrzuciły jego prośbę. Oddziały dywizji zaatakowały bez wsparcia artyleryjskiego i zajęły wschodnie brzegi jezior Tolvajärvi i Hirvasjärvi.

Do godziny 16.00 jednostki 139. DS zdobyły zachodni brzeg jeziora Koitajärvi. Tak zaczęła się bitwa pod Tolvajärvi, która zakończyła się spektakularną klęską Rosjan.

FINOWIE SZYKUJĄ SIĘ DO WALKI

Na północ od Suojärvi, w rejonie odpowiedzialności fińskiego IV KA, atak 139. DS na zachód został spowolniony przez Os „Räsänen". Rosjanie wdarli się na głębokość ponad 60 kilometrów w pierwszym tygodniu wojny, lecz zostali zatrzymani 7 grudnia. Wieczorem ich pozycje znajdowały się w rejonie Ristisalmi, pomiędzy Ala-Tolvajärvi a Ylä-Tolvajärvi.

Dowódcą sił fińskich w tym rejonie był ppłk Veikko Räsänen, dowódca Straży Granicznej z Salmi. Dysponował dwoma batalionami piechoty, kompanią i baterią artylerii. Er.P 10 był dowodzony przez mjr. Viljo Paloheimo. 6 grudnia jedna kompania batalionu (3./Er.P 10) zabezpieczała skrzydło północne, a druga (1./Er.P 10) południowe.

Drugim batalionem Os. „Räsänen" był III batalion 37. pułku piechoty, utworzony w Savo i przemianowany na samodzielny batalion 112 (Er.P 112). Jego dowódcą był kpt. Lauri Tilus, który zaginął we wczesnych godzinach porannych podczas walk 6 grudnia. Jego obowiązki przejął kpt. August Kanerva, dotychczasowy dowódca kompanii. W skład Os. „Räsänen" wchodziła również 8. kompania 37. pułku piechoty (8./JR 37) oraz 9. bateria 13. pułku artylerii polowej (9./KTR 13), która dysponowała czterema armatami polowymi 76 LK 13.

W pierwszym tygodniu walk IV KA podporządkował grupie Räsänena dwa dodatkowe bataliony: rezerwowy batalion inżynieryjny oraz 7. batalion rowerowy (PPP 7). Dowódcą tego batalionu, utworzonego w rejonie Oulu, był mjr Juho Saarwa, który został ranny 4 grudnia nad rzeką Aittojoki. Jego następcą został kpt. Raymond August Ericsson.

6 grudnia do Tolvajärvi został przerzucony Er.P 9, który brał udział w działaniach opóźniających w pobliżu jeziora Ładoga w kierunku Uomaa. Zwiększyło to liczebność Os „Räsänen" do prawie 5000 ludzi.

Będąc jeszcze w Mikkeli płk Talvela, skontaktował się telefonicznie z ppłk. Aaro Olavi Pajarim, który właśnie przybył do Värtsilä. Rozkazał mu natychmiast udać się do Tolvajärvi i objąć tam dowództwo. W nocy z 6 na 7 grudnia Pajari wydał batalionowi rowerowemu kpt. Ericssona rozkaz utrzymania Ristisalmi przynajmniej do rana 8 grudnia.

Po powrocie i zapoznaniu się z raportem sytuacyjnym Talvela natychmiast wydał nowe rozkazy. Er.P 9 mjr. Jaakko Malkamäkiego miał niezwłocznie udać się na północ, w rejon Honkavaara. W tym samym rejonie znajdowała się już 3./Er.P 10 dowodzona przez por. Kaarlo Haapokarę, osłaniająca północne skrzydło Os „Räsänen". Oddziały te miały przygotować się do przeprowadzenia ataków na tyły wroga na drodze Tolvajärvi–Ägläjärvi.

Dowódca Er.P 10, mjr Paloheimo, otrzymał rozkaz utworzenia oddziału wydzielonego (Os. „Paloheimo") i zdobycia Kangasvaary. W jego składzie znalazły się dwie kompanie: 1./Er.P 112 i 2./Er.P 112 z samodzielnego batalionu w Tolvajärvi, a także kompanie z dwóch batalionów już stacjonujących w rejonie Kangasvaara – 1./Er.P 9 i 2./Er.P 10.

7 grudnia wróg kontynuował atak. Rano uderzył w kierunku drogi do Tolvajärvi, a batalion Ericssona został zmuszony do wycofania się do Taivaljärvi. Wieczorem, gdy Rosjanie wznowili natarcie, batalion kontynuował odwrót, który przerodził się w ucieczkę. Ppłk Pajari, który dopiero co przybył do tego rejonu walk, natychmiast przerzucił kompanię karabinów maszynowych samodzielnego batalionu 9 (KKK/Er.P 9) do Kivisalmi, jako wsparcie dla kompanii, która już się tam znajdowała (8./JR 37).

Rankiem 8 grudnia kpt. Usko Herranen, dowódca I/JR 16, który przybył do Tolvajärvi z Värtsilä, otrzymał rozkaz przejęcia dowództwa w Kivisalmi. Kompanie (8./JR 37 i KKK/Er.P 9), które dotąd odpierały ataki wroga w tym rejonie zostały wycofane. Nieprzyjaciel kontynuował natarcie. Niestety, po południu żołnierze Herranena wpadli w panikę i opuścili swoje pozycje.

Po tym, jak Rosjanie dotarli do wschodnich brzegów jezior Hirvasjärvi i Tolvajärvi, połączenie drogowe między batalionem mjr. Malkamäkiego (Er.P 9) a Grupą Bojową „Paloheimo" (Tst.Os. „Paloheimo") nad jeziorem Tolvajärvi zostało utracone. 9 grudnia Finowie otrzymali rozkaz wycofania się. Batalion Malkamäkiego zmuszony był pozostawić w rejonie Honkavaara cały sprzęt, którego nie dało się przetransportować konno. Kilka samochodów zostało podpalonych. 10 grudnia po 24-godzinnym marszu batalion dotarł do Tjokki. Tst.Os. „Paloheimo" została skierowana do Kokkari.

Pierwsze pododdziały z nowoprzybyłego III/JR 16 kpt. Kauno Turkka zostały natychmiast wysłane na pierwszą linię w celu obrony miejscowości Tolvajärvi. Gdy kpt. Turkka dotarł tam z resztą batalionu, otrzymał rozkaz utrzymania wioski. Oprócz swojego batalionu, dysponował dwoma kompaniami z Er.P 112 (w tym kompanią sztabową), częścią kompanii sztabowej i kompanią karabinów maszynowych z Er.P 9, a także 8./JR 37 z Kivisalmi. Na zachodnim brzegu Tolvajärvi znajdował się PPP 7 pod dowództwem kpt. Ericssona.

PIERWSZE FIŃSKIE NATARCIE

Płk Talvela przybył do Tolvajärvi wieczorem 8 grudnia i uznał, że sytuacja wymaga natychmiastowego ataku na pozycje wroga. Sam zamierzał poprowadzić uderzenie kilku plutonów na tyły przeciwnika. Po krótkiej naradzie ustalono, że atak poprowadzi ppłk Pajari, a Talvela w tym czasie będzie dowodził obroną w Tolvajärvi. Talvela wzmocnił siły, przekazując II/JR 16 dowodzony przez kpt. Henry'ego Laakso. Wymarsz nastąpił późnym wieczorem i żołnierze praktycznie nie zdążyli na atak, choć przekroczyli już jezioro Tolvajärvi.

Pajari wyruszył do walki z kompanią por. Urho Isotalo (4./JR 16), złożoną głównie z rezerwistów z Längelmäki. Z nimi maszerowała 9./JR 16. Kompania przecięła południowy kraniec jeziora Tolvajärvi i dotarła do drogi, gdzie na rozkaz Pajariego otworzyła ogień do Rosjan, którzy siedzieli przy ogniskach. Strzelanina trwała jeszcze po wycofaniu się Finów z pola walki, najwyraźniej w tym zamieszaniu Rosjanie strzelali do siebie nawzajem. W drodze powrotnej dwóch żołnierzy musiało pomóc wyczerpanemu fizycznie dowódcy pułku.

Pas działania 8. Armii wynosił aż 380 km, nacierające dywizje strzeleckie oddalone były od siebie od 20 do 60 km. Współdziałanie w tych warunkach było bardzo trudne, jeśli nie wręcz niemożliwe.



eprasa.pl 9415ad6232

Batalion kpt. Ericssona (PPP 7) miał przeprowadzić atak przez zamarznięte jezioro Tolvajärvi na Kotisaari. Talvela wydał rozkaz III/JR 16 ataku przez Hevossalmi na teren schroniska turystycznego w Tolvajärvi. Jednak na wniosek kpt. Turkki rozkaz ten został odwołany.

Batalion kpt. Ericssona przeszedł przez lód, by zaatakować Kotisaari, gdzie walki rozpoczęły się około godziny 01.00 9 grudnia. Wróg jednak odparł atak, a batalion stracił swojego drugiego z kolei dowódcę, który poległ w tym natarciu. Wojska opuściły Kotisaari i powróciły na zachodni brzeg jeziora.

Dzień po nocnym ataku, był stosunkowo spokojny po obu stronach frontu. Jedna fińska kompania, a wkrótce i główna część III/JR 16, opuściły swoje pozycje. Kompania, która rozpoczęła odwrót, jako powód podała rzekomy pisemny rozkaz. Zamieszanie udało się jednak zażegnać na tyle, że Rosjanie nie zdołali wykorzystać sytuacji.

Sytuacja rosyjskiej 139. DS, która dotarła na wschodni brzeg jezior Tolvajärvi i Hirvasjärvi, była także trudna. Jedyna droga zaopatrzenia dywizji była wąska i często blokowana z powodu zatorów. Żołnierze od wielu dni nie otrzymywali ciepłego jedzenia i byli skrajnie zmęczeni brakiem odpoczynku. Oddziały nie były zdolne do dalszego natarcia, a straty wśród oficerów wysokie. Zamiast doświadczonych dowódców kompanii w randze st. lejtnanta, kompaniami często dowodzili lejtnanci – byli dowódcy plutonów.

Dowódca dywizji, kombrig Bielajew, zwrócił się 9 grudnia z prośbą o dwa dni na przygotowanie się do kolejnego ataku. Według niego w tym czasie żołnierze mogliby otrzymać gorące posiłki i odpocząć. Jednak dowództwo 1. KS oraz 8. Armii odrzuciły prośbę Bielajewa. Ich zdaniem doniesienia o napływie nowych wojsk fińskich w kierunku Tolvajärvi były fałszywe. Dowództwo 1. KS poinformowało, że naprzeciw 139. DS broni się jedynie jeden „poturbowany" fiński batalion.

718. ps, który odbył długi marsz i dysponował siłą batalionu, przybył 9–10 grudnia w rejon Honkavaara. Stamtąd kontynuował marsz 10 grudnia, przesuwając się na zachód od wioski Tolvajärvi, wzdłuż pozycji fińskich.

10 grudnia Talvela rozkazał Pajariemu przybyć do Korpiselkä, aby omówić natarcie na wschód od Tolvajärvi, zaplanowane na południe następnego dnia. Pajari uważał, że zadania wyznaczone batalionom są zbyt ciężkie. Wieczorem powrócił do swojego sztabu i nakazał dowódcom batalionów wydanie rozkazów 11 grudnia o godzinie 1.00 w nocy.

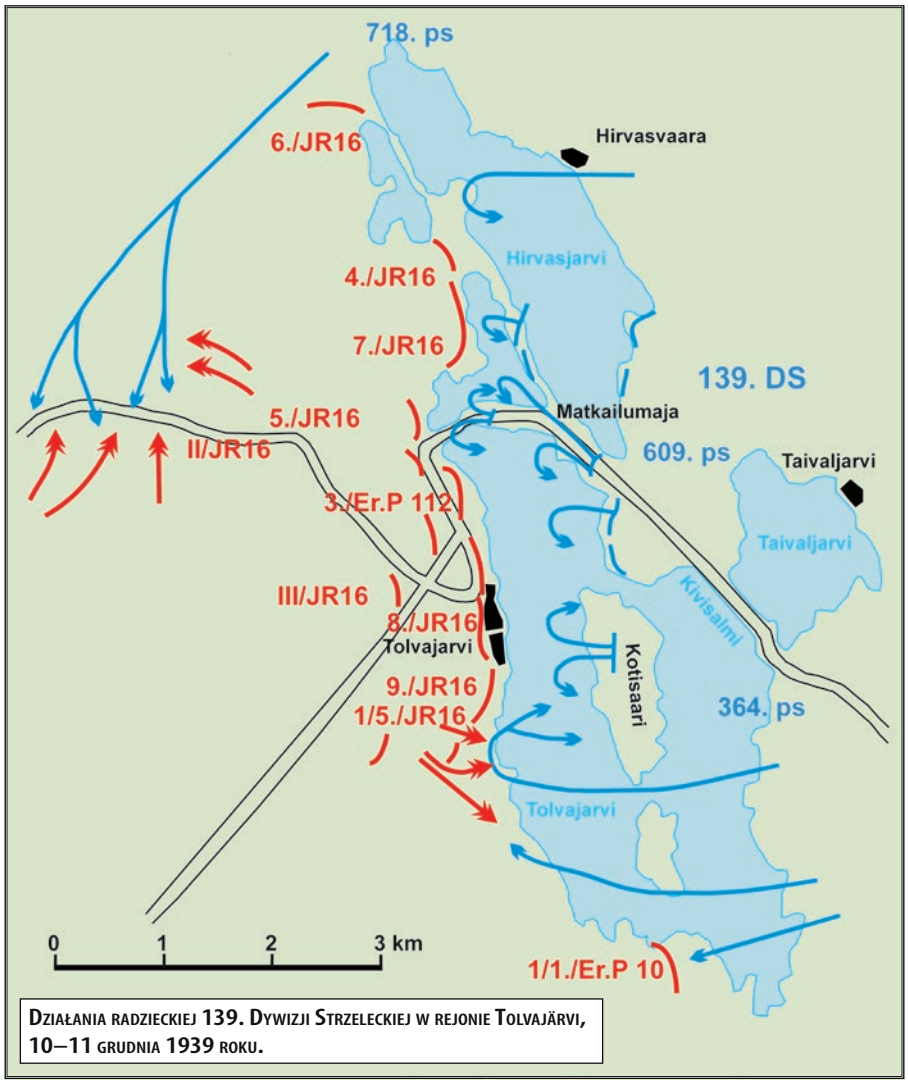
Jednak atak Rosjan na tyły wojsk fińskich w Tolvajärvi pokrzyżował te plany. Oddziały 718. ps, które znajdowały się po północnej stronie jeziora Hirvasjärvi, zaatakowały drogę Tolvajärvi–Korpiselkä na wschód od Varolampi, gdzie znajdowała się fińska artyleria, zaopatrzenie i część sztabu.

Gdy 10 grudnia wieczorem rozpoczęły się walki, Pajari wracał właśnie z Korpiselkä. Zebrał improwizowany oddział z dostępnych sił i poprowadził go do boju. Wkrótce dołączyły dwie kompanie – 1./JR 16 i 4./JR 16 z Tolvajärvi – oraz część batalionu rowerowego PPP 7 z kierunku Kokkari. Bitwa, która chwilami przeradzała się w walkę wręcz, zakończyła się rankiem 11 grudnia fińskim zwycięstwem. Szacowano, że na polu walki pozostało ponad 100 zabitych żołnierzy wroga. Straty oddziału Pajariego wyniosły ponad 20 zabitych i 55 rannych. Starcie to nazwano później „bitwą kiełbasianą", ponieważ przy poległych Rosjanach znajdowano kawałki kiełbasy zabrane z fińskich kuchni polowych.

Rano po zakończeniu „bitwy kiełbasianej" Rosjanie rozpoczęli atak przez jezioro Tolvajärvi na całej jego szerokości. Na zachodnim brzegu broniły się kompanie z III/JR 16 (7./JR 16, 8./JR 16 i 9./JR 16) oraz 3./Er.P 112. Fińskim żołnie-



Marsz dywizji radzieckich musiał się ograniczyć do wykorzystania wąskich dróg leśnych. Finowie bez problemów mogli zablokować Rosjan, którzy mieli ograniczone możliwości manewrowania. Na zdjęciu czołgi zdobyte w rejonie Tolvajärvi (na pierwszym planie czołg chemiczny TCh-26). 13 grudnia 1939 roku.



Działania radzieckiej 139. Dywizji Strzeleckiej w rejonie Tolvajärvi, 10–11 grudnia 1939 roku.

eprasa.pl 9415ad6232

rzom udało się odeprzeć atak wroga ze wszystkich kierunków, jednak natarcie to uniemożliwiło przeprowadzenie zaplanowanego na ranek 11 grudnia kontrataku. Pajari był skłonny odroczyć kontratak o kilka dni, ale Talvela zażądał, by rozpoczął się on następnego dnia.

Talvela i jego szef sztabu, ppłk Martin Stewen, kontynuowali planowanie natarcia. W nowym rozkazie siły Os. „Talvela" podzielono na dwie części. Atak miał zostać zainicjowany na lewej flance przez Os. „Malkamäki", składającą się z dwóch batalionów (I/JR 16 i Er.P 9). Jego zadaniem było zaatakowanie przesmyku między Kangasvaara–Hirvasjärvi a Taivaljärvi. Oddziały, które dotarły do Kangasvaary, miały następnie kontynuować natarcie na południe, w kierunku równiny Taikinajärvi.

Os. „Pajari" składała się z trzech batalionów (II/JR 16, III/JR 16 i Er.P 112). Jej zadanie było uderzenie poprzez jezioro Tolvajärvi (na całej długości). Rezerwę stanowiły dwa bataliony i jedna kompania (Er.P 10, PPP 7 i 8./JR 37) pod dowództwem mjr. Erika Paloheimo.

Atak miał rozpocząć się 12 grudnia o godzinie 8.00 rano i jako pierwsza miała zaatakować Os. „Malkamäki". Po przygotowaniu artyleryjskim fińskie oddziały miały uderzyć w kierunku drogi oraz po obu stronach jeziora w stronę schroniska turystycznego. Część sił miała zaatakować południowy kraniec Kotisaari, a następnie opanować całą wyspę.

Batalion kpt. Laakso (II/JR 16) miał nacierać w kierunku drogi, częściowo na północ od niej, w stronę terenu schroniska. Południowy kraniec Kotisaari miał zostać zdobyty przez batalion kpt. Kanervy (Er.P 112). 1./Er.P 10, osłaniająca prawe skrzydło na południe od jeziora Tolvajärvi, otrzymała rozkaz ataku na drogę w rejonie jeziora Kuikkajärvi. Rezerwa dowodzona przez Paloheimo miała być gotowa do natarcia w kierunku drogi.

11 grudnia w swoim wieczornym raporcie kombrig Bielajew, po raz trzeci zwrócił się do dowództwa 1. KS z prośbą o zawieszenie planowanego ataku na kilka dni. Szacował, że jego żołnierze potrzebują co najmniej dwóch dni pauzy, by przygotować pozycje artyleryjskie, udrożnić drogi, zorganizować łączność, a także dać ludziom możliwość odpoczynku. Bielajew podkreślał, że zaplanowany na następny dzień atak zakończy się niepowodzeniem i że ewentualne działania fińskie mogą doprowadzić do katastrofy. Jego zdaniem atak 12 grudnia byłby możliwy jedynie w przypadku silnego wsparcia lotnictwa.

Dowódca 1. KS, komdiw Roman Iwanowicz Panin, nie odpowiedział na propozycję Bielajewa. Późnym wieczorem odbyła się narada dowódców. Zgodnie z rozkazami korpusu postanowiono rozpocząć atak 12 grudnia, lecz wbrew pierwotnym wytycznym ofensywę przesunięto na południowe godziny.

Zgodnie z rozkazem bojowym wydanym przez dowództwo dywizji, 718. ps, który posuwał się na północ od wioski Tolvajärvi, miał kontynuować atak na flankę i tyły wojsk fińskich. Dowództwo dywizji nie wiedziało jeszcze, że pułk wycofał się na północny kraniec jeziora Hirvasjärvi. 609. ps, wspierany przez kompanię czołgów z 162. sbr oraz dwa bataliony strzeleckie, miał zaatakować w kierunku drogi. Po jego lewej stronie 364. ps miał nacierać przez jezioro Tolvajärvi.

W nocy, tuż po wydaniu rozkazu, rozpoczęto działania dyscyplinarne, mające na celu przywrócenie porządku. Rankiem 12 grudnia w oddziałach został wprowadzony pewien ład. Artylerię pułkową i działa przeciwpancerne przesunięto bliżej linii frontu, by mogły prowadzić bezpośredni ogień.

Podejście na pozycje wyjściowe oddziałów Os. „Malkamäki" trwało dłużej niż planowano (prowadzący oddział pomylił drogi). Aby przyspieszyć natarcie, część oddziałów przeszła po tafli jeziora Hirvasjärvi, zamiast je okrążać. Dalej na południe Er.P 9, dowodzony przez kpt. Turkkę ,dotarł do przeciwległego brzegu jeziora. I/JR 16 pod dowództwem kpt. Herranena, który nacierał z północy, wszedł w kontakt ogniowy z siłami wroga na brzegu jeziora. Przeciwnik, nacierający od północnej strony jeziora, otworzył ogień do Finów przygotowujących się do przeprawy.

Gdy bitwa rozgorzała na linii brzegowej, mjr Jarkko Malkamäki rozkazał żołnierzom batalionu Turkki, którzy przekroczyli jezioro, zawrócić. Te oddziały wzięły udział w dalszej walce na zachodnim brzegu.

Malkamäki wysłał Pajariemu meldunek, że atak się nie powiódł. W rzeczywistości przyczyną niepowodzenia był raczej brak wiary dowódców niż realna sytuacja. 718. ps (który wszedł w kontakt z I/JR 16) również przerwał swoje natarcie i rozpoczął odwrót. Potyczki w północnej części jeziora Hirvasjärvi trwały jednak przez cały dzień. Wieczorem i w nocy wojska Malkamäkiego wycofały się na zachodni brzeg jeziora, a następnie do wioski Tolvajärvi.

Atak głównych sił Os. „Pajari" został opóźniony o ponad godzinę z powodu zwłoki w przygotowaniu ognia artyleryjskiego. Natarcie rozpoczęło się około 9.00 rano, gdy Er.P 112 pod dowództwem kpt. Augusta Kanervy ruszył przez jezioro Tolvajärvi w kierunku Kotisaari. 3./Er.P 112 zajmowała pozycje obronne w Tolvajärvi, więc w ataku wzięły udział tylko dwie kompanie. Batalionowi udało się przedostać przez lód na południowy kraniec wyspy i kontynuować marsz na północ. 1./Er.P 112 dotarła do północnego krańca Kotisaari po kilku godzinach walk. 2./Er.P 112 próbowała atakować wzdłuż drogi, lecz kontratak Rosjan zmusił ją do wycofania się na wyspę. Następny kontratak radziecki na północnym krańcu Kotisaari również został odparty – obie kompanie utrzymały się na południowej części wyspy, tocząc zacięte walki.

Artyleria na kierunku Tolvajärvi, dowodzona przez kpt. Uuno Vallę, składała się z III/KTR 6 oraz dwóch samodzielnych baterii: 5./KTR 12 i 9./KTR 13. Ogień przygotowawczy rozpoczęto o 9.00 w rejonie koncentracji Os. „Pajari". Wsparcia udzielały również zgrupowane na plaży karabiny maszynowe III/JR 16. Piętnaście minut później do ataku ruszył II/JR 16 dowodzony przez kpt. Henry'ego Laakso. Pomimo ciężkich strat Finowie przekroczyli Hevossalmi i posuwali się naprzód, minęli schronisko turystyczne i skierowali się w stronę drogi. Z budynku schroniska Rosjanie zajadle się ostrzeliwali z karabinów maszynowych.

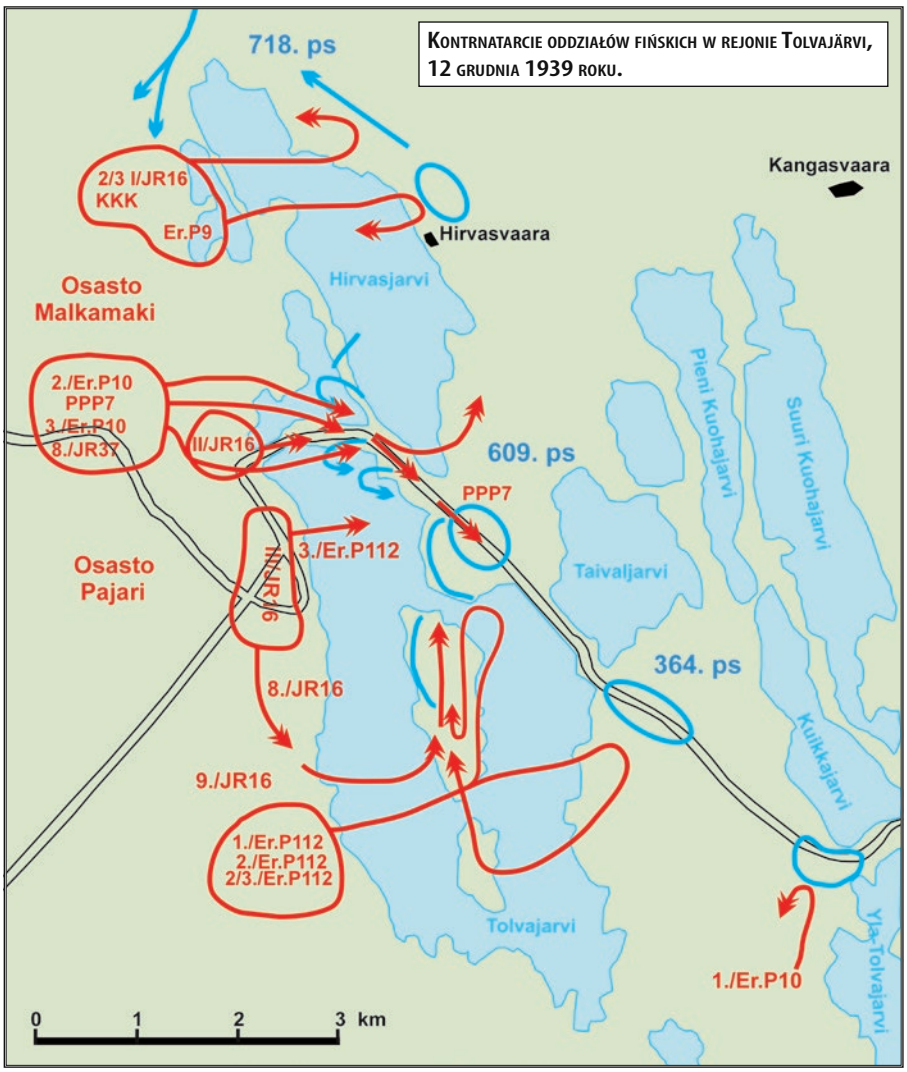
Pajari rozkazał dwóm kompaniom (2./Er.P 10 i 3./Er.P 10), które były w odwodzie, wesprzeć natarcie. Następnie rozkazał aby PPP 7, mjr. Paloheimo, przekroczył jezioro Hirvasjärvi, i zabezpieczył północną flankę. Część wojsk z rejonu schroniska ruszyła w kierunku drogi, a część pozostała, by zdobyć sam ośrodek turystyczny, co udało się około 14.30.

Nacierające oddziały posuwały się w kierunku równiny Taivaljärvi, odcinając wycofujące się oddziały radzieckie. Po południu Pajari rozka-



Rosjanie próbowali obchodzić fińskie pozycje, ale bardzo często kończyło się to porzuceniem sprzętu, który utknął na bezdrożach. Na zdjęciu dwa czołgi T-37A (jeden holuje armatę przeciwpancerną wz.1937 kalibru 45 mm) z 162. samodzielnego batalionu rozpoznawczego 139. Dywizji Strzeleckiej dowodzonej przez kombriga N.I. Bielajewa.

eprasa.pl 9415ad6232



Kontrnatarcie oddziałów fińskich w rejonie Tolvajärvi, 12 grudnia 1939 roku.

zał kpt. Johannesowi Leimu (III/JR 16), wysłać dwie kompanie do Kotisaari, by wesprzeć kpt. Kanervę. Połączone siły czterech kompanii opanowały całą wyspę. Finowie ocenili, że w walkach zginęło ponad stu żołnierzy przeciwnika, a 60 wzięto do niewoli. Jeszcze większe zdobycze uzyskano w rejonie schroniska turystycznego i na wschód od niego – oprócz artylerii i broni ciężkiej pozostawiono tam około 20 czołgów. Szacuje się, że straty wroga wyniosły blisko tysiąc ludzi, przy około stu zabitych i dwustu rannych po stronie fińskiej.

Płk Talvela chciał kontynuacji natarcia, lecz zgodził się z oceną Pajariego, że brak było warunków do dalszego ataku. Żołnierze byli skrajnie wyczerpani i potrzebowali odpoczynku. Główne siły Os. „Pajari" przeniesiono do wioski Tolvajärvi, aby wypoczęły. Drogę nad jeziorem Taivaljärvi zabezpieczał PPP 7 mjr. Paloheimo, a 1./Er.P 9 przejęła obronę Kotisaari.

Rankiem 12 grudnia, na północy, w rejonie wschodniego brzegu jeziora Hirvasjärvi, zgrupowanie 139. DS tworzyły: 718. ps na północy, 609. ps w centrum i 364. ps na południu, głównie w rejonie Kotisaari. O godzinie 6.30 dowódca 1. KS, komdiw Panin, rozkazał, że 139. DS musi bezzwłocznie przejść do ataku, który zostanie wsparty przez lotnictwo. O 7.00 dowództwo dywizji przeniosło się na nowe stanowisko, około kilometra od linii frontu, gdzie wkrótce przybył komdiw Panin.

Przygotowanie artyleryjskie rozpoczęło się o 8.15. O 9.00 kombrig Bielajew odwołał rozpoczęcie natarcia, ponieważ nie pojawiły się samoloty. W tym momencie inicjatywa w bitwie pod Tolvajärvi przeszła w ręce Finów.

718. ps, wciąż znajdujący się na północy, wycofał się bez stawiania oporu, gdy tylko rozpoczął się fiński kontratak. Jednym z powodów był atak Finów przez jezioro Hirvasjärvi bezpośrednio na sztab pułku, oddzielony od jego głównych sił. Dowódca pułku został śmiertelnie ranny. Oddziały otaczające północny kraniec jeziora Hirvasjärvi zauważyły fińskie wojska przekraczające lód, lecz błędnie uznały je za własne.

Żołnierze 364. ps, stacjonujący w Kotisaari, jako pierwsi opuścili swoje pozycje pod głównym uderzeniem Finów. Oddziały 609. ps, walczące wzdłuż drogi, również zostały zmuszone do odwrotu. O 10.00 rozpoczęło się przełamywanie pozycji obronnych – żołnierze porzucali stanowiska i wycofywali się. Około 200 ludzi broniących się w rejonie schroniska turystycznego Tolvajärvi zostało wybitych do ostatniego człowieka. Wśród poległych znalazł się politruk Bałachanow, który pośmiertnie otrzymał tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Za zgodą Panina kombrig Bielajew, zaczął zbierać resztki swoich oddziałów w rejonie stanowisk artylerii. Dwie baterie prowadziły jeszcze ogień odłamkowy, spowalniając fińskie natarcie wzdłuż drogi.

Wieczorem i w nocy pozostałości 139. DS wycofały się w rejon Ristisalmi–Kuikkajärvi. Dwa pułki strzelców zorganizowano do obrony na kolejnych przesmykach jezior: 609. ps między Ylä-Tolvajärvi a Kuikkajärvi oraz 364. ps między Ala-Tolvajärvi a Suure Kuohajärvi. 718. ps zgromadzono jako rezerwę na wschód od Ristisalmi.

Sztab dywizji oszacował straty na około 1000 ludzi. W sprzęcie utracono m.in. sześć dział pułkowych, cztery działa przeciwpancerne i 65 karabinów maszynowych. Zaniepokojona rozwojem sytuacji GRW RKKA poinformowała sztab 8. Armii, że wkrótce otrzyma dwie nowe dywizje i może wykorzystać swoją rezerwę – 75. DS – w celu zastąpienia 139. Dywizji. Jednostkę tę planowano przenieść do odwodu w celu reorganizacji i uzupełnienia strat.

13 grudnia zastępca naczelnego dowódcy, Grigorij I. Kulik, przebywający w Suojärvi, odwołał dowódcę 139. DS. Kombrig Nikołaj I. Bielajew został zastąpiony przez szefa sztabu 1. KS, kombriga Pawła G. Poniedielina. Do 15 grudnia 75. DS zastąpiła wszystkie oddziały 139. Dywizji na froncie.

BITWA POD ÄGLÄJÄRVI

13 grudnia ok. 14.00 batalion rowerowy mjr. Erika Paloheimo (PPP 7), który nacierał w kierunku drogi, nawiązał kontakt z wrogiem na południowo-wschodnim brzegu jeziora Taivaljärvi. Rosjanie wycofali się bez walki. Wieczorem batalion zatrzymał się w Ristisalmi. Krótko po tym został wycofany do rezerwy Os. „Talvela" w Tjokki. Jedna z kompanii (3./PPP 7) 15 grudnia została wysłana do Ilomantsi.

Następnego dnia, rano, jako pierwszy w kierunku drogi wyruszył Er.P 9, którego dowódcą był mianowany kilka dni wcześniej kpt. Turkka. Finowie nie przeprowadzili w nocy rozpoznania dlatego gwałtowny ostrzał był dla nich zaskoczeniem. Ogień wroga zatrzymał batalion. Ppłk Pajari nakazał III/JR 16, kpt. Johannesa Leimu, dołączyć do batalionu kpt. Turkka i rozpocząć natarcie. Atak postępował powoli i wczesnym wieczorem wojska pokonały dystans zaledwie ponad kilometr i dotarły do domu leśniczego w Ristisalmi.

Wieczorem ppłk Pajari wydał rozkaz II/JR 16 kpt. Henry'ego Laakso, aby kontynuował natarcie. Rosjanom udało się utrzymać pozycje aż do następnej nocy. Wczesnym rankiem przeprowadzili kontratak, który Finowie z trudem zdołali odeprzeć. Ze względu na sytuację i zmęczenie żołnierzy Pajari odwołał poranny atak. Jednak płk Talvela wydał Pajaremu stanowczy rozkaz kontynuowania natarcia.

W południe 15 grudnia batalion kpt. Augusta Kanervy (Er.P 112) uderzył w kierunku drogi, a batalion kpt. Turkki (Er.P 9) zablokował prawą flankę. Po południu wróg zaczął wycofywać się z terenu leśniczówki. Pajari przesunął teraz batalion kpt. Herrasena (I/JR 16) na czoło ataku, który rozbił pozycje Rosjan w Ingoinaho. Nieprzyjaciel został wyparty ze swoich pozycji po walkach, które trwały kilka godzin.

eprasa.pl 9415ad6232

Atak był kontynuowany 16 grudnia. Główne zadanie powierzono kpt. Laaksonowi (II/JR 16). Finowie napotkali wroga na północny wschód od Pekanaho. Walki, w których brali także udział żołnierze z Er.P 9, trwały w tym rejonie przez cały dzień. Tego samego dnia Rosjanie (kompania) postanowili odbić leśniczówkę i przeprowadzili kontratak. Nie byli świadomi, że uderzyli na pozycje, które zajmowały dwa bataliony bataliony (Er.P 112 i III/JR 16). Po krótkiej walce nieprzyjacielska kompania został rozbita.

Wieczorem nieprzyjaciel wycofał się z Palokangas. Talvela, na prośbę Pajarego, postanowił przerwać natarcie (do 17 grudnia), aby żołnierze mogli odpocząć. Wieczorem patrole fińskie zanotowały obecność oddziałów radzieckich. Rano wróg oderwał się od zachodniej strony Hietajärvi. Batalion kpt. Herranena (I/JR 16), który wyruszył w pościg, podążył za wrogiem aż w okolice zatoki Jylmäkänlahti na jeziorze Ägläjärvi. Kontratak Rosjan zmusił żołnierzy batalionu do wycofania się do Kotasuo, gdzie dowództwo nad linią obrony objął kpt. Kanerva (Er.P 112).

Na północnym skrzydle Os. „Pajari" batalion Er.P 10 kpt. Hugo Lahtinena wyruszył z Honkavaa 15 grudnia. Rankiem dotarł do Yläjärvi, skąd wysłał patrol rozpoznawczy do Ägläjärvi. Batalion ruszył naprzód przejeżdżając przez rejon Kitelänselkä.

ROZBICIE 75. DYWIZJI STRZELCÓW

139. DS wycofywała się w sposób nieuporządkowany na wschód od Ala-Tolvajärvi w rejonie Ristisalmi. 75. DS dowodzona przez kombriga Aleksandra M. Stepanowa otrzymała rozkaz przejęcia odpowiedzialności za odcinek 139. DS. Dywizja wzięła udział w walkach w dniach 14–15 grudnia. Żołnierze 139. DS mieli zostać zastąpieni dwoma pułkami piechoty, a po intensywnych przygotowaniach ogniowych mieli zdobyć Tolvajärvi, skąd atak miał być kontynuowany do Korpiselkä.

14 grudnia pierwszym pododdziałem z 75. DS, który zjawił się na nowych pozycjach był 28. ps. Następnego dnia, przybyły dwa bataliony 115. ps. Żołnierze byli zmęczeni po dwóch dniach marszu. Dowództwo dywizji znajdowało się w Ägläjärvi. Na pozycjach pozostały jeszcze dwa bataliony 139. DS, które opuściły swoje pozycje dopiero 16 grudnia. Rosjanie starali się jak najszybciej uporządkować swoje pozycje na południowy wschód od jeziora Ägläjärvi, oraz w rejonie Pojasvaara-Mäkivaara.

Tego samego dnia dowództwo 75. DS wydało rozkaz, zgodnie z którym dwa pułki piechoty (28. ps i 115. ps), walczące na wschód od leśniczówki, przy wsparciu jednej kompanii czołgów (2./368. bcz), miały zaatakować Ristisalmi po obu stronach drogi. Atak się nie powiódł, a pułki poniosły ciężkie straty. Kombrig Stepanow został ranny w walkach tego dnia. Jego następcą został Panin, były dowódca 1. KS. Pod naciskiem Stawki, trzeci pułk (43. ps) miał o 22.30 rozpocząć marsz z Suvilahti w kierunku Ägläjärvi.



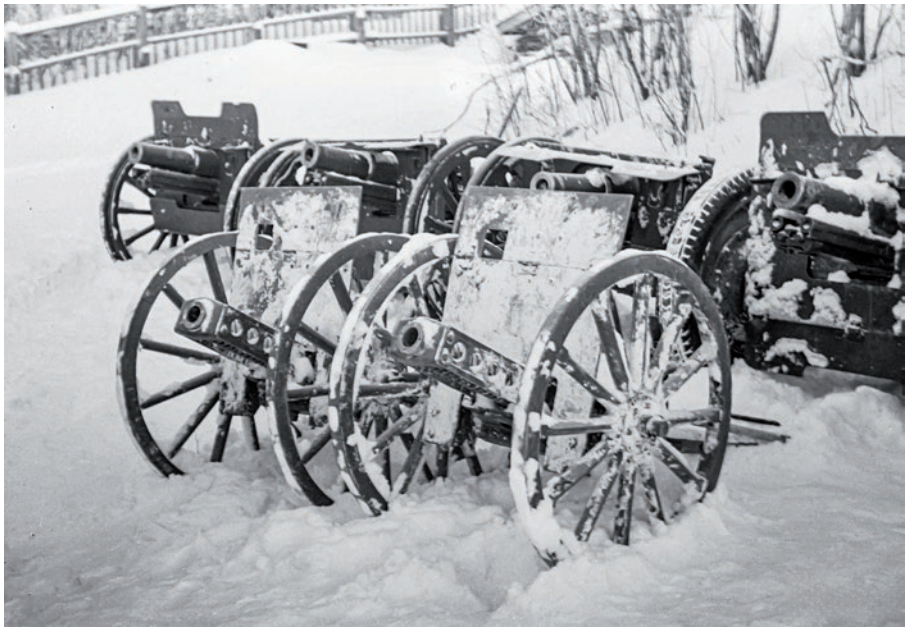
Czołgi lekkie T-37A (na zdjęciu) i T-38 okazały się całkowicie nieprzydatne do wykonywania zadań rozpoznawczych. Ich opancerzenie (przednie i boczne – 9 mm, tylne – 6 mm i górne – 4 mm, wieży – 6 mm) okazało się niewystarczające (bez problemu przebijały je pociski z cekaemów). Na zdjęciu doskonale widoczne są przebicia przedniej płyty kadłuba.

W rozkazie bojowym 17 grudnia pułki strzeleckie, które walczyły w kierunku drogi Tolvajärvi, otrzymały rozkaz obrony między Ägläjärvi i Särkijärvi, a 718. ps ze 139. DS, (pododdziały stanowiące jakąś wartość bojowa podporządkowano 75. DS i miały nadal walczyć) otrzymał rozkaz udania się na północ od wioski Ägläjärvi.

28. ps i 115. ps, które znajdowały się na linii frontu, poniosły ciężkie straty (1./115. ps został niemal całkowicie zniszczony). 28. ps skurczył się do batalionu. Już 17 grudnia dowództwo 8. Armii oszacowało, że 75. DS została rozbita. Sytuacja na kierunku Ägläjärvi niepokoiła również naczelnego dowódcę Klimenta J. Woroszyłowa. Powołując się na ocenę swego zastępcy Grigorija Kulika, który przeprowadzał inspekcję terenu, dotyczącą całkowicie rozbitej 139. DS oraz prawie rozbitej 75. DS, Woroszyłow zażądał, aby sztab 8. Armii natychmiast złożył raport na temat działań podejmowanych w celu zapewnienia realnej pomocy 1. KS.

17 grudnia ppłk Pajari przygotował plan ataku, mający na celu zniszczenie sił wroga wokół wioski Ägläjärvi. Er.P 10 kpt. Hugo Lahtinena, który osłaniał północną flankę Os „Pajari", nadal znajdował się w rejonie Kitelänselkä, dokąd 15 grudnia wyruszył do Yläjärvi. Zgodnie z planem Pajariego batalion miał zaatakować wioskę Ägläjärvi od północy.

Ägläjärvi miało zostać zaatakowane przez dwa bataliony od południowego zachodu, w kierunku drogi. Celem II/JR 16 kpt. Henry'ego Laakso, atakującego na lewym skrzydle, było Vasikkaniemi, a I/JR 16 kpt. Usko Herranena, atakującego na



Pod Tolvajärvi Finowie zdobyli większość dział będących na wyposażeniu 139. Dywizji Strzeleckiej. Na zdjęciu armaty piechoty kalibru 37 mm wz. 1914 (typ Obuchow) oraz armaty pułkowe kalibru 76 mm wz. 1927 (co interesujące, ich łoża dolne mają dwa rodzaje kół jezdnych).

eprasa.pl 9415ad6232

prawym skrzydle, był południowy brzeg jeziora Kyläjärvi. Batalion kpt. Turkka (Er.P 9) miał zaatakować z Kotasuo na południowy wschód od jeziora Ägläjärvi i zdobyć Pojasvaarę, tym samym przecinając drogę Ägläjärvi–Suojärvi. Batalion kpt. Kanervana (Er.P 112) pozostawał w rejonie Kotasuo jako odwód.

Główną odpowiedzialność za obronę rejonu Ägläjärvi ponosiła 75. DS. Dwa pułki piechoty (28. ps i 115. ps), które poniosły ciężkie straty w walkach odwrotowych, broniły pozycji między Ägläjärvi i Särkijärvi. 3./115. ps bronił się w rejonie Ägläjärvi. 34. ps maszerował z Suvilahti do Rauhala, gdzie dotarł 18 grudnia (jako pierwszy dotarł 1./34. ps).

8. Armia użyła wszystkich zdolnych do walki oddziałów z 139. DS, aby wzmocnić obronę rejonu Ägläjärvi. W rejonie Välimäki bronił się 364. ps, a na wschodnim brzegu jeziora Ägläjärvi, na północ od wioski, stacjonował 718. ps., 609. ps i bateria 235. pah były zgrupowane w rejonie Vuontele na tyłach. Jednakże każdy z tych pułków miał de facto siłę batalionu strzelców. W 364. ps znajdowało się 1031 ludzi, 14 ciężkich karabinów maszynowych i 21 lekkich karabinów maszynowych. W 718. ps było ok. 1000 ludzi, trzy ciężkie karabiny maszynowe i tylko sześć lekkich karabinów maszynowych. Natomiast w 609. ps było 1491 ludzi, jeden ciężki karabin maszynowy i 34 lekkie karabiny maszynowe.

Atak fiński rozpoczął się wczesnym rankiem 18 grudnia. Pierwszy, o 5.45, ruszył w kierunku Pojasjärvi batalion kpt. Turkka (Er.P 9). Gdy czołowa kompania batalionu dotarła do drogi, Rosjanie otworzyli ogień, starcie trwało godzinę. Turkka postanowili wycofać swój batalion w rejon Kotasuo, ale kompania, która dotarła do Pojasvärvi, powróciła dopiero następnego dnia.

3./Er.P 10, która zaatakowała z rejonu Kitelänselkä o 6.30 rano, wdarła się do Ägläjärvi, gdzie rozpoczęła się walka, która trwała kilka godzin. Gdy zapadła noc, kontratak Rosjan zmusił Finów do wycofania się z wioski. Batalion utworzył pozycje obronną w rejonie Välimäki.

Główny atak rozpoczął się w kierunku drogi uderzeniem II/JR 16 o godzinie 7.30. Natarcie zakończyło się w Jylmäkänlahti. Po prawej stronie batalion kpt. Herranena (I/JR 16) rozpoczął atak o godzinie 9 rano, posuwając się w kierunku rejonu Suurselkä. Na podstawie odgłosów bitwy w Jylmäkänlahti Herranen postanowił zmienić plany i zaatakował północno-wschodni brzeg Jylmäkänlahti. Jednakże całodzienne walki nie doprowadziły do przełamania radzieckich pozycji i oba bataliony powróciły do Kotasuo wieczorem. Pierwszy atak na Ägläjärvi zakończył się tym samym niepowodzeniem.

Podczas walk o Ägläjärvi do płk. Talveli zadzwonił marsz. Mannerheim i poinformował go o awansie na stopień generała majora. Awans nie ominął także ppłk. Pajarego, które otrzymał stopień pełnego pułkownika.

W ciągu dnia Talvela otrzymywał również instrukcje od Naczelnego Dowódcy, aby unikać działań wojennych, które mogłyby spowodować duże straty. Talvela uważał jednak, że Ägläjärvi należy zdobyć, a front przesunąć na wschód od wioski. Finowie następnego dnia zaatakowali ponownie



Samochód pancerny BA-20M (wyposażony w radiostację 71-TK-1, widoczna antena poręczowa) porzucony przez załogę w rejonie Tolvajärvi, 18 grudnia 1939 roku. Na drugim planie widoczny ciągnik gąsienicowy A-20 *Komsomolec*.

Rano 19 grudnia jako pierwszy zaatakował batalion kpt. Smertsa Leimu (III/JR 16). Rosjanie zdołali utrzymać swoje pozycje. Po południu atak został wznowiony. 6. kompania z II/JR 16 atakowała w kierunku plaży, a batalion III/JR 16 zablokował Rosjan z prawej flanki. Nie mając wyjścia, Rosjanie rozpoczęli wycofywać się do Jylmäkänlahti. Misję pościgową powierzono batalionowi kpt. Kanervy (Er.P 112), który podążał za nieprzyjacielem i przed zapadnięciem zmroku dotarł na równinę Jurvanniemi-Suurselkä. Na północ od wioski Ägläjärvi Rosjanie zmusili batalion kpt Lahtinena (Er.P 10) do wycofania się w rejon Kitelänselkä.

Wieczorem 19 grudnia oddziały Pajarego były wyczerpane. Próbował on zorganizować oddział pościgowy, ale bez rezultatu. Żołnierze padali ze zmęczenia. Talvela zezwolił na przerwanie ataku, gdyby sytuacja tego bezwzględnie wymagała. Pajari postanowił jednak kontynuować atak następnego ranka.

Rankiem 20 grudnia Rosjanie rozpoczęli atak z kierunku zatoki Jylmäkän. Dwa fińskie bataliony (Er.P 112 i Er.P 9), które znajdowały się na pozycjach wyjściowych wzdłuż drogi odparły w końcu nieprzyjaciela, który zdołał przebić się przez ich pozycje.

Po odparciu kontrataku batalion kpt. Kanervy (Er.P 112) i batalion kpt Turkka (Er.P 9) ruszyły zgodnie z planem drogą. Natarcie fińskie wspierane przez artylerię, postępowało powoli i dotarło do południowego brzegu jeziora Kyläjärvi o godzinie 16.00. Po prawej stronie II/JR 16 zdobył Suurselkä, a następnie, także zgodnie z planem, kontynuował marsz ku wschodniemu krańcowi Kyläjärvi, aby odciąć drogę prowadzącą na południowy wschód od Ägläjärvi. Jednakże nie została ona opanowana wieczorem i batalion powrócił na noc do rejonu Suurselkä. Batalion Herranena (I/JR 16), który zaatakował od zachodniej strony, dotarł do brzegu jeziora Kyläjärvi z jedną kompanią, ale atak wzdłuż brzegu w kierunku drogi do jeziora Ägläjärvi został zatrzymany i Finowie zostali zmuszeni do zawrócenia.

20 grudnia do walki przystąpił batalion kpt. Lahtinena (Er.P 10), który miał zaatakować rejon Välimäki, a po opanowaniu wioski skierować się na Ägläjärvi. Batalion zdobył Välimäki i tam został zaatakowany przez Rosjan. Kontrnatarcie zostało jednak odparte.

W walkach prowadzonych 20 grudnia dało o sobie znać wyczerpanie i zmęczenie. Co gorsza zmęczenie zaczął odczuwać dowódca. Wieczorem Pajari otrzymał rozkaz zdania dowództwa ppłk. Kaarlo Viljanenowi. Pajari był krańcowo wyczerpany i został odwieziony na tyły. Viljanen przygotował nowy plan ataku na następny dzień. Zarządził przegrupowanie.

Zgodnie z planem ataku ppłk. Viljanena, na północ od wioski Ägläjärvi znajdowała się Grupa Bojowa „Lahtinen" (Tst.Os. Lahtinen), która utworzona była z: Er.P 10 i Er.P 112. Jej zadaniem było zaatakowanie Ägläjärvi. Ten sam cel postawiono Grupie Bojowej Turkka (Tst.Os. Turkka), w skład której wchodziły: Er.P 9 i II/JR 16, rozmieszczonej w rejonie Suurselkä. Kompania karabinów maszynowych 7. batalionu rowerowego (KKK/PPP 7) została zgrupowana na brzegu jeziora Kyläjärvi. Pozostała część batalionu, dowodzona przez mjr. Erika Paloheimo, pozostała w odwodzie, podobnie jak batalion kpt. Herranena (I/JR 16) i batalion kpt. Leimu (III/JR 16).

Atak wspierały cztery baterie artylerii. W jej skład wchodziły 3. dywizjon 6. pułku artylerii polowej (III/KTR 6) bez jednej baterii, 5. bateria 12. pułku artylerii polowej (5./KTR 12) i 9. bateria 13. pułku artylerii polowej (9./KTR 13).

21 grudnia Er.P 112 pod dowództwem kpt. Kanervy z Tst.Os. „Lahtinen" rozpoczął atak od zachodu, drogą między wioskami Välimäki i Ägläjärvi. O godzinie 17.00 batalion dotarł do drogi i kontynuował atak na północ, kierując część sił w stronę Välimäki, gdzie nie było już żadnych oddziałów wroga. Następnie z batalionem kpt. Toppolara (Er.P 10) po lewej i batalionem Kanervy (Er.P 112) po prawej ruszył dalej.

eprasa.pl 9415ad6232

Okazało się, że na północnym skraju wsi znajdują się pozycje Rosjan. Silny ogień zatrzymał dalsze natarcie.

21 grudnia o godz. 23.30 komdiw Chabarow, dowódca 1. KA, złożył raport komandarmowi 2-rangi Sternowi. Dotyczy on sytuacji dwóch dywizji (75. i 139. DS) odpowiedzialnych za obronę rejonu Ägläjärvi. Chabarow zaproponował wycofanie obu dywizji do przesmyku między jeziorem Vegarusjärvi i jeziorem Salonjärvi. Propozycja została zatwierdzona, 22 grudnia wydano odpowiedni rozkaz. Zgodnie z nim nowy front Vegarusjärvi–Aittojoki–Salonjärvi miał być utrzymany wszelkimi środkami, do ostatniego żołnierza.

22 grudnia o godzinie 00.30 nad ranem sztab 1. KA otrzymał informacje o zablokowaniu przez Finów Rauhali. Dowódca 8. Armii, wydał rozkaz przerzucenia dodatkowych jednostek zaopatrzeniowych i oddziałów artylerii na wschód od rzeki Aittojoki. Zgodnie z rozkazem, 139. DS miała się wycofać jako pierwsza, a za nią 75. DS.

O godzinie 22.00 II/JR 16 kpt. Laakso z Tst. Os. „Turkka" rozpoczął natarcie, które było opóźnione z powodu spóźnionego zajęcia pozycji wyjściowej przez Er.P 9, który dotarł na nią dopiero o 22.12. Postępy batalionów były czasami zatrzymywane przez zaciekły opór wroga. Aby zwiększyć siłę ataku, do walki skierowano PPP 7. Tst.Os. „Lahtinen" kontynuowała działania 22 grudnia. Siły atakujące z różnych kierunków połączyły się po południu we wsi Ägläjärvi. Finowie przejęli kontrolę nad całą miejscowością po całodniowych walkach 22 grudnia.

Atak wojsk fińskich doprowadził do szybszego niż planowano wycofania się Rosjan. Pod koniec nocnej bitwy resztki dwóch częściowo okrążonych pułków piechoty (115.ps z 75. DS i 364. ps z 139. DS) wycofały się na południowy wschód, a wojska opuściły wioskę Ägläjärvi o godzinie 14.00). Na północ od Suurselkä wojska 28. ps kontynuowały walkę. Odejście wojsk zabezpieczył 34. ps, a jeden z jego batalionów został wysłany, aby pomóc wycofującym się oddziałom. Walczyły one z podążającymi za nimi wojskami fińskimi, głównie w rejonie Pojasvaara, Rauhala i Mäkivaara.

Do pościgu utworzono Tst.Os. „Paloheimo" (PPP 7 i I/JR 16) pod dowództwem mjr. Erika Paloheimo. Rozpoczęła ona marsz na południowy wschód wzdłuż drogi Vuontele. Po południu Finowie zajęli Rauhala, a o godz. 18.00 Lammassärkä. Wieczorem odziały mjr. Erika Paloheimo zostały zluzowane i do pościgu ruszył z kolei III/JR 16 kpt. Leimio, który podążał w kierunku Aittojoki, ku umocnionym stanowiskom wroga.

Os. „Pajari" utworzyła pozycję obronną na zachodnim brzegu rzeki Aittojoki. Dwa bataliony (I/JR 16 i III/JR 16) znajdowały się na stanowiskach skierowanych ku drodze, a jeden batalion (II/JR 16) znajdował się na tyłach. Er.P 9 pozostał w Ägläjärvi, a drugi (Er.P 10) przesunął się na obszar na południe od Luglajärvi, aby zabezpieczyć lewe skrzydło. SissiP 2 (Sissipataljoona 2 – batalion partyzancki 2) mjr. J. Sokajärviego, który podczas walk pod Ägläjärvi podlegał Talveli, został przerzucony w okolice Vegarusjärvi, aby przygotować się do operacji partyzanckich za liniami wroga. Jeden batalion (Er.P 112) został przeniesiony do Ristisalmi, a jeden batalion (PPP 7) do Mutalahti w rejonie między Korpilahti i Ilomantsi, jako rezerwa dla Os. „Talvela".

Straty Finów w bitwach pod Ägläjärvi między 17 a 23 grudnia oblicza się na 748 żołnierzy, z czego 274 poległo, 445 rannych, a 29 uznano za zaginionych.

Według dokumentów sztabu 8. Armii, całkowite straty dywizji walczących pod Tolvajärvi i Ägläjärvi od 30 listopada 1939 roku do 1 stycznia 1940 roku wyniosły 6490 ludzi (według danych zbiorczych opracowanych w latach 1953–1956 straty bezpowrotne wyniosły 7542 ludzi). Straty 139. DS wyniosły łącznie 3552 żołnierzy, z czego 761 poległo, 1715 zostało rannych, a 1076 zaginęło. Straty 75. DS wyniosły 2938 ludzi, z czego 747 poległo, 957 było rannych, a 1234 uznano za zaginionych.

Kolejne niepowodzenia 8.Armii doprowadziły do kolejnej zmiany na stanowisku dowódcy. 3 stycznia 1940 roku nowym dowódcą został mianowany komandararm 2-rangi Grigorij Michajłowicz Stern. Oficer ten był postrzegany jako „zwycięzca spod Chałchin-Goł" jednak jego umiejętności dowodzenia pozostawiały wiele do życzenia. Wstąpił do Armii Czerwonej w 1919 roku i pełnił funkcje komisarza politycznego pułku. Dalsza kariera także wiodła przez stanowiska polityczne. Dopiero w 1926 roku skończył Kurs Doskonalenia Wyższej Kadry Dowódczej w Akademii Wojskowej im. M. V. Frunzego. W latach 1937–1938 Stern pełnił funkcję głównego doradcy wojskowego w Hiszpanii. Jako szef sztabu, a następnie dowódca Frontu Dalekowschodniego w latach 1938–1940, brał udział w operacjach nad jeziorem Chasan i nad rzeką Chałchin-Goł.

NA WSCHÓD OD ŁADOGI

Główne natarcie IV KA, zaplanowane na 6 stycznia 1940 roku, miało zostać wykonane na kierunku Lemetti–Koirinoja. Na zachód od Kitilä znajdowała się Grupa Bojowa „Jousimies" (Tst. Os. „Jousimies"), dowodzona przez płk. Johannesa Olkkonena, która bezpośrednio podlegała dowództwu korpusu. Zadaniem Olkkonena było związanie sił 168. DS. Tst.Os. „Jousimies" składała się z trzech batalionów. III/JR 38 i II/JR 35 rozmieszczono na pozycji obronnej, a Er.P 22 stanowił odwód. Wsparcie artyleryjskie zapewniał II/KTR 13 (cztery armaty 76 K 04, trzy haubice 122 H 09 i cztery armaty 76 LK 13).

Na północnym skrzydle dwóch radzieckich dywizji – 168. i 18. DS – rozmieszczono 13. Dywizję Piechoty płk. Hannu Hannukseli. Zgodnie z rozkazem dowódcy IV KA, gen. por. Woldemara Hägglunda, dwie grupy bojowe miały zaatakować Rosjan. Grupa Bojowa „Mehiläinen" (Tst.Os. „Mehiläinen"), dowodzona przez płk. Hannukselę, miała w pierwszym etapie zdobyć obszar Lemetti–Saarikoski, na zachód od Repomäki, a następnie być gotowa do kontynuowania ataku na Koirinoję. Dowódcą drugiej Grupy Bojowej „Lohikäärme" (Tst.Os. „Lohikäärme"), która znajdowała się na wschód od Tst.Os. „Mehiläinen", był płk Pietari Autti, dowódca 39. pułku piechoty. Zadaniem jego oddziału było zaatakowanie i zdobycie rejonu Mastokangas–Rämeenoja, skąd zamierzano kontynuować natarcie na Koirinoję lub Nietjärvi.

Na zachód od atakujących sił znajdowała się Grupa Bojowa „Oinas" (Tst.Os. „Oinas"), dowodzona przez ppłk. Otto Martina, której głównym zadaniem było utrzymanie rejonu Ruokojärvi–Syskyjärvi poprzez związanie w walce pułków ze 168. DS. Martin dysponował trzema batalionami: I/JR 38, II/JR 37 i I/JR 37.

Na wschód od Tst.Os. „Oinas" znajdowała się Tst.Os. „Tykki", dowodzona przez płk. Einari Veijo, dowódcę 36. pułku piechoty, który przeciął drogę między Lemetti i Uomaa w Lavajärvi podczas grudniowego kontrataku. Głównym zadaniem oddziału było utrzymanie pozycji. Einari Veijo miał do dyspozycji bataliony własnego



Najbardziej spektakularną klęskę Rosjanie ponieśli pod Lemetti, gdzie została rozbita 34. Brygada Czołgów (spotyka się także nazwę 34. Lekka Brygada Czołgów), której dowódcą był bohater walk w Hiszpanii kombrig S.I. Kondratiew.

eprasa.pl 9415ad6232

pułku (I/JR 36, II/JR 36 i III/JR 36) oraz 12. dywizjon rozpoznawczy (Kev.Os. 12).

Na wschód od rejonu odpowiedzialności 13. DP, na północ od rzeki Uomaa, znajdowała się Tst.Os. „Valkama", dowodzona przez mjr. Yrjö Valkamę. Oprócz własnego batalionu (I/JR 34), w grupie tej znajdował się szwadron 12. dywizjonu rozpoznawczego (Esk./Kev.Os. 12). Głównym zadaniem Valkamy było utrzymanie pozycji w pobliżu rzeki Uomaa.

Naczelne Dowództwo wysłało ppłk. Valo Nihtilä, szefa Biura Wojsk Lądowych Departamentu Operacyjnego, aby monitorował przygotowania IV KA do natarcia. Trzy bataliony i kompania karabinów maszynowych zostały podporządkowane korpusowi jako dodatkowe wsparcie.

Dwa pułki strzelców 18. DS (208. i 316. ps), dowodzone przez kombriga Georgija F. Kondratiewa, walczyły na obszarze między Ruokojärvi a Syskyjärvi. Trzeci pułk (97. ps) osłaniał drogę na wschód od Lemetti. 3. pułk artylerii lekkiej (3. pal) i 12. pułk artylerii haubic (12. pah) dywizji zajmowały pozycje ogniowe w rejonie Mitro.

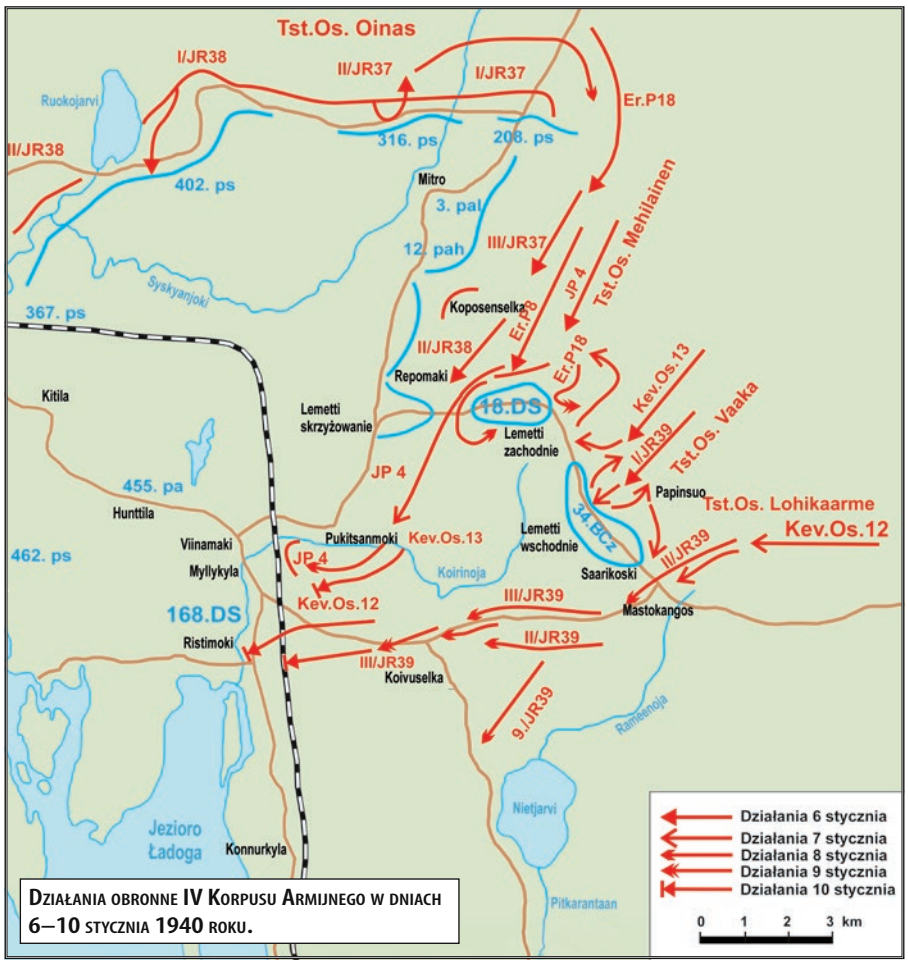
27 grudnia Finom udało się odciąć jedyną drogę zaopatrzeniową dla dywizji w rejonie Lavajärvi. Jednak nadal mogła ona polegać na zaopatrzeniu sąsiedniej dywizji (168. DS), która operowała w kierunku Kitilä. Według danych dowództwa stan bojowy 18. DS na dzień 25 grudnia 1939 roku wynosił: 10 675 żołnierzy, 119 dział, 31 czołgów (381. sbcz) i sześć samochodów pancernych. Dodatkowym wsparciem dla dywizji była 34. Brygada Czołgów (34. BCz), która rozmieszczona była na południe, pomiędzy Mastokangas a Lavajärvi.

Ataki Finów rozpoczęte 19 grudnia przeciwko 18. DS., maszerującej w kierunku drogi Käsnäselän–Lemetti–Ruhtinaanmäki, oznaczały także niebezpieczeństwo dla 168. DS, dowodzonej przez płk. Andrieja L. Bondariewa. Dowództwo zostało zmuszone do wysłania dwóch batalionów, które były w odwodzie, do ratowania sytuacji 18. DS, pozostawiając sobie jedynie sześć batalionów w rejonie Kitilä. 20 grudnia marsz dywizji został przerwany na rozkaz Stawki i, podobnie jak sąsiednia dywizja, przeszła ona do obrony. Pułki strzeleckie (462., 367. i 402. ps) przegrupowały się do obrony, a pułk artylerii dywizji (455. pal) przegrupował się w rejonie Kitilä.

Fiński atak na Koirinoję przerwał połączenia 168. DS z tyłami. Walki w kotłach w tym rejonie trwały do końca wojny. Linia frontu dywizji miała długość około 26 kilometrów. Obrona została wzmocniona 18 stycznia poprzez wycofanie najbardziej wysuniętych na północ pułków strzeleckich na korzystniejsze pozycje.

Ukształtowanie terenu było korzystne dla obrońców; jednolity obszar obrony, wyraźna przewaga ognia nad wojskami fińskimi, ścisła kontrola dowództwa i dowództwa dywizji oraz wytrwałość żołnierzy umożliwiły utrzymanie pozycji do końca wojny.

Stan bojowy 168. DS na dzień 1 stycznia 1940 roku wynosił 13 267 ludzi. Dywizja dysponowała sześcioma batalionami strzeleckimi, 169 ciężkimi karabinami maszynowymi, 345 lekkimi karabinami maszynowymi, 35 działami przeciwpancernymi kal. 45 mm, 38 armatami kal. 76 mm, 16 haubicami kal. 122 mm, 12 moździerzami i 21 czołgami.



Działania obronne IV Korpusu Armijnego w dniach 6–10 stycznia 1940 roku.

6 stycznia, nieco po godzinie 7.00, do ataku przystąpiła Tst.Os. „Mehiläinen", dowodzona przez płk. Hannukselę. Siły fińskie zostały podzielone na dwie części oraz odwód. Na prawym skrzydle grupa „Keihäs" (Osasto „Keihäs"), dowodzona przez ppłk. Eino Ilmariego Järvinena, zaatakowała dwoma batalionami. Batalion II/JR 38 uderzył w kierunku Repomäki, a drugi na lewym skrzydle – Er.P 8 – w kierunku zachodniego Lemetti. Odwód grupy stanowił III/JR 37, dowodzony od 2 stycznia 1940 roku przez kpt. Hannu Väänänena.

Er.P 8, dowodzony przez kpt. Artturiego Nikulę, od samego początku toczył zacięte walki z Rosjanami. Zadaniem II/JR 38, dowodzonego przez mjr. Kalle Kainuvaara, było zdobycie Repomäki. Batalion przejął kontrolę nad wschodnim krańcem wzgórza i kontrolował drogę do Lemetti (choć nie w całości).

Na lewym skrzydle grupy ppłk. Järvinena (Tst. Os. „Keihäs") znajdowała się Grupa „Vaaka", czyli 13. dywizjon rozpoznawczy (Kev.Os. 13) rtm. Lauriego Melandera oraz I/JR 39 kpt. Kalle Virtanena. Oddziały grupy uwikłały się w walkę z Rosjanami okopanymi we wschodniej części Lemetti. Po ciężkich walkach udało im się zablokować drogę między zachodnim a wschodnim Lemetti (administracyjnie była to jedna miejscowość, która składała się z dwóch osad znajdujących się od siebie o ok. 3–4 kilometry).

Tst.Os. „Lohikäärme", płk. Autti, rozpoczęła natarcie o godzinie 10.00. Po południu Finowie zdołali dotrzeć w pobliże drogi w kierunku Mastokangas. Dwie kompanie z II/JR 39, dowodzone przez kpt. Otto Armasa Halonena, przekroczyły drogę o godzinie 19.30. Za II/JR 39 posuwał się III/JR pod dowództwem kpt. Lauriego Karvonena.

Tst.Os. „Jousimies" przeprowadził atak na Kitilä, a następnie wspólnie z Tst.Os. „Oinas" na Jehrilänmäki. Ataki nie przyniosły żadnych zdobyczy terytorialnych. Jednak należy pamiętać, że głównym zadaniem obu grup było związanie Rosjan walką (było to pięć pułków, licząc od wschodu: 462., 376., 402., 316. i 208. ps; dodatkowo rejonu Kitilä bronił 455. ps).

KOTŁY „CZAROWNIC"

W wyniku ataku Finów w rejonie Lemetti powstał rozległy kocioł, w którym znalazły się m.in. dowództwo i sztab 18. DS, dwie baterie 3. pal, dwie kompanie 97. ps, 97. sbł, pluton 64. dppanc, 5. samodzielna kompania karabinów plot., 171. samodzielny oddział NKWD oraz część oddziałów zaopatrzeniowych. Łączna liczebność oddziałów dywizji pozostających w okrążeniu wynosiła około 2200 ludzi. Dysponowali oni pięcioma działami, pięcioma samochodami pancernymi i 226 samochodami. W okrążeniu znalazła się także część 34. BCz, było to dowództwo oraz 83. bcz. Spośród wojsk podporządkowanych 18. DS w kotle znajdowała się również 3. bateria 467. pułku artylerii korpuśnej (dowódca mjr Miszin) oraz dwie kompanie 201. bczch. Łączna liczebność wojsk w rejonie

eprasa.pl 9415ad6232



34. Brygada Czołgów została zmobilizowana 21 września 1939 roku. W jej składzie znajdowały się: 76., 82., 83. i 86. bataliony czołgów, 224. batalion rozpoznawczy oraz 1. batalion zmotoryzowany. Na ich wyposażeniu znajdowało się 238 czołgów BT-5 i BT-7 oraz 25 samochodów pancernych.

Lemetti wynosiła 3800 ludzi, którzy dysponowali w sumie 78 czołgami, pięcioma samochodami pancernymi, siedmioma działami, sześcioma karabinami maszynowymi plot., czterema ciężkimi karabinami maszynowymi i 15 lekkimi karabinami maszynowymi.

Wieczorem i w nocy 6 stycznia dowództwo IV KA wydało jednostkom rozkazy dotyczące ataków na następny dzień. Ppłk Nihtilä otrzymał świeży 4. batalion jegrów (JP 4), a jego zadaniem było zdobycie Pukitsanmäki. Tst.Os. „Mehiläinen" miała otworzyć jegrom drogę do Lemetti, utrzymać Repomäki i przygotować się do odparcia ewentualnych kontrataków wroga z zachodu, a następnie kontynuować natarcie w kierunku Koirinoja. Tst.Os. „Lohikäärmeen" miała przygotować się do kontynuacji natarcia na zachód, w kierunku Koivuselä.

7 stycznia grupa „Vaaka" (Kev.Os. 13 i I/JR 39), należąca do Tst.Os. „Mehiläinen", walczyła cały dzień we wschodniej części Lemetti. Tst. Os. „Keihää" (II/JR 38 i Er.P 8) walczyły w rejonie Repomäki i zachodniej części Lemetti. JP 4 kpt. Johanssona przekroczył drogę do Lemetti o godzinie 20.00. Batalion dotarł do Pukitsanmäki o godzinie 2.00 następnego dnia. Temperatura wynosiła około -40 stopni i 46 ludzi miało odmrożenia tak duże, że musieli zostać odesłani z Pukitsanmäki. Jak widać, obie strony ponosiły bolesne straty powodowane ciężkimi warunkami atmosferycznymi.

Pomimo silnych fińskich ataków Rosjanie utrzymywali Tst.Os. „Lohikäärmeen" płk. Autiego na północ od drogi do Lemetti przez cały 7 stycznia. Wieczorem dowódca IV KA, gen. por. Hägglund, podporządkował płk. Hannukseli grupę bojową płk. Autiego i rozkazał zdobycie miasteczka Pukitsanmäki, a następnie opanowanie całego obszaru między zachodnim Lemetti a Mastokangas.

Tst.Os. „Lohikäärmeen" wyruszyła rankiem 8 stycznia z okolic Mastokangas do ataku w kierunku Koivuselkä. Grupa składała się z dwóch batalionów (II/JR 39 i III/JR 39) oraz Kev.Os. 12 (bez szwadronu), który zastąpiła kompania z I/JR 35.

Oddziałem prowadzącym był Kev.Os. 12, a za nim znajdował się III/JR 39 dowodzony przez por. Einara Bormana oraz II/JR 39 kpt. Halonena. Prawe skrzydło osłaniała 9./JR 39. Borman objął dowództwo batalionu w miejsce kpt. Lauriego Karvonena, który doznał ciężkich odmrożeń i musiał zostać odesłany do szpitala. Wieczorem Finom udało się dotrzeć do Tattarimäki, a następnego dnia do wschodniego skraju polany w Koivuselkä. Oznaczało

Razem z 34. Brygadą Czołgów w okrążeniu znalazła się 18. Dywizja Strzelecka oraz, nieco na zachód, 168. Dywizja Strzelecka. Dowództwo 8. Armii początkowo bagatelizowało sytuację, żądając przełamania fińskich pozycji za wszelką cenę.



eprasa.pl 9415ad6232

to, że Finowie przecięli drogę z Nietjärvi do Pitkäranty.

Rankiem 9 stycznia płk Hannuksela wysłał Kev.Os. 13 do Pukitsanmäki, które zajęto 10 stycznia. Pozostałe oddziały Tst.Os. „Mehiläinen" nadal prowadziły walkę w rejonie Repomäki, zachodniego Lemetti i wschodniego Lemetti.

10 stycznia grupa płk. Autiego (Tst.Os. „Lohikäärme") kontynuowała natarcie z Koivuselkä do skrzyżowania dróg w Koirinoja, docierając tam wieczorem. Atak odciął jedyną drogę na tyły dywizji wroga (168. D) w rejonie Kitilä. Dowódca IV KA, gen. por. Hägglund, podporządkował oddziały w rejonie Pukitsanmäki (JP 4 i Kev.Os. 13) płk. Autiemu.



Rosjanie starali się kilkukrotnie wyjść z okrążenia, co się jednak nie udało. Na zdjęciu lekka haubica wz. 1909/37 kalibru 122 mm.

8 stycznia dowództwo IV KA podporządkowało płk. Hannukseli batalion dowodzony przez rtm. Magnusa Stackelberga (Er.P 18), który był dotychczas w rezerwie, oraz przejęło II/JR 37 kpt. Isaka Tuominena z Tst.Os. „Oinas". Batalion Stackelberga został podporządkowany Tst. Os. „Mehiläinen". 9 stycznia batalion zaatakował Lemetti od zachodu, tracąc 50 ludzi. Oddziały radzieckie odpierały ataki oddziałów Tst.Os. „Mehiläinen" również w kolejnych dniach.

Próby opanowania kolejnych wiosek i punktów terenowych, podejmowane przez oddziały Tst.Os. „Lohikäärme", zakończyły się niepowodzeniem. Finowie, zajmując Koirinoję, odcięli jednak styczność pomiędzy 168. i 18. DS. Linia frontu ustabilizowała się na pozycjach osiągniętych 10 stycznia i taka sytuacja trwała aż do końca wojny. 11 stycznia dowódca JP 4, kpt. Johansson, został śmiertelnie ranny. 20 stycznia dowództwo batalionu objął mjr Matti Aarnio.

Er.P 22, dowodzony przez mjr Klausa Leinonena, który stanowił odwód płk. Olkkonena (Tst. Os. „Jousimies"), został podporządkowany Tst. Os. „Oinas" ppłk. Martina. 11 stycznia z powodu choroby obowiązki Martina przejął mjr Yrjö Teno. Tego samego dnia Er.P 22 zluzował na wschód od Ruokojärvi I/JR 38 kpt. Martti Aho. Batalion został przekazany do dyspozycji IV KA.

13 stycznia o godzinie 13.30 dowództwo IV KA wydało rozkaz utworzenia Tst.Os. „Ruusuvuori" pod dowództwem mjr. Armasa Ruusuvuoriego, której zadaniem było zdobycie Pitkäranty. Oprócz własnego batalionu Ruusuvuoriego (II/JR 36) w skład grupy wchodziły: batalion kapitana Aho (I/JR 38), dywizjon rozpoznawczy rtm. Melandera (Kev.Os. 13) oraz 9./JR 39 i 7./KTR 13.

17 stycznia I/JR 38 i Kev.Os. 13 dotarły do północnego krańca Pitkäranta. Osasto „Hyöky" (dwie kompanie piechoty), sformowany pod dowództwem por. Paavo Hyökyego, dotarł w tym samym czasie do Mäntymäki, w pobliżu linii kolejowej, gdzie został zatrzymany silnym ogniem karabinów maszynowych.

JR 64, dowodzony przez ppłk. Uno Fagernäsa, który przybył z Suomussalmi, został podporządkowany płk. Hannukseli (bez I/JR 64). 14 stycznia sformowano Tst.Os. „Kilva" pod dowództwem Fagernäsa, w którego skład, oprócz jego własnego pułku, wchodziły wszystkie pododdziały operujące na kierunku Nietjärvi, czyli głównie Tst.Os. „Ruusuvuori". Zadaniem Tst.Os. „Kilva" było rozbicie nowych sił Rosjan zbliżających się do Pitkäranty od południowego wschodu, zdobycie jej i przygotowanie się do kontynuacji ataku dalej na południowy wschód, którego ostatecznym celem było Uuksunjoki. 16 stycznia Tst.Os. „Kilva" rozpoczęła natarcie. Następnego dnia dowódca IV KA, gen. por. Hägglund, zatrzymał natarcie Tst.Os. „Mehiläinen" i podległych mu jednostek, co oznaczało również, że zdobywanie osady Pitkäranta zostało przerwane, przynajmniej na razie. Walki trwały jednak nadal na północ od Pitkäranty, gdzie 18 stycznia rano 8./JR 64 odcięła siły wroga w Peräkylä, na drodze wzdłuż Ładogi.

Dowództwo IV KA wydało rozkaz Tst.Os. „Jousimies" płk. Olkkonena wysłania patroli bojowych (żołnierze mieli być uzbrojeni w pistolety maszynowe Suomi, aby dysponowali przewagą ognia) na wyspy u wybrzeży Ładogi. Celem operacji było zapobieżenie odwrotowi zmotoryzowanych sił wroga przez zamarznięte jezioro. Patrole miały nawiązać kontakt z oddziałami fińskimi walczącymi w kierunku drogi biegnącej wzdłuż jeziora.

15 stycznia patrol dowodzony przez por. Arno Pajukoskiego dotarł do wyspy Petäjäsaari i stwierdził, że inna wyspa, Maksimansaari (na północ od Petäjäsaari), jest zajęta przez wroga. Według patrolu, który pozostał na wyspie Petäjäsaari, wyspy znajdujące się na południu nie zostały zajęte przez Rosjan. 19 stycznia wysłano tam pododdział liczący około 40 ludzi pod dowództwem ppor. Lakio. Przejął on kontrolę nad Vuoratsu, Putkisaari i Maksimansaari, która została jednak utracona następnego dnia. Później, 23 stycznia, Maksimansaari zostało zdobyte przez oddziały Tst.Os. „Kilva", która działała wzdłuż drogi. Pod koniec stycznia doszło do walk o Putkisaari, która ostatecznie wpadła w ręce Rosjan 27 stycznia.

Finowie zdobyli większość czołgów BT-5 z 34. Brygady Czołgów. Zgodnie z rozkazem dowództwa 8. Armii powinny być zniszczone, aby nie wpadły w ręce wroga. Rosjanie pozostawili także wszystkie pojazdy kołowe i gąsienicowe należące do brygady.



eprasa.pl 9415ad6232



Działania obronne IV Korpusu Armijnego w dniach 12–16 stycznia 1940 roku. Powstanie izolowanych obszarów obronnych 34. Brygady Czołgów, 18. Dywizji Strzeleckiej oraz 168. Dywizji Strzeleckiej.

13 stycznia żołnierze z Tst.Os. „Oinas" mjr Teno zauważyli, że Rosjanie wycofali się z pozycji, które zajmowali przed frontem grupy. O 16.00 wysłano grupy zwiadowcze z I/JR 37 kpt. Rikharda Kivilahtiego, które posuwały się na południe od Ruhtinaanmäki. Finowie nawiązali kontakt z wrogiem dopiero po południu 14 stycznia, na południe od Mitro. Batalion maszerował za Rosjanami i dotarł na północ od skrzyżowania dróg Lemetti (pozostawiając na tyłach niewielki oddział wroga otoczony w rejonie Kelivaara). 16 stycznia do batalionu dołączył Er.P 8 kpt. Nikuli, należący do Osasto „Keihää", który walczył z Rosjanami na zachód od rozwidlenia Lemetti.

17 stycznia oba bataliony (I/JR 37 i Er.P 8) kontynuowały natarcie, omijając pozycje wroga od zachodu, i zatrzymały się przed jego pozycjami w rejonie północnego krańca Ruunaviidanmäki. Tam połączyły się z siłami Er.P 22 mjr. Leinonena. Batalion ten zaatakował Rosjan wycofujących się w kierunku Jehrilänmäki.

12 stycznia dowództwo IV KA zmieniło pasy działania 13. i 12. DP. Granica obszaru odpowiedzialności przebiegała wzdłuż Vuortanajärvi i Syskyjärvi. W tym samym czasie 36. pp płk. Veijo powrócił do 12. DP. 14 stycznia dowódca 12. DP, płk Lauri Tiainen, otrzymał rozkaz z dowództwa IV KA zdobycia wioski Uomaa. Zadanie to miała wykonać Tst.Os. „Tiikeri" dowodzona przez mjr. Valkamę. Grupa została wzmocniona przez E/JR 35 (dowództwo JR 35) oraz dwoma batalionami. Jednym z nich był I/JR 64, który został przeniesiony z Suomussalmi, dowodzony przez rtm. Ahti Paavola. Drugim był niedawno utworzony batalion Sisu.P. 4, dowodzony przez kpt. Väinö Vuorimaa, znajdujący się dalej na północ, gdzie szykował się do działań partyzanckich za liniami wroga. Później misja ta została odwołana, a batalion został zgrupowany w celu dozorowania rozległego obszaru między Kolla i Lemetti.

15 stycznia dowódcą I/JR 34 został mianowany rtm. Arnold Majevski. Poprzedni dowódca, mjr Valkama, został dowódcą Tst.Os. „Tiikeri". Rtm. Karl Arnold Voldemar Majevski był synem płk. Aleksandra Majewskiego, Polaka, który służył w armii rosyjskiej, oraz Finki Ireny Hellman. 17 stycznia batalion Majewskiego (I/JR 34) zaatakował Uomaa od wschodu, a batalion Paavoli (I/JR 64) od zachodu. Wojska fińskie odcięły połączenia drogowe radzieckim oddziałom działającym w tym rejonie. Znajdowały się tam oddziały zarówno z 18., jak i 168. DS. W powstałym kotle pozostało około 490 ludzi. Spośród nich 165 należało do 11. DS. Wśród innych oddziałów w rejonie Uomaa znajdowały się m.in. części 620. ps z 60. DS, kompania 4. pułku straży granicznej NKWD, kompania 82. bcz, bateria 315. spa bez dział oraz kilka oddziałów zaopatrzeniowych 168. DS. Żołnierze w rejonie Uomaa dysponowali ośmioma czołgami BT-5, sześcioma działami, trzema działami przeciwpancernymi kalibru 45 mm, 54 samochodami i trzema ciągnikami. Podczas walk kocioł został wzmocniony i utrzymał swoją pozycję do końca wojny.

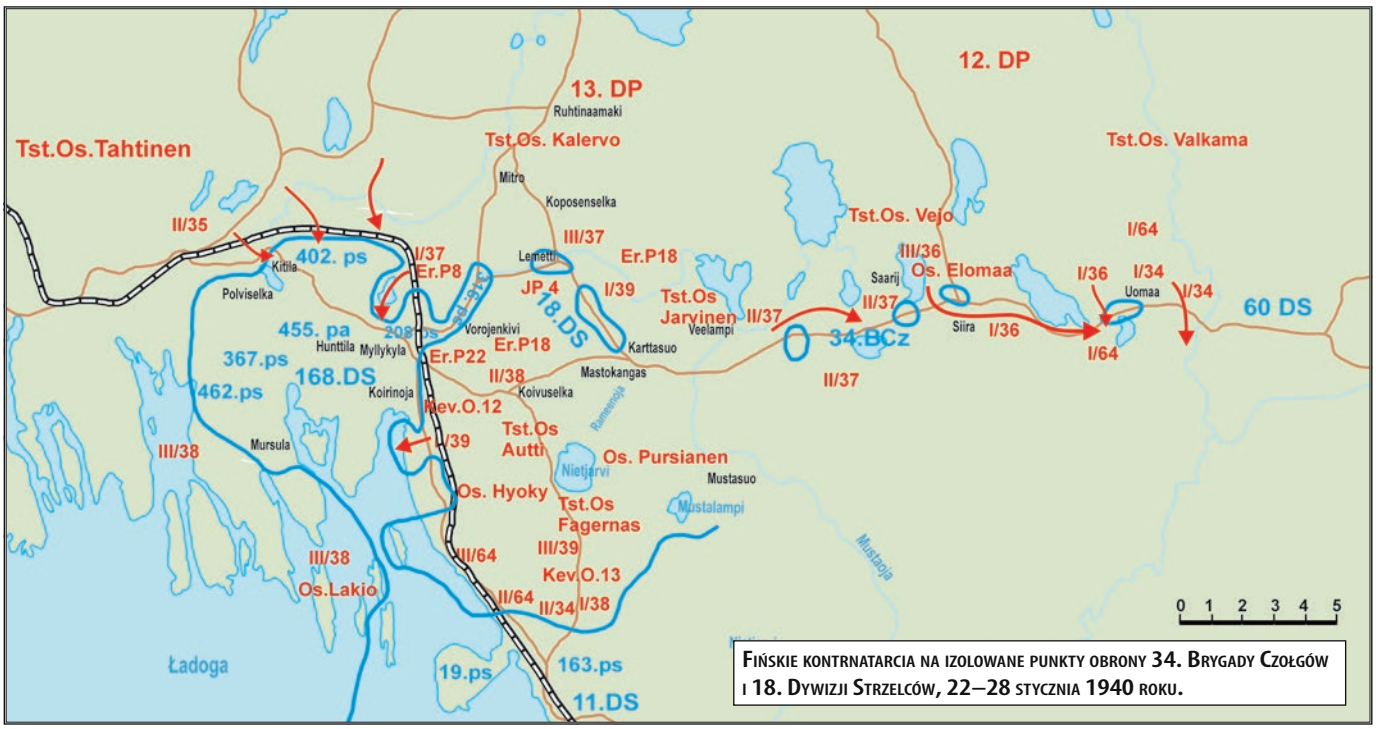
Zgodnie z rozkazem wydanym przez gen. por. Hägglunda, Tst.Os. „Tiikeri" płk Veijo miała zablokować ruch na drodze Uomaa–Lemetti i przygotować się do zajęcia wioski Lavajärvi. 19 stycznia dowództwo IV KA wprowadziło do walki II/JR 37 dowodzony przez por. Pekkę Augustę Airaksinena. Batalion został podporządkowany płk. Veijo. Batalion miał nacierać w kierunku przesmyku Lavajärvi, omijając od północy wieś Lavajärvi. Natarcie rozpoczęło się 20 stycznia.

I/JR 36 kpt. Väinö Partinena ruszył na wschód 21 stycznia, omijając najsilniejsze punkty oporu wroga, i następnego dnia nawiązał kontakt z siłami Tst.Os. „Tiikeri". W ten sposób powstało kilka kotłów (nazywanych „motti"), które były stopniowo likwidowane przez Finów.

Działania w rejonie kotłów (motti) w rejonie Lemetti Finowie prowadzili małymi oddziałami, które mogły się szybko przemieszczać na nartach. W grudniu 1939 roku kryptonimem „motti" oznaczono główny węzeł łączności Os „Talvela". Gdy w styczniu zamykał się pierścień okrążenia wokół Rosjan znajdujących się w Lemetti, szef łączności kpt. Reino Merimaa rozkazał, aby określenia „motti" używano w meldunkach w odniesieniu do okrążonych oddziałów radzieckich.



eprasa.pl 9415ad6232



Fińskie kontrnatarcia na izolowane punkty obrony 34. Brygady Czołgów i 18. Dywizji Strzelców, 22–28 stycznia 1940 roku.

Około 1235 żołnierzy RKKA, z których prawie 500 było rannych i chorych, zostało okrążonych przez Finów w rejonie skrzyżowania Siira. Żołnierze należeli do kilku różnych jednostek, w tym baterii 3. pal, 316. ps oraz 97. ps. Ponadto w tym rejonie znajdowała się bateria 467. pułku artylerii korpuśnej, kompania 82. batalionu czołgów z 34. BCz, dwie kompanie 620. ps oraz bateria artylerii pułkowej. W kotle znajdowało się osiem czołgów T-26, 10 dział polowych (w tym cztery haubice kalibru 152 mm i cztery kalibru 122 mm), cztery działa przeciwpancerne kalibru 45 mm. Oddziały te odpierały ataki wojsk fińskich aż do końca wojny. Niewielki obszar, na którym Rosjanie zostali okrążeni, utrudniał zrzucanie zaopatrzenia z samolotów. Po wojnie ewakuowano 837 żołnierzy. Straty podczas walk w okrążeniu wyniosły 429 ludzi.

Po południowej stronie Saarijärvi, między 16 a 18 stycznia, powstał kolejny kocioł. Znajdowało się w nim 476 żołnierzy, którzy należeli głównie do 3./97. ps, baterii artylerii i baterii przeciwpancernej. Żołnierze dysponowali ośmioma działami, 16 ciężkimi karabinami maszynowymi, 20 lekkimi karabinami maszynowymi oraz trzema czołgami. Z powodu słabej łączności radiowej informacje o oddziałach w kotle były niekompletne. Finowie rozbili Rosjan w drugiej połowie lutego. Po zakończeniu walk w okolicy znaleziono 131 ciał i dwa masowe groby, z których jeden zawierał 90 ciał.

W kotle, który znajdował się w rejonie wioski Lavajärvi, znajdowało się około 1100 żołnierzy. Należeli oni m.in. do batalionu narciarskiego 18. DS, jednej kompanii 64. przeciwpancernego, batalionu 620. ps oraz 467. pułku artylerii korpuśnej. Obrońcy dysponowali samochodem pancernym, trzema ciągnikami, 12 działami, 15 ciężkimi karabinami maszynowymi i 30 lekkimi karabinami maszynowymi. Dopiero w lutym dowództwo 56. KS zgodziło się na podjęcie próby przebicia się przez wojska fińskie. Oddziałami dowodził dowódca 97. ps, mjr Jowlew. Oddziały wyruszyły wieczorem 15 lutego. Spośród nich oddział liczący około kompanii brał udział w starciu z wojskami fińskimi trzy kilometry od Lavajärvi. Rosjanie stracili 43 żołnierzy, w tym 40 poległych. Wojska fińskie nie ścigały wycofujących się, ostatecznie z okrążenia udało się wydostać 810 żołnierzom.

ZDOBYCIE KOTŁÓW W LEMETTI

Największe motti na drodze między Käsnäselkä a Lemetti znajdowały się w okolicy tej ostatniej miejscowości. Oprócz kotłów wschodniego i zachodniego, w lutym na południe od rozwidlenia Lemetti utworzono tzw. kocioł pułkowy. Wojskom fińskim udało się zlikwidować je w bitwach, które rozpoczęły się na przełomie stycznia i lutego. Jednak rozległy kocioł w Kitilä nie został zdobyty przez Finów do końca wojny.

22 stycznia oddziały radzieckie znajdujące się na północ od Kitilä wycofały się na linię Polviselän–Pieloinmäki–Jonnisenmäki. Tst.Os. „Jousimies" otrzymała rozkaz zajęcia opuszczonego przez Rosjan terenu i dotarcia do torów kolejowych, gdzie znajdowały się nowe pozycje obronne nieprzyjaciela. Batalion kpt. Jauhiainena (II/JR 35) posuwał się na wschód od stacji kolejowej w Kitilä. Dalej na wschód znajdował się Er.P 22 mjr. Leinonena, który wchodził w skład Tst.Os. „Oinas" i maszerował w kierunku Jonnisenmäki. Linia frontu w Kitilä ustabilizowała się na północy na tym poziomie do końca wojny.

20 stycznia ppłk Urho Tähtinen został mianowany dowódcą Tst.Os. „Jousimies", zastępując płk. Olkkonena. 15 stycznia gen. mjr. Hägglund zwrócił się już do szefa Sztabu Generalnego, gen. por. Lennarta Oescha, z prośbą o zastąpienie Olkkonena oficerem, który byłby bardziej odpowiedni do służby na froncie. 16 stycznia kpt. Reino Kalervo został dowódcą Tst.Os. „Oinas", a 5 lutego 1940 roku awansował do stopnia majora.

22 stycznia Er.P 8 kpt. Nikuli, należący do Tst.Os. „Oinas", zajął tereny opuszczone przez wroga w rejonie Ruunaviidanmäki. Finowie organizowali wypady bojowe, które dezorganizowały zaopatrzenie przesyłane drogą Lemetti–Myllykylä w rejonie Vorojenkivi. Nie mieli jednak wystarczających sił, aby całkowicie zamknąć ten obszar i tym samym utworzyć kolejny kocioł, w którym znalazłyby się 316. i 208. ps.

Kontrataki radzieckie w rejonie Pukitsanmäki zostały odparte przez JP 4 mjr. Matti Aarnio. Objął on dowództwo nad batalionem 20 stycznia. Batalion został wzmocniony jedną kompanią z I./Er.P 18 i ostatecznie 25 stycznia przejął kontrolę nad wzgórzem. Następnego dnia batalion przekazał teren batalionowi Er.P 22. JP 4 został przeniesiony w rejon zachodniego Lemetti.

UPADEK ZACHODNIEGO LEMETTI

22 stycznia generał Hägglund nakazał płk. Hannukseli wstrzymanie ataków na wschodnie Lemetti i skoncentrowanie się na zdobyciu zachodniego. Następnego dnia III/JR 37 kpt. Hannu Väänänena, wzmocniony 3. kompanią z batalionu Er.P 18, zaatakował kocioł od wschodu. Atak zakończył się zajęciem części kontrolowanego przez Rosjan obszaru.

27 stycznia w dowództwie 13. DP odbyło się spotkanie, w którym uczestniczyli dowódcy grup i batalionów. Naradzie przewodniczył generał Hägglund. Ustalono plan działania, który niestety nie przyniósł spodziewanego sukcesu. Walki prowadzone 28 stycznia w rejonie zachodniego Lemetti zakończyły się niepowodzeniem.

29 stycznia batalion kpt. Väänänena (III/JR 37), wzmocniony kompanią (3./Er.P 18), miał uderzyć z północy. Natomiast od południa miał wspomagać go JP 4 mjr. Aarnio. Natarcie zaplanowano nocą. Do walki wysłano oddziały szturmowe, czyli grupy w sile plutonu piechoty, które atakowały w kilku miejscach równocześnie.

eprasa.pl 9415ad6232

Dzięki temu Rosjanie musieli rozproszyć swój wysiłek, chcąc powstrzymać natarcie Finów.

Trzeciego dnia, 31 stycznia, Finom udało się doprowadzić do przełamania pozycji radzieckich w rejonie Tenhamo. Kocioł został podzielony na dwa zgrupowania – wschodnie i zachodnie. W zgrupowaniu zachodnim znajdowały się głównie pododdziały z 34. BCz. 2 lutego o 3.15 Finowie zlikwidowali ostatnie ogniska oporu w tym rejonie. Wieczorem zaatakowano zgrupowanie wschodnie, które zostało zlikwidowane o 4.30 rano 4 lutego. Finowie zdobyli 32 czołgi (głównie BT-5) i sześć dział.

7 lutego 1940 roku batalion Er.P 8 kpt. Arturiego Nikuli odciął nieprzyjacielowi drogę w rejonie węzła drogowego Lemetti od południowej strony Ruunaviidanmäki. Wieczorem tego samego dnia o godzinie 22.00 batalion I/JR 37 kpt. Rikharda Kivilahtiego rozpoczął atak na pozycje radzieckie w rejonie węzła. Rejon ten został zdobyty 8 lutego o godzinie 16.30. 9 lutego batalion Er.P 8 Nikuli odciął drogę między węzłem drogowym Lemetti a Myllykylä od południowo-zachodniej strony. Następnego ranka oba bataliony (Er.P 8 i I/JR 37) rozpoczęły codzienne, powtarzające się ataki w celu zdobycia tzw. wzgórza pułkowego. Siły wroga, wspierane przez czołgi, odparły wszystkie ataki oddziałów Finów, które zostały przerwane 15 lutego z powodu dużej liczby ofiar.

Oddziały płk. Hannukseli walczyły już od tygodnia. Dowództwo IV KA postanowiło wprowadzić odwody. Po południu 15 lutego 13. DP podporządkowano Pułk Dragonów Uusimaa (URR) z Brygady Kawalerii. Dowódca dragonów, mjr Gösta Blomqvist, otrzymał informację, że operacyjnie jego pułk podlega mjr. Kalevro. Blomqvistowi trudno było zaakceptować tę sytuację. Nie dość, że podlegał „piechocie", to Kalervo otrzymał stopień majora dopiero 5 lutego, czyli 10 dni wcześniej! Ta sytuacja sprawiała, że współpraca pomiędzy oboma oficerami układała się bardzo źle.

Na południe od skrzyżowania w Lemetti znajdował się drugi co do wielkości kocioł 18. DS, gdzie okrążona została większość oddziałów dywizji – były to 208. i 316. ps, które wycofały się z rejonów Ruokojärvi i Ruhtinaanmäki, a także 3. pal i 2. pah, które znajdowały się w rejonie Mitro. W tym rejonie znajdowały się także 381. sbcz, 56. sbr oraz bateria z 64. dppanc. W momencie okrążenia oddziały liczyły łącznie około 2800 ludzi. Kwatera Główna 8. Armii zaplanowała odblokowanie „wzgórza pułkowego", atakując od strony Kitilä. Siły uderzeniowe zgromadzone w rejonie Kitilä zostały wzmocnione batalionem odwodowym, sprowadzonym przez jezioro Ładoga. Operacją dowodził dowódca 402. ps, Andriej F. Mamosin. Wojska fińskie odparły atak, który rozpoczął się 13 lutego, a którego przygotowanie ogniowe było nieskuteczne z powodu braku amunicji. Artyleria wystrzeliła zaledwie 318 pocisków. Następny dzień poświęcono przygotowaniom do ataku. Nowe ataki 14 i 15 lutego również zakończyły się niepowodzeniem. Batalion odwodowy, liczący początkowo 800 ludzi, poniósł największe straty, prawie 600 ludzi. Oddziały, które były w okrążeniu, próbowały następnie samodzielnie wyrwać się z kotła. Wśród oficerów panowała różnica zdań odnośnie kierunku ataku przełamującego. Dowódca 18. DS, kombrig Kondraszew, który znajdował się we wschodnim Lemetti, wysłał przez radio rozkaz dowódcy 208. ps mjr. Kuzniecowi, w którym nakazywał podjęcie ataku w kierunku Lemetti. Kuzniecow postanowił atakować w dwóch kierunkach – na wschodzie i na południu.

Siły liczące około 1700 ludzi próbowały nawiązać kontakt z oddziałami 168. DS na południu, atakując, ale zostały zniszczone w walkach w rejonie Pukitsanmäki. Łączność radiowa z oddziałami w kotle była słaba. Ostatni komunikat radiowy odebrany 17 lutego brzmiał: „nie potrzebujemy pomocy".

Żołnierze TsT.Os. „Oinas" rozpoczęli atak 17 lutego o godzinie 4 rano. Batalion Nikuli (Er.P 8) zaatakował zarówno rejon Vorojenkivi, gdzie znajdowało się dowództwo radzieckie, jak i na południe od przystanku autobusowego Koirinoja. Batalion I/JR 37 zaatakował pozycje nieprzyjaciela od północy i zachodu. Pułk Dragonów Blomqvista z kolei zaatakował od wschodu, od strony Lutunniemenkangas. Walki trwały cały dzień. Rosjanie prowadzili bardzo sprawną obronę i nie zamierzali się poddać. O godzinie 18.40 rozpoczęli kontrataki na zachód i na południe, które przyniosły rezultaty.

Natarcie oddziałów z 208. ps, wsparte ogniem artylerii, doprowadziło do zdobycia Vorojenkivi. Na szczęście batalion Nikuli (Er.P 8) zdo-

Zdobyty czołg chemiczny OT-130. Wozy tego typu wyposażone zostały w dwa zbiorniki z mieszanką palną (mazut i kerozyna) o łącznej pojemności 400 litrów, co wystarczało na oddanie 40 strzałów na odległość do 50 metrów.



eprasa.pl 9415ad6232

łał powstrzymać atak wroga, choć przyszło to z dużym trudem. Ciężkie walki toczono na południu w rejonie Pukitsanmäki. Batalion Er.P 22 został zaatakowany przez 316. ps, wsparty czołgami z 381. sbcz. Wzgórze zostało zajęte przez Rosjan, ale po dwóch godzinach Finowie je odbili. Przyczyną straty wzgórza była zbyt mała ilość piechoty, którą mieli do dyspozycji Rosjanie.

Fińskie siły wznowiły atak i po wieczornych i nocnych bitwach wzgórze pułkowe zostało zdobyte nad ranem 18 lutego. Według informacji otrzymanych przez dowództwo dywizji (13. DP), liczba ofiar wroga wyniosła około 1500 ludzi. Zgłoszono, że wzięto 250 jeńców. Spośród oddziałów biorących udział w ataku największe straty poniósł Pułk Dragonów – 166 kawalerzystów.

Finowie zdobyli: 22 czołgi, 36 armat, 30 dział przeciwpancernych, 6 przeciwlotniczych karabinów maszynowych, 25 samochodów, 17 traktorów i 200 innych pojazdów.

ZDOBYCIE WSCHODNIEGO LEMETTI

Płk Hannuksela zrezygnował z próby zdobycia wschodniego kotła Lemetti po nieudanym ataku 21 stycznia. Obszar kotła był nadzorowany przez batalion kpt. Virtanena (I/JR 39). W lutym Grupa „Keihäs" ppłk. Veikko Järvinena otrzymała posiłki w postaci batalionu mjr. Aarnio (JP 4). Bataliony te opanowały wzgórze 99 od zachodu w dniach 17–18 lutego.

Pułk Kawalerii Hämeen (HRR) Brygady Kawalerii, który został podporządkowany 13. DP 15 lutego, otrzymał 17 lutego rozkaz likwidacji wszelkich oddziałów, które mogłyby wydostać się z kotła. Pierwszy atak kawalerzystów, dowodzonych przez ppłk. Mattiego Tiiainena, rozpoczął się 20 lutego rano od zachodu, od strony Koirinoja, na północną część kotła. Nie przyniósł on jednak Finom sukcesu. Kolejne natarcie, które miało miejsce 22 lutego, ponownie zakończyło się porażką Finów. Straty pułku wyniosły 170 ludzi, w tym 63 poległych.

24 lutego ppłk. Tiiainenowi podporządkowano I/JR 39 i JP 4, z wyjątkiem 3./JR 29. Pozostałe pododdziały obu batalionów znajdowały się po wschodniej stronie radzieckich pozycji. To radykalnie zmieniło sytuację Finów. Ataki trwały przez kolejne dwa dni. Rosjanie sukcesywnie tracili obszar, który kontrolowali. 26 lutego pułk HRR dotarł do drogi, a żołnierze z batalionów JP 4 i I/JR 39 zajęli osady Makkara i Lättäjala.

Atak kontynuowano wieczorem 27 lutego, a przerwano o świcie. Rankiem 28 lutego dowódca Brygady Kawalerii, płk Harry Alfthan, przegrupował siły swojej brygady i wieczorem podjęto kolejny atak.

Rosjanie kontrolowali izolowane punkty oporu na wschodzie i południu. Część oddziałów radzieckich została zniszczona już poza obszarem kotła. Rankiem 29 lutego cały obszar był pod kontrolą Finów. Zdobyto 71 czołgów oraz 268 samochodów.

29 lutego batalion mjr. Aarnio (JP 4), wzmocniony dwiema kompaniami z batalionu Virtanena (I/JR 39), został wysłany w celu zlikwidowania radzieckiego batalionu narciarskiego, który posuwał się z południa na zachód od jeziora Vuortanajärvi. Podczas walk pod Lemetti mjr Aarnio zdobył przydomek „Motti-Matti".

Główną przyczyną klęski, jaką ponieśli Rosjanie w walkach pod Lemetti, był brak świadomości sytuacyjnej własnych oddziałów. Dowództwo 18. DS uznało okrążenie swojej kwatery głównej za zjawisko przejściowe. Pozycje obronne tworzono całkowicie przypadkowo po obu stronach drogi. Kombrig Gieorgij F. Kondraszew nie był w stanie podejmować prawidłowych decyzji pod wpływem stresu. Starsi oficerowie sztabowi nie dostrzegli tej sytuacji lub pogodzili się z nią. Jedynie szef sztabu dywizji, płk Zinowij N. Aleksiejew, starał się wprowadzić elementy realizmu w system dowodzenia. Kondraszew w ostatnim tygodniu opuścił swój sztab i przeniósł się na stanowisko dowodzenia 34. BCz.

Zarówno sztab 15. Armii, jak i GRW RKKA była bardzo niezadowolona z rozwoju sytuacji pod Lemetti. Zgodnie z regulaminem polowym RKKA do obrony obszaru 8 km² potrzebnych było 2200 żołnierzy, 30 ciężkich karabinów maszynowych i 50–60 lekkich karabinów maszynowych. Największym problemem Rosjan był brak piechoty i to ten argument podnoszono w późniejszym okresie, choć według raportów dowódcy dywizji w okrążeniu znalazło się 3261 oficerów i szeregowych, z czego 200 było ciężko rannych.

Dowództwo 15. Armii argumentowało, że można było wykorzystać załogi czołgów, podobnie jak ich uzbrojenie. Na przełomie stycznia i lutego, gdy Finowie zlikwidowali zachodnie Lemetti, do wschodniego Lemetti zdołało przedostać się tylko 240 żołnierzy, w tym zaledwie 30 zdolnych do walki. 15 lutego, gdy Finowie nasilili ataki, Kondraszew poprosił dowództwo 15. Armii o zgodę na przebicie się z okrążenia. Zarówno 15. Armia, jak i GRW RKKA nie wyraziły zgody. Dopiero 27 lutego o 20.07 GRW RKKA wydała rozkaz przebicia się. W operacji tej 18. DS miała współpracować z oddziałami 8. Armii (3–4 bataliony narciarskie miały przebić się do wschodniego Lemetti). Natarcie miało rozpocząć się 29 lutego.

Kondraszew nie zaakceptował tego planu. Zgodnie z jego własnym planem natarcie miało rozpocząć się 28 lutego o godzinie 20.00, zarówno na południu, jak i na północnym wschodzie. Oddziałem nacierającym w kierunku Mustasuo przez południe miał dowodzić płk Aleksiejew, a oddziałem nacierającym w kierunku Vuortanajärvi i dalej do Lavajärvi przez północny wschód miał dowodzić płk Smirnow, szef sztabu 34. Brygady Czołgów.

Oddział płk Smirnowa składał się w większości z oficerów i żołnierzy w dobrej kondycji fizycznej. W oddziale Aleksiejewa znajdowali się w większości żołnierze kontuzjowani i lekko ranni. Pomimo kategorycznego rozkazu wydanego przez dowództwo 15. Armii, Kondraszew zdecydował się pozostawić około 200–300 ciężko rannych i chorych (głównie odmrożenia).

Powierzenie dowodzenia Smirnowowi okazało się brzemienne w skutkach. Żołnierze nie zostali powiadomieni o akcji w odpowiednim czasie (część pozostała w swoich ziemiankach, stało się tak, aby nie doszło do paniki). W efekcie 300–400 żołnierzy dołączyło do grupy Aleksiejewa.

Oddział Smirnowa wyruszył 28 lutego o godzinie 22.00. W trakcie przełamania stracono ok. 400 ludzi. Rosjanom udało się przedostać na południowy zachód od jeziora Vuortanajärvi, gdzie napotkali fińskie pozycje i zostali całkowicie rozbici. Po wojnie komisja badająca ten obszar w dniach 17–21 marca 1940 roku napisała w swoim raporcie, że wśród poległych byli zarówno dowódca, jak i szef sztabu 34. BCz. Straty oszacowano na 850 zabitych i 663 zaginionych.

Grupa Aleksiejewa rozpoczęła marsz 28 lutego o godzinie 21.00. Rosjanie maszerowali na połu-



Ciągnik gąsienicowy A-20 *Komsomolec*. W trakcie wojny zimowej Finowie zdobyli 62 egzemplarze tych pojazdów, z których 56 sztuk wyremontowano i wcielono do służby w armii fińskiej. W trakcie wojny kontynuacyjnej zdobyto kolejne 140 egzemplarzy. Ciągniki pozostały na służbie aż do 1961 roku.

eprasa.pl 9415ad6232



Finowie zdobyli 28 czołgów typu BT-7 oraz 143 czołgi typu BT-5, trzy czołgi chemiczne OT-130 oraz 300 samochodów (cysterny, warsztatowe itp.). W większości czołgi zostały zniszczone zgodnie z rozkazem dowództwa 8. Armii. Wozy BT zostały ewakuowane przez Finów, ale żaden z nich nie został przywrócony do sprawności technicznej. Pierwsze czołgi tego typu w armii fińskiej zaczęły być używane dopiero w lipcu 1941 roku.

dniowy wschód do Mustasuo, gdzie napotkano wysłany na pomoc oddział narciarski. Grupa liczyła 1237 ludzi, z których około 900 było chorych i rannych. W sumie ze wschodniego Lemetti zdołało wydostać się 688 żołnierzy z 18. DS oraz 549 żołnierzy z 34. BCz i innych jednostek.

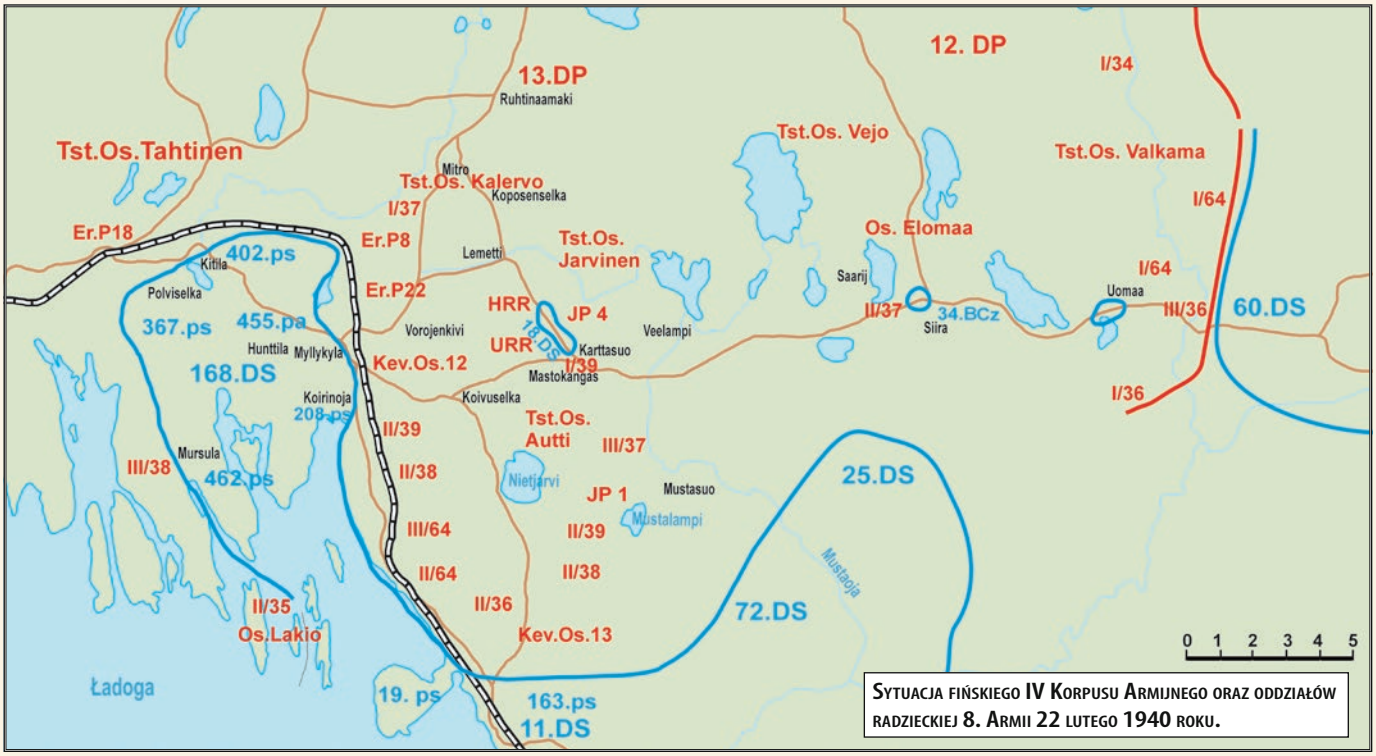
Dowódca dywizji, kombrig Kondraszew, który początkowo znajdował się w grupie Smirnowa, gdy zaczęły się walki zdołał wrócić i dołączył do grupy Aleksiejewa. W trakcie marszu został lekko ranny. 4 marca, będąc w szpitalu, został aresztowany, a po przedstawieniu zarzutów i odczytaniu wyroku rozstrzelany.

Raport sporządzony przez Dowództwo 15. Armii stwierdzał, że oficerowie wykazali się niewystarczającą „wolą walki", co miało być główną przyczyną klęski. Oddziały biorące udział w planowanej operacji odblokowania potrzebowałyby dodatkowego dnia, aby dotrzeć do wyznaczonych pozycji. Łączne straty wojsk w kotle wschodniego Lemetti miały wynieść aż 2563 żołnierzy, z czego 1619 poległo, a 944 zaginęło.

24 marca 1940 roku major Aleksiejew, szef sztabu 18. DS, poinformował o stratach poniesionych przez dywizję w trakcie działań wojennych. Były to największe straty dywizji radzieckiej w wojnie zimowej – 8754 żołnierzy (polegli, zaginieni oraz ranni). Łączna liczba poległych w obu kotłach (oraz kotłach lokalnych) wyniosła 3319 żołnierzy.

Działania 8.Armii były bardzo pilnie śledzone przez Lwa Zacharowicza Mechlisa, zastępcę ludowego komisarza obrony oraz szefa Zarządu Politycznego RKKA. Jego doświadczenie wojskowe ograniczało się tylko do faktu, że w 1911 roku wstąpił na ochotnika do armii carskiej. Służył w artylerii (bombardier), a w 1917 roku został delegatem Rad Żołnierskich Frontu Rumuńskiego. Od tej pory zajmował się wyłącznie sprawami politycznymi. W 1937 roku został szefem Zarządu Politycznego RKKA i był jednym z organizatorów czystek, które dotknęły Armię Czerwoną. W trakcie wojny Mechlis nie ustawał w poszukiwaniu „wrogów narodu", co oznaczało sądy doraźne i wyroki śmierci, jak np. w przypadku dowódcy 44. Dywizji Strzeleckiej z 9. Armii. Późniejszy gen. Siergiej Sztemienko tak opisał Mechlisa: *został wysłany do 9. Armii, na rozkaz I.W. Stalina, w celu zbadania okoliczności sprawy i udzielenia pomocy okrążonym oddziałom. Jego raporty często trafiały do moich rąk i zawsze pozostawiały gorzki posmak w mojej duszy: były czarne jak noc. Korzystając ze swojego autorytetu, Mechlis usunął dziesiątki ludzi ze stanowisk dowodzenia, natychmiast zastępując ich innymi, których sam przyprowadził. Zażądał egzekucji dowódcy dywizji Winogradowa za utratę kontroli nad dywizją. Później spotkałem się z Mechlisem jeszcze kilka razy i ostatecznie przekonałem się, że ten człowiek zawsze był skłonny do najbardziej radykalnych kroków. Strach przez posądzeniem o bycie „wrogiem narodu" paraliżował wielu dowódców, zabierał chęć do samodzielnego podejmowania decyzji, tym samym opierano się niemal wyłącznie na rozkazach płynących z samej „góry", które bardzo często miały niewiele wspólnego z rzeczywistością.*

Zbigniew Lalak



Sytuacja fińskiego IV Korpusu Armijnego oraz oddziałów radzieckiej 8. Armii 22 lutego 1940 roku.

eprasa.pl 9415ad6232

HMS COURAGEOUS



● Siostrzane lotniskowce *Furious* (na pierwszym planie) i *Courageous* w okresie międzywojennym.

JAN RADZIEMSKI

Pierwsza ofiara wrześniowej ofensywy U-bootów

W niedzielę 17 września okręt Jego Królewskiej Mości* Courageous *został storpedowany i zatopiony przez wrogi okręt podwodny. Okręt podwodny został natychmiast zaatakowany przez jeden z okrętów osłonowych i istnieją wszelkie powody, by sądzić, że został zniszczony. Okręt Jego Królewskiej Mości* Courageous *miał na pokładzie 1202 oficerów i marynarzy; było to nieco mniej niż jego pełna obsada, ponieważ na pokładzie znajdowała się ograniczona liczba samolotów. Wielu rozbitków zostało zabranych przez niszczyciele i statki handlowe, co łącznie dało 687 oficerów i marynarzy. Dowódca, komandor Makeig-Jones, zatonął wraz ze swoim okrętem. [...] Straty tego cennego okrętu dla Marynarki Wojennej nie chciałbym bagatelizować. Od wybuchu wojny okręt Jego Królewskiej Mości* Courageous *oddawał znaczące usługi w ochronie żeglugi handlowej przed atakami okrętów podwodnych, a jego operacje przeciwko pojedynczym okrętom podwodnym nie były bezowocne.

Wypowiedź Pierwszego Lorda Admiralicji, Winstona Churchilla, podczas debaty w Izbie lordów 20 września 1939 roku.

WOJNA PODWODNA OCZAMI ADMIRAŁÓW

W przededniu II wojny światowej wielu ekspertów marynarki wojennej przewidywało, że ogólny przebieg wojny będzie przypominał konflikt z lat 1914-1918. Przy czym jego skala miała być mniejsza z uwagi na zredukowany potencjał Royal Navy i słabość Kriegsmarine. Chociaż powszechnie uważano, że Luftwaffe będzie w stanie zniwelować przewagę flot Anglii i Francji. Póki co, rola sił powietrznych w wojnie morskiej stanowiła zagadkę. Zadania stawiane obu wrogim flotom były podobne. Royal Navy miała skutecznie zablokować Niemcy i odciąć je od dopływu surowców drogą morską zabezpieczając jednocześnie własne szlaki żeglugowe, łączące metropolię z jej zaoceanicznymi posiadłościami. Wobec znacznej dysproporcji sił morskich zadaniem niemieckiej marynarki wojennej było atakowanie alianckich linii komunikacyjnych i niszczenie nieprzyjacielskiego tonażu handlowego. Różnica polegała na stopniu zależności ekonomiki obu państw od transportu morskiego, stosunku sił i strategicznej pozycji obu krajów. W przypadku Niemiec ich własne zasoby mogły zaspokoić 85% potrzeb w żywności i około 75% zapotrzebowania na surowce dla przemysłu. Dlatego dla Niemiec przewóz surowców morzem, oprócz szwedzkiej rudy żelaza, odgrywał w tej wojnie jeszcze mniejszą rolę niż w latach 1914-1918. Zgoła inaczej problem transportu morskiego wyglądał z brytyjskiej perspektywy. Anglia w decydującym stopniu zależna była od morskiego transportu surowców przemysłowych i żywności. Problem zabezpieczenia morskich szlaków dla synów Albionu był sprawą życia lub śmierci. Anglia przed wojną sprowadzała drogą morską 75% zużywanej ropy naftowej, ponad 90 % rudy żelaza i metali kolorowych, 91% kauczuku, ponad 80% pszenicy i mięsa. Tak, na 1941 rok planowany import Anglii miał wynieść 31 mln ton, z których na surowce strategiczne wypadało 16 mln ton. Dostawy zapewniała największa flota handlowa świata, licząca 3000 statków pełnomorskich (w tym 445 dużych zbiornikowców) i 1500 kabotażowców o łącznej pojemności około 17,5 mln ton (co stanowiło 26,1 % światowego tonażu). Pomimo tak licznej floty handlowej Anglicy korzystali także z frachtowców obcej bandery[1]

Dowództwo Kriegsmarine miało świadomość, że w otwartej wojnie z potężną Royal Navy nie odniesie sukcesu. Swojej szansy upatrywało w wysokiej zależności Anglii od morskiej żeglugi. Jasno w tej kwestii wypowiedział się wielki admirał E. Raeder: *Kierownictwo Niemiec rozumiało, że zdolność Anglii do wojny w olbrzymim stopniu zależy od stabilności jej komunikacji morskich i oceanicznych.*

Opracowane przed wojną założenia operacyjno-strategiczne dla Kriegsmarine przewidywały trzy rodzaje działań przeciwko angielskiej żegludze: działania korsarskie nawodnych okrętów, minowanie wód przybrzeżnych i wejść do portów oraz działania okrętów podwodnych.

[1] M. Borowiak, „Zabójcy U-bootów. Bitwa o Atlantyk 1939-1945", Warszawa 2014, s. 42.

eprasa.pl 9415ad6232

1 września komodor Dönitz przekazał mi memorandum potwierdzające, że jedynym efektywnym sposobem zadania ciosu Anglii jest prowadzenie wojny przeciwko jej liniom komunikacyjnym na Atlantyku i, jako że nie mieliśmy wystarczającej ilości okrętów nawodnych do wykonania tego zadania, musiało ono zostać przeprowadzone w głównej mierze przez okręty podwodne[2]

Od połowy lat 30. XX wieku możliwość ponownego starcia z niemieckimi U-bootami stawała się coraz bardziej realna. Brytyjska Admiralicja wydawała się to zagrożenie dostrzegać, ale nie podjęła należytych kroków, żeby przygotować odpowiednie środki i zasoby do walki z nim. Brakowało okrętów i samolotów do eskortowania konwojów oraz uzbrojenia odpowiedniego do zwalczania okrętów podwodnych.Admiralicja żyła w przekonaniu o dobrym przygotowaniu Royal Navy do przyszłej wojny. Przekonanie to opierano na dwóch przesłankach. Sprawdzonym w czasie poprzedniej wojny systemie konwojów i wynalezieniu ASDIC-a (Allied Submarine Detection Investigation Committe – urządzenie do wykrywania zanurzonych okrętów podwodnych). Doszło nawet do tego, że przedstawiciele Admiralicji wygłaszali bałamutne tezy o rozwiązaniu problemu i braku zagrożenia ze strony podwodnych piratów. Wiara Brytyjczyków w skuteczność azdyku w walce z okrętami podwodnymi, stała się niemal dogmatem głoszonym przez Admiralicję, i tak w 1937 roku obwieściła ona, że: *U-boot już nigdy nie postawi nas w obliczu takiego problemu, z jakim mieliśmy do czynienia w 1917 roku.* Ówczesny pierwszy lord Admiralicji sir Samuel Hoare stwierdził nawet, iż: *dzisiaj mamy prawo powiedzieć, że* (…) *okręt podwodny nie stanowi już dłużej zagrożenia dla bezpieczeństwa imperium brytyjskiego*[3]

Poglądy te zostały zweryfikowane szybciej, niż przypuszczano.

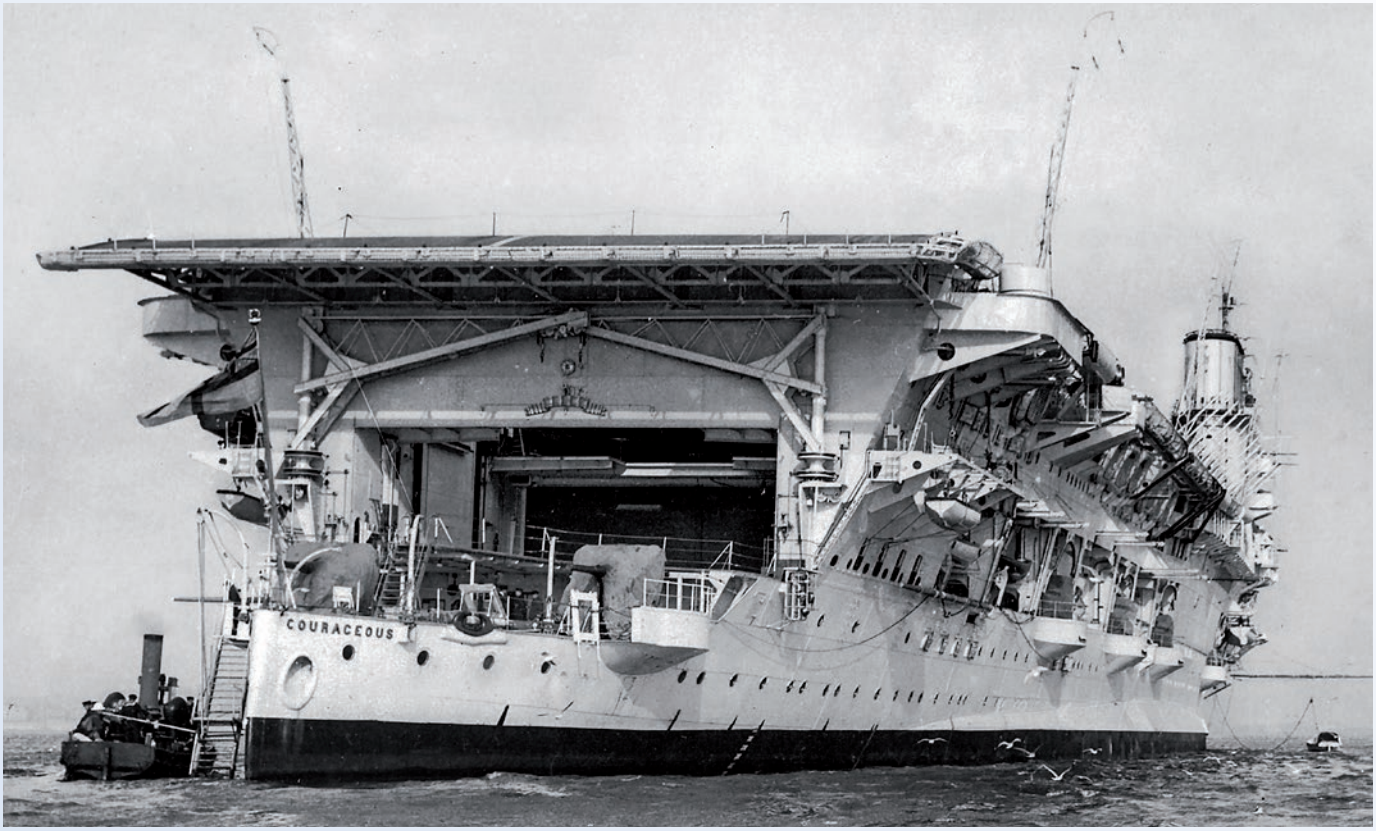


▲ **Brytyjski pokładowy samolot myśliwsko-bombowy Blackburn *Skua* (wydrzyk), testowany w grudniu 1938 roku właśnie na pokładzie HMS *Courageous*.**

WRZEŚNIOWA OFENSYWA U-BOOTÓW

W chwili wybuchu drugiej wojny światowej admirał Dönitz dysponował 57 U-bootami, z tej liczby ponad połowę stanowiły jednostki typu przybrzeżnego, a tylko siedem należało do dużego typu oceanicznego[4]. Do operacyjnego wykorzystania nadawało się tylko 40 z nich, resztę stanowiły jednostki szkolne, remontowane albo naprawiane. Trzeba jednak przyznać, że dowódca okrętów podwodnych (taki tytuł nosił od 19 września 1939 roku) jak i jego przełożony admirał Raeder zrobili wiele, aby tak skromne siły dobrze przygotować do działań wojennych. Przede wszystkim okręty, które zmobilizowano już w maju 1939 roku, 19 sierpnia, jeszcze przed wybuchem wojny, wysłano w morze. Zostały one rozlokowane (17 jednostek) od południowego krańca Islandii, dalej wzdłuż zachodnich wybrzeży Wielkiej Brytanii i Irlandii aż po Cieśninę Gibraltarską na południu. Na Morzu Północnym u południowych i wschodnich wybrzeży Albionu i w Kanale La Manche, od 27 sierpnia 1939 roku czatowało 16 U-bootów. Ponadto sześć średniej wielkości U-bootów zajmuje pozycje pomiędzy Orkadami a Islandią. Pozostałe operowały na Bałtyku. W newralgicznym rejonie,

▼ **Rufa *Courageousa* z widoczną otwartą bramą hangaru lotniczego.**



[2] E.M. Raeder, „Moje życie", Gdańsk 2001, s. 363.

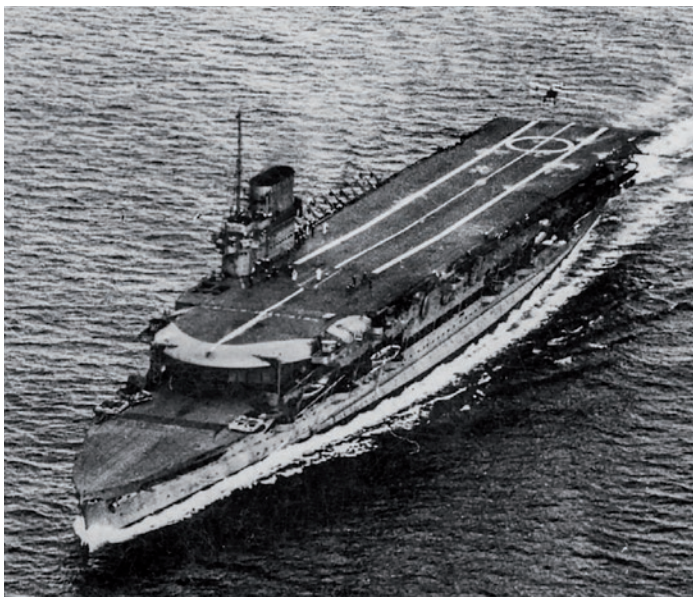
[3] I. Ballantyne, „Zabójcze rzemiosło. Historia wojny podwodnej", Poznań 2020, s. 313.

[4] W skład U-bootwaffe wchodziło: 6 okrętów typu IIA (254/303t), 18 okrętów typu IIB (279/328 t), tzw. dłubanek lub „kaczek"), 6 okrętów typu IIC (291/341t), 2 okręty typu IA (862/983 t), 10 okrętów typu VIIA/VIIC (626/745; 759/860t), 8 okrętów typu VIIB (753/857t), 7 okrętów typu IX/IXA (1032/1530t).

eprasa.pl 9415ad6232

na zachód od Kanału La Manche, zwanym Western Approaches (Zachodnie Podejście), na zbiegu szlaków żeglugowych, rozmieszczono obok siebie siedem U-bootów[5].

Admirał Raeder w swoich wspomnieniach tak oceniał stan i możliwości operacyjne U-bootwaffe komodora Dönitza: *...z 57 U-bootów, które w rzeczywistości mieliśmy do dyspozycji 1 września 1939 roku, do działań na szlakach alianckich mogliśmy wysłać jedynie 26, gdyż pozostałe nie nadawały się do tak dalekich patroli lub były potrzebne do prowadzenia działań obronnych w Kanale La Manche i na Morzu Północnym. Z 26 U-bootów wysłanych do prowadzenia Bitwy o Atlantyk, zaledwie 8 lub 9 przeprowadzałoby bezpośrednie ataki na żeglugę przeciwnika, gdyż pozostałe 17 lub 18 byłyby w drodze do zajęcia pozycji na Atlantyku albo powracałoby do portów macierzystych, bądź też przechodziło naprawy i pobierało zapasy*[6].



Lotniskowiec *Courageous* w marszu na pełnym morzu.

3 września 1939 roku w niedzielę, Francja i Wielka Brytania wypowiadają wojnę Niemcom. W tym samym dniu OKM (Oberkommando der Marine)[7] wysyła zaszyfrowaną depeszę do wszystkich jednostek Kriegsmarine: *działania wojenne z Anglią wchodzą natychmiast w życie.*

Po upływie godziny do U-bootów dociera następna depesza takiej treści: *U-booty podejmą działania wojenne przeciwko żegludze handlowej zgodnie z rozkazem operacyjnym.*

Kolejna depesza z Wilhelmshaven doprecyzowuje poprzednią: *otwarte działania wojenne przeciwko Anglii natychmiast. Nie czekać, aż zostaniecie zaatakowani.*

W korespondencji mowa jest wyłącznie o działaniach przeciwko Anglii. Wynika to z decyzji Hitlera, który liczy na wycofanie się Francji z wojny i zakazuje ataków na statki francuskie. Wieczorem z Berlina dociera radiogram, który wyjaśnia tę kwestię*: Na razie nie wolno podejmować wrogiej akcji przeciwko francuskim statkom handlowym, z wyjątkiem działań w obronie własnej.*

U-BOOTY POKAZUJĄ PAZURY

3 września 1939 roku na froncie panuje cisza, to początek trwającej kilka miesięcy „dziwnej wojny" zwanej też „telefoniczną". Inaczej rzeczy się mają na morzach i oceanach. Siły morskie Niemiec rozwijają ofensywę. Na Atlantyku grasują pancerniki kieszonkowe. Do walki rusza U-bootwaffe komodora Dönitza. Tego dnia z Wilhelmshaven zostaje nadany jeden z wielu szyfrogramów następującej treści:

Do wszystkich dowódców Okrętów Podwodnych na morzu.

Rozkazy bojowe dla broni podwodnej Kriegsmarine weszły w życie. Atakować transporty wojsk i statki handlowe zgodnie z prawem pryzowym konwencji haskiej. Nieprzyjacielskie konwoje atakować bez ostrzeżenia. Nie wolno zatrzymywać statków pasażerskich przewożących tylko pasażerów. Tych statków nie wolno atakować także wtedy, kiedy płyną w konwojach z eskortą wojskową[8]

Dönitz

Rozkaz dociera także na pokład *U 30* dowodzonego przez 26-letniego por. marynarki Fritza Juliusa Lempa. Jego okręt patrolował wody w rejonie Podejścia Północno-Zachodniego, na południe od wyspy Rockall. Wieczorem Lemp dostrzegł sylwetkę dużego statku. Obiektem zainteresowania dowódcy U-boota okazał się liniowiec *Athenia* (13 581 BRT), na którego pokładzie podróżowało 1013 pasażerów w tym wielu uchodźców. Wśród nich było m. in. 311 obywateli amerykańskich. Na pokładzie znajdowało się także wiele dzieci. Idący z Liverpoolu do Montrealu, bez eskorty, statek, został bez uprzedzenia storpedowany i posłany na dno. Życie straciło 112 osób – 93 pasażerów (z tego 69 kobiet i 16 dzieci) w tym 28 Amerykanów i 19 członków załogi,. Zatopienie *Athenii* wywołało wściekłość Hitlera, który nie chciał drażnić Anglii i Francji ani krajów neutralnych. Propaganda niemiecka spreparowała więc plotkę, że *Athenia* została zatopiona przez samych Anglików.

Pierwszym brytyjskim frachtowcem zatopionym w rozpoczynającej się właśnie bitwie o Atlantyk, był mały parowiec *Bosnia* (2407 BRT). Wiozący siarkę statek, szedł samotnie zygzakując. Rano, 5 września, *U 47*, którym dowodził przyszły bohater Scapa Flow, kapitan Günter Prien, ostrzelał statek z armaty, po czym dobił go torpedą. Tego samego dnia ofiarą *U 48* (por. Herbert Schulte) padł *Royal Sceptre* (4853 BRT) wiozący ładunek zboża. Schulte, podobnie jak Prien, ostrzelał statek z armaty, a po opuszczeniu statku przez załogę, wystrzelił torpedę. Obydwa te statki zostały zatopione na Atlantyku na zachód od Zatoki Biskajskiej.

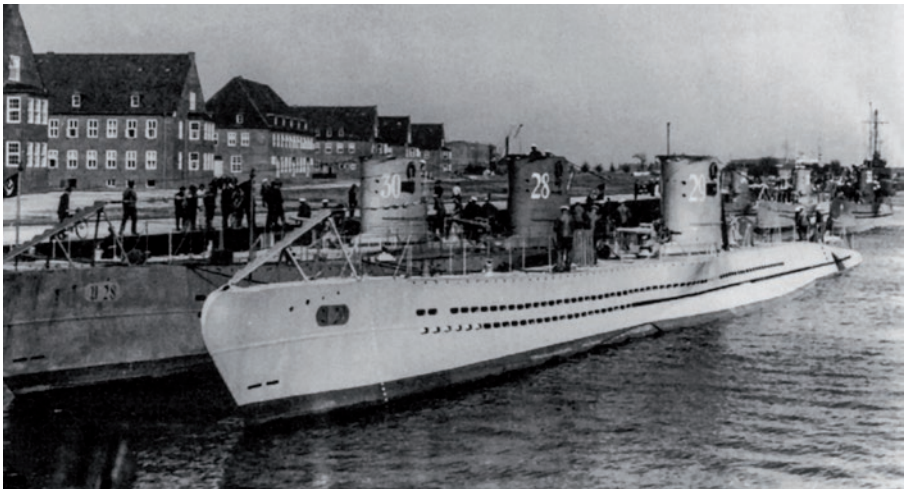
Wczesnym rankiem 6 września *U 38* (por. Heinrich Liebe) storpedował niedaleko wybrzeży Portugalii brytyjski frachtowiec *Manaar* (7242 BRT). Chcąc zaoszczędzić cenne torpedy,

[5] Dönitz obliczył, że Niemcy, aby wygrać wojnę handlową z Wielką Brytanią, potrzebowały około 300 średnich 500-tonowych U-bootów. Taka liczba pozwalała na utrzymanie około 100 okrętów w morzu. Według Dönitza ta flota była zdolna zatopić miesięcznie około 1 mln ton tonażu. Tak więc w ciągu maksymalnie 1,5 roku Brytyjczycy zostaliby rzuceni na kolana. [C. Blair, „Hitlera Wojna U-bootów. Myśliwi 1939-1942", Warszawa 1998, s. 67.]

[6] E. Raeder, „Moje życie". Gdańsk 2001, s. 364.

[7] Oberkommando der Marine, w tłumaczeniu na język polski: Naczelne Dowództwo Marynarki Wojennej. Był to najwyższy organ dowódczy i administracyjny niemieckiej marynarki wojennej (Kriegsmarine) w latach 1936–1945.

[8] W protokole znanym jako Regulamin Pryzowy, podpisanym w 1935 roku, Wielka Brytania i Niemcy zgodziły się przestrzegać zbioru zasad dotyczących zatapiania lub zdobywania jednostek handlowych przez okręty wojenne w przypadku rozpoczęcia działań wojennych. Np. Regulamin stwierdzał, że wszystkie statki handlowe, zanim mogły zostać zatopione musiały być zatrzymane, ich dokumenty sprawdzone, a załogi usunięte z pokładu. Jeśli załoga statku miałaby trudności z dotarciem do brzegu, musiała zostać zabrana na pokład atakującego okrętu. Dla okrętu podwodnego, na którym ledwo starczało miejsca dla własnej załogi, były to wymogi absurdalne. (J. Vause, „Wolfgang Lüth As U-Bootów". Gdańsk 2002, s. 40).



Okręt podwodny *U 29* (z przodu po prawej) z dwoma innymi jednostkami Flotylli „Saltzwedel" w Wilhelmshaven.

eprasa.pl 9415ad6232

U-boot ostrzelał statek z armaty. W odpowiedzi został ostrzelany z armaty zainstalowanej na rufie statku (pierwszy taki przypadek w tej wojnie). W tej sytuacji Liebe zanurzył swój okręt i zatopił Anglika torpedą. Tego samego dnia listę zwycięstw powiększył Prien na *U 47*. Po południu zatrzymał idący z Londynu brytyjski frachtowiec *Rio Claro* (4086 BRT). Trzy pociski i jedna torpeda zakończyły morski żywot statku.

7 września U-booty zatopiły trzy brytyjskie statki. Pierwszą, w tym dniu, ofiarą U-Boota, stał się frachtowiec *Pukkastan* (5809 BRT), zatopiony w kombinowanym artyleryjsko-torpedowym atakiem. Było to pierwsze zwycięstwo *U 34* (Wilhelm Rollmann). *U 33* (Hans-Wilhelm von Dresky) zatopił frachtowiec *Olivegrove* o pojemności 4060 BRT. Szczęśliwą passę podtrzymał Günter Prien, zatapiając ogniem artylerii, trzeci z kolei frachtowiec *Gartavon* (1777 BRT) z ładunkiem rudy żelaza.

Wczesnym rankiem 8 września por. Schultze (*U 48*) zatopił frachtowiec *Winkleigh* (5055 BRT). W południe kapitan Schuhart (*U 29*) posłał na dno motorowy zbiornikowiec *Regent Tiger* (10 176 BRT) płynący do Anglii z Trynidadu, a wieczorem Wilhelm Rollman (*U 34*) storpedował zbiornikowiec *Kennebec* (5548 BRT). Ciężko uszkodzony, płonący zbiornikowiec Niemcy pozostawili jego losowi. Następnego dnia, 9 września wciąż płonący wrak został dobity przez brytyjski okręt wojenny[9].

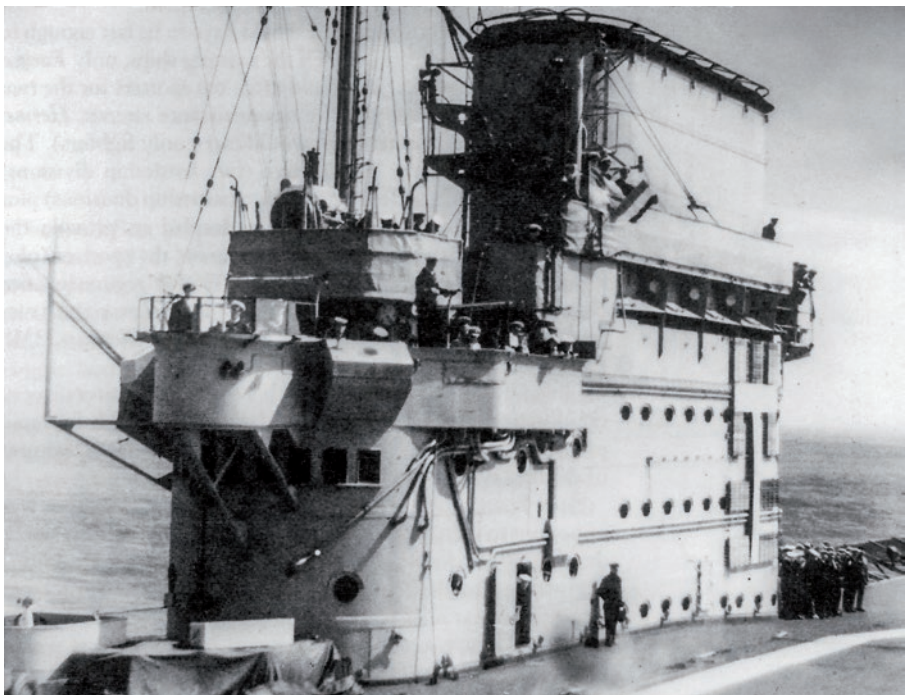
Potem nastąpiła dwudniowa przerwa. 10 września 1939 roku zatonęły dwa pierwsze statki brytyjskie na minach postawionych przez *U 15* i *U 13* (U-booty typu II) *Goodwood* (2796 BRT) i *Magdapur* (8641 BRT). 11 września dał znać o sobie kapitan Lemp (*U 30*), zatapiając ogniem artylerii i torpedą frachtowiec *Blairlogie* (4425 BRT). Liebe (*U 38*) storpedował brytyjski zbiornikowiec *Inverliffey* (9456 BRT). Tego samego dnia Schultze na *U 48* ogniem artylerii i torpedą zatopił brytyjski frachtowiec *Firby* (4869 BRT).

13 września zamknął się skromną zdobyczą. *U 27* (Franz) zatopił ogniem armaty mały trawler rybacki *Davara* (291 BRT), a *U 29* Schuharta 798-tonowy holownik oceaniczny *Neptunia,* spieszący na ratunek niszczycielowi *Vanquisher*. Ponoszone straty w pierwszych dniach wojny poważnie zaniepokoiły brytyjską Admiralicję. Wliczając *Athenię,* brytyjska flota handlowa utraciła w ciągu pierwszej dekady działań wojennych 18 statków o łącznej pojemności 93 363 BRT, nie odnosząc w zamian żadnego sukcesu.

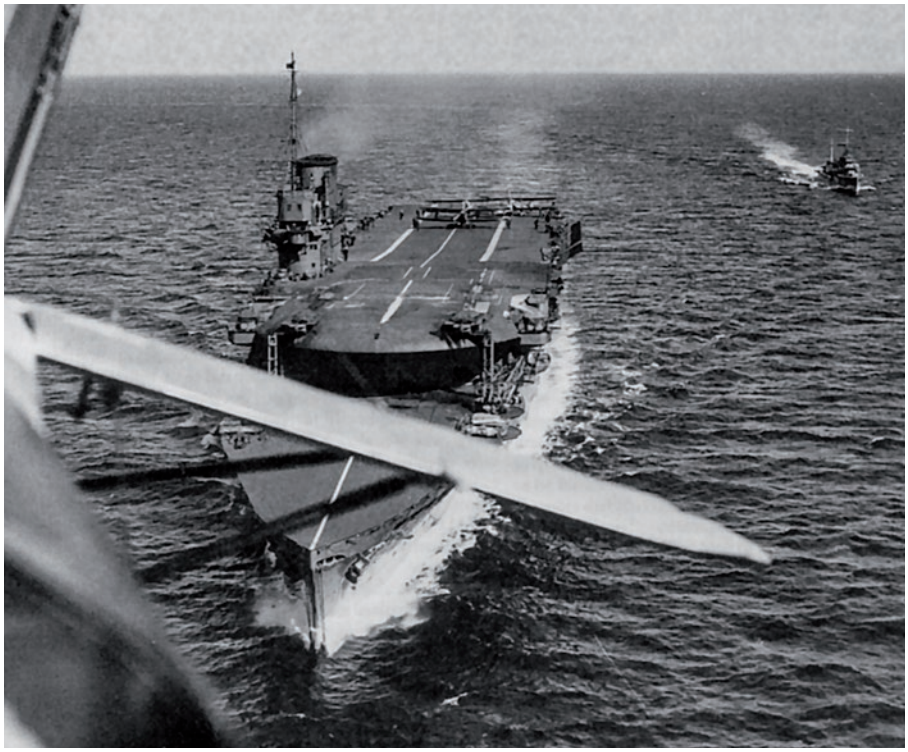
ODPOWIEDŹ PIERWSZEGO LORDA ADMIRALICJI

3 września 1939 roku to nie tylko data przystąpienia do wojny Francji i Anglii, to także data objęcia funkcji Pierwszego Lorda Admiralicji przez sir Winstona Churchilla. Zaraz po objęciu nowego stanowiska, znany z niezwykłej aktywności, Winston podejmuje kilka ważnych decyzji. Po pierwsze wprowadza system gromadzenia statków w konwoje, który sprawdził się w czasie poprzedniej wojny. Pierwszy z nich wyrusza w morze już 7 września. Rozpoczęto także uzbrajanie statków handlowych w artylerię. Churchillowi to nie wystarczyło, były to bowiem działania defensywne, a te nie leżały w charakterze Pierwszego Lorda. Powrócił więc pomysł użycia do walki z U-bootami grup „poszukująco-zabójczych" z lotniskowcami w składzie.

Użycie lotniskowców do zwalczania okrętów podwodnych rozpatrywano w Admiralicji jeszcze przed wybuchem wojny. Winston Churchill był orędownikiem tego pomysłu, naciskając Sztab Royal Navy, na tworzenie bazujących na lotniskowcach „grup myśliwsko-zabójczych". Oczywiście, istniało niebezpieczeństwo, że w tym przypadku staną się one celem szczególnym dla przeciwnika, ale zakładano, że samoloty pokładowe zapędzą pod wodę zbliżające się do nich okręty podwodne, a niszczyciele eskorty wyposażone w azdyk wykryją je z łatwością i zniszczą. Rozważania te miały charakter wyłącznie teoretyczny i poza Działem Planowania nie były szerzej znane. W związku z tym, lotniskowce Floty Macierzystej, w chwili wybuchu wojny nie miały okazji szkolenia się w zakresie zwalcza-



Niewielka „wysepka" typu „kominowego" lotniskowca *Courageous*.



Płynący z dużą prędkością lotniskowiec *Courageous*. Zdjęcie wykonane ze startującego samolotu około 1935 roku.

[9] J. Pertek, „Korsarze Wyruszają na Morza i Oceany", Poznań 1973, s. 43.

eprasa.pl 9415ad6232

nia okrętów podwodnych, a ich kadra dowódcza miała mgliste pojęcie o taktyce walki z tym właśnie przeciwnikiem. Na dodatek samoloty nie miały na uzbrojeniu bomb głębinowych, a używane przez nie bomby lotnicze okazały się mało skuteczne w walce z okrętami podwodnymi. Mimo to lotniskowce zostały wysłane przeciwko U-bootom.

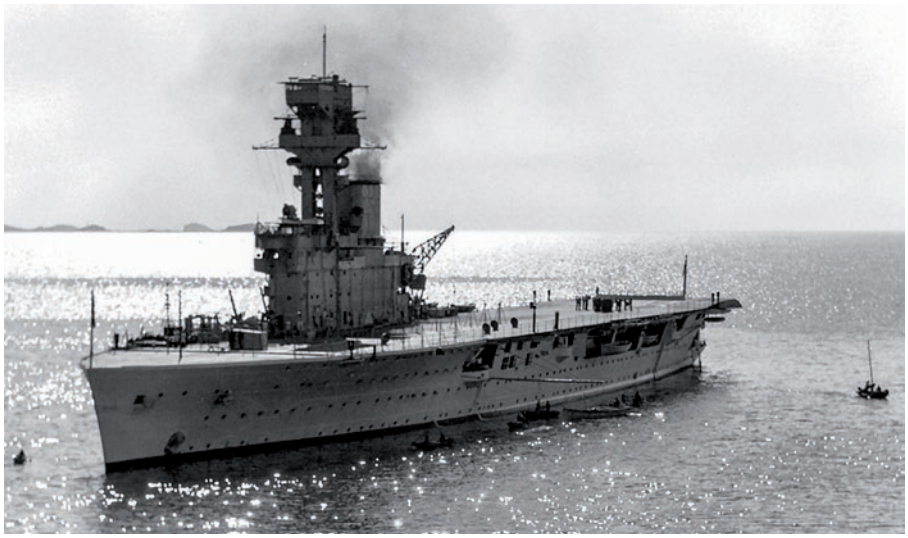
Z czterech, będących do dyspozycji na Atlantyku lotniskowców, wybrano trzy: *Courageous, Hermes* i *Ark Royal*. Admiralicja sformowała wokół nich trzy specjalne grupy pościgowe (hunter-killer) zwalczania U-bootów. Wraz z niszczycielami eskorty i lotnictwem pokładowym tworzyły grupy „łowców-zabójców". Brytyjczycy sądzili, że okręty eskortowe wyposażone w azdyk oraz samoloty pokładowe uzbrojone w lotnicze bomby głębinowe można połączyć, co zapewni przewagę Royal Navy, jakiej nie miała w czasie I wojny światowej. Rejon, w którym miały operować wspomniane grupy obejmował Północny Atlantyk i Zachodnie Podejście[10].

Ark Royal zajął sektor przy podejściach od północnego zachodu, zaś *Courageous* i *Hermes* przy podejściach od południowego zachodu. Przy czym *Hermes* (kmdr F.E.P. Hutton) operował na południe od linii 250° wraz z czterema niszczycielami eskorty. Obie grupy tj. *Courageousa* i *Hermesa*, miały pozostać na zachód od 12°W, ponieważ samoloty bazowania lądowego miały osłaniać obszar wewnątrz tej linii. Na zachód od lotniskowców niszczyciele *Kempenfeld, Echo, Wakeful, Vesper, Venitia* i *Vanessa* przeczesywały zewnętrzne szlaki żeglugowe, podobnie jak *Kelly* oraz dwa lekkie krążowniki *Ceres* i *Caradoc*[11].

ATAK NA ARK ROYAL – PIERWSZE OSTRZEŻENIE

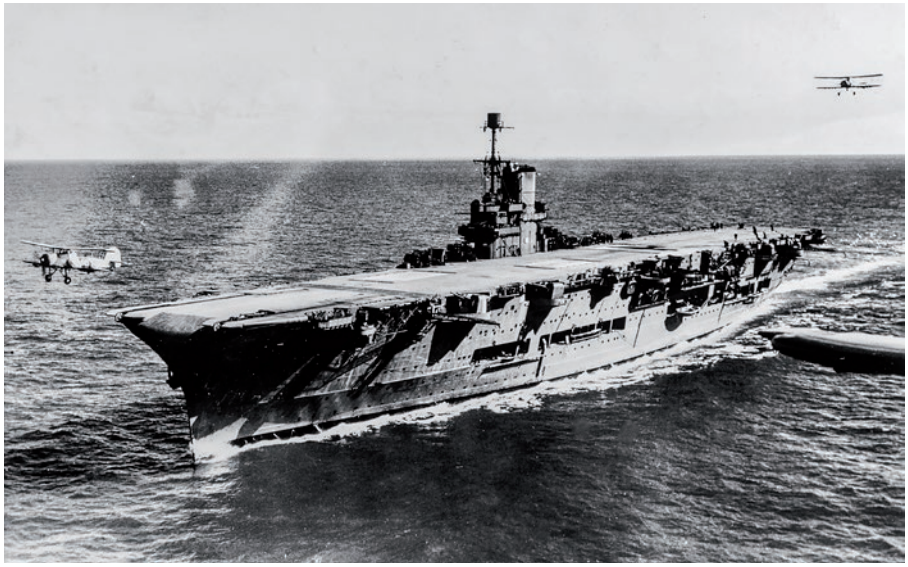
Najnowszy, a zarazem największy z brytyjskich lotniskowców – *Ark Royal* (w służbie od grudnia 1938 roku) wyszedł w morze 11 września wieczorem, eskortowany przez niszczyciele *Faulknor, Firedrake, Fortune* i *Foxhound.* Na pokładzie lotniskowca bazowały samoloty Blackburn *Skua* z 800. i 803. Sqn. FAA, a także Fairey *Swordfish* z 810., 818., 820. i 821. Sqn. FAA. Grupa myśliwska tworzona przez lotniskowiec z samolotami pokładowymi i jego eskortę pod dowództwem wiceadmirała Lionela V. Wellsa wyszła ze Scapa Flow, aby przeprowadzić patrol przeciw okrętom podwodnym na zachodnim Atlantyku.

14 września rano na lotniskowcu odebrano sygnał wzywający pomocy nadany ze statku *Fanad Head* (5200 BRT), płynącego do Belfastu ze zbożem z Kanady. Był ścigany przez U-boota na południowy zachód, w rejonie Malin Head. Wiceadmirał Wells natychmiast wysłał do oddalonego o 180 mil frachtowca, trzy niszczyciele. W ślad za niszczycielami z pokładu lotniskowca wystartowały trzy bombowce *Skua*.



Lotniskowiec *Hermes* zaangażowany był do patroli przeciwpodwodnych we wrześniu 1939 r. Na tym zdjęciu okręt jest pokazany gdy przebywał na wodach chińskich w 1931 roku.

To one dotarły na miejsce zdarzenia pierwsze, zaskakując U-boota na powierzchni. Był to znany nam *U 30* kapitana Lempa. Brytyjski atak nastąpił w najgorszym dla Niemców momencie. Lemp postanowił zatopić statek, wysyłając na jego pokład zespół minerski. Chciał w ten sposób zaoszczędzić cenne torpedy. Nadlatujące samoloty zmusiły go do zanurzenia alarmowego i pozostawienia swoich ludzi na statku. Na domiar złego zapomniał odciąć linkę łączącą okręt z gumową tratwą ratunkową. Ciągnąc za sobą tratwę, niczym boję, wskazywał samolotom swoją pozycję. *Skua* przystąpiły do ataku, zrzucając bomby z małej wysokości. Tym razem



Lotniskowiec *Ark Royal*. W powietrzu widoczne dwa samoloty *Swordfish*.

to Brytyjczycy doznali szwanku. Odłamki eksplodujących bomb uszkodziły dwie maszyny, które musiały wodować. W tym czasie niemieccy minerzy opuścili statek i przystąpili do ratowania brytyjskich pilotów. Pomimo krążącego nad polem bitwy trzeciego samolotu Lemp zaryzykował wynurzenie dla ratowania członków swojej załogi i brytyjskich pilotów. W trakcie tej akcji samolot ostrzelał *U 30* z broni maszynowej raniąc jednego z Niemców. Lemp wystrzelił do *Fanad Head* cztery torpedy, ale chybił. Dopiero piąta torpeda posłała statek na dno. W tym czasie pojawiły się kolejne samoloty z *Ark Royal* oraz niszczyciele i rozpoczęły atak na *U 30*. Lemp nie dał się pokonać i umknął swoim prześladowcom. Po wyokrętowaniu rannego Niemca w neutralnej Islandii wrócił do domu, zabierając ze sobą dwóch brytyjskich lotników z samolotu *Skua*. Byli oni pierwszymi marynarzami Royal Navy, którzy dostali się do niewoli w tej wojnie.

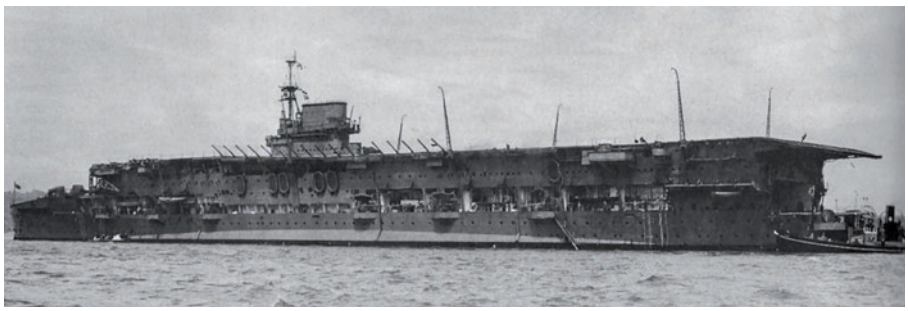
Kiedy *Ark Royal* wypuszczał w powietrze swoje pierwsze samoloty do ataku na *U 30*, został zauważony z pokładu innego U-boota, którym był *U 39* dowodzony przez 30-letniego kapitana Gerharda Glattesa. Lotniskowiec zmieniał kurs pod wiatr, aby ułatwić start samolotom w ten sposób oddalił się o 4 mile od eskortujących go niszczycieli. Dokładnie o 15.07 Glattes wystrzelił do lotniskowca salwę trzech torped zaopatrzonych w zapalniki magnetyczne. Po chwili dało się słyszeć dwie eksplozje. Na pokładzie U-boota zapanowała euforia w przekonaniu udanego ataku. Tymczasem dwie torpedy wybuchły w wodzie za rufą *Ark Royal*, a trzecia pomknęła dalej i zniknęła

[10] Kluczowymi sektorami operacyjnymi były Zachodnie Podejście (na południowy zachód od Irlandii), Północno-Zachodnie Podejście (na północ od Szkocji) oraz patrole w pobliżu Wysp Owczych/Islandii.

[11] G. H. Haarr, „Gathering Storm. The Naval War in Northern Europe September 1939 – April 1940", s. 135

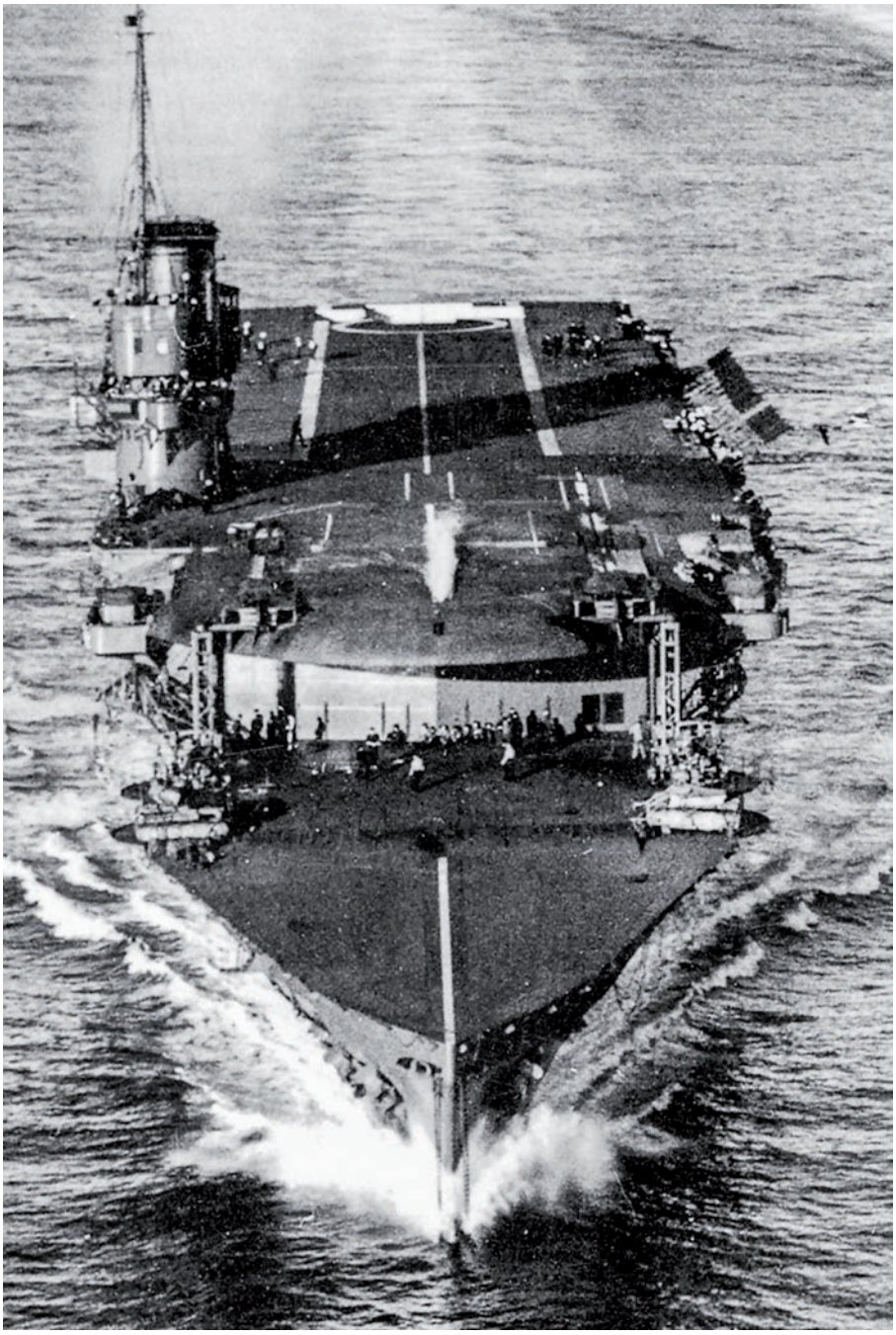
eprasa.pl 9415ad6232

w Atlantyku. Na lotniskowcu dostrzeżono ślady torped i okręt wykonał gwałtowny zwrot. Niezwłocznie do ataku ruszyły niszczyciele, formując szyk czołowy. Po 18 minutach nawiązały kontakt hydrolokacyjny z podwodnym celem. Teraz po kolei rzucały bomby głębinowe, które spowodowały uszkodzenie kadłuba. Słona woda wdzierała się do wnętrza, a kiedy zalała baterie akumulatorów, zaczął się ulatniać śmiertelny chlor. Silniki elektryczne przestały działać i okręt zatrzymał się. Załoga podłożyła ładunki wybuchowe, a dowódca wydał rozkaz wynurzenia. Kiedy *U 39* pojawił się na powierzchni, niszczyciele otworzyły do niego ogień artyleryjski. *Foxhound* ruszył w jego kierunku z zamiarem staranowania, ale widząc skaczącą do wody załogę, okrętu zrobił zwrot, a pozostałe dwa niszczyciele opuściły szalupy. Po chwili ładunki eksplodowały i U-boot zatonął. Była to pierwsza strata U-bootwaffe w tej wojnie. Niszczyciele podjęły z wody wszystkich 43 członków załogi *U 39*.



***Courageous* stojący na kotwicy.**

Zatopienie U-boota potraktowano w Admiralicji jako wielki sukces i potwierdzenie słuszności obranej taktyki zwalczania niemieckich okrętów podwodnych, ignorując przy tym fakt, że to *U 39* pierwszy wykrył lotniskowiec i wystrzelił salwę. Tylko wielkiemu szczęściu należy przypisać to, że lotniskowiec nie poszedł na dno. Swoiste memento, nie skłoniło Churchilla do refleksji i zmiany decyzji. Łut szczęścia towarzyszący *Ark Royal* nie powtórzył się w przypadku *Courageousa*.



COURAGEOUS RUSZA PRZECIWKO U-BOOTOM

Courageous stał się lotniskowcem dopiero po trwającej cztery lata przebudowie (1924-1928) z wielkiego krążownika lekkiego. W grudniu 1938 roku przeklasyfikowany w lotniskowiec szkolny. Pełnił tę funkcję do maja 1939 roku, kiedy zastąpił go siostrzany *Furious*. 9 sierpnia 1939 roku wziął udział w przeglądzie floty w Portland. Powrócił do linii, po remoncie, w ostatnim dniu lipca, aby 31 sierpnia 1939 roku załadować na pokład 24 samoloty Fairey *Swordfish* (popularnie nazywane „tobołkami") z 811. i 822. Sqn. FAA (Fleet Air Arm – Siły Powietrzne Royal Navy). W dniu napaści Niemiec na Polskę, 1 września 1939 roku eskortował konwój wiozący pododdziały Brytyjskiego Korpusu Ekspedycyjnego do Francji. Kilka dni później, wieczorem 3 września 1939 roku lotniskowiec wypłynął pod dowództwem komandora Williama Makeig-Jonesa w swój pierwszy rejs bojowy, kierując się na zachód, w rejon Western Approaches. Jego zadanie polegało na polowaniu na niemieckie okręty podwodne. *Courageousowi* w rejsie towarzyszyła skromna eskorta złożona z niszczycieli *Ardent, Kempenfeld* i *Echo*. Kolejny taki patrol przeprowadzono 9-10 września 1939 roku. W czasie rejsu jeden z jego *Swordfishe* atakował bezskutecznie *U 34* w rejonie Ushant. W trudnych warunkach pogodowych utracono jeden samolot. 12 września uczestniczył w akcji ratowniczej uszkodzonych w wyniku kolizji niszczycieli *Vanquisher* i *Walker*. Operacje *Courageousa* na Atlantyku nie uszły uwadze niemieckiego wywiadu. 12 września rozpoznanie radiowe przeciwnika odkryło obecność lotniskowca w rejonie Western Approaches, ale nie było w stanie określić precyzyjnie jego pozycji. W swój ostatni rejs wypłynął z Plymouth 16 września 1939 roku w asyście niszczycieli *Ingefield* (kpt. A.G. Talbot), *Ivanhoe* (kmdr B. Jones), *Impulsive* (kmdr ppor. W.S. Thomas) i *Intrepid* (kmdr J.W. Josselyn). Tego dnia wieczorem *Courageous* nawiązał kontakt z konwojem, który miał ochraniać. O 20.35 *Impulsive* uzyskał kontakt z podwodnym obiektem i zrzucił dwie bomby głębinowe. Dołączył do niego *Inglefield*. Oba okręty prowadziły poszukiwania do 21.50, w końcu uznając całą akcję za

Lotnicze zdjęcie *Courageousa* od dziobu.

eprasa.pl 9415ad6232



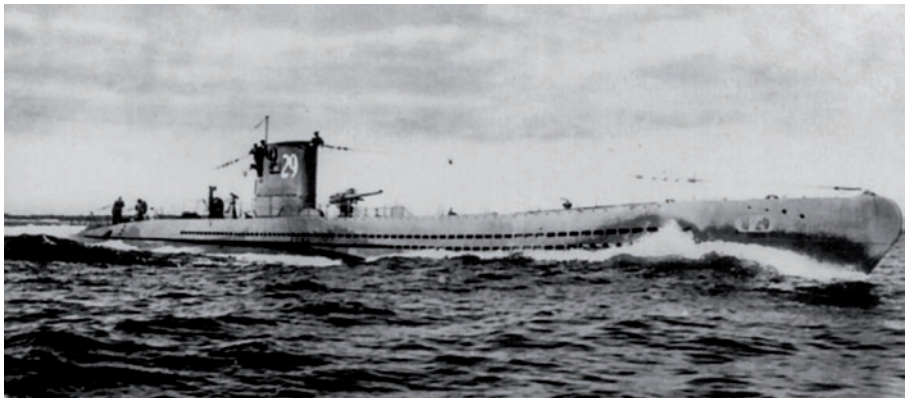
Lotniskowiec *Courageous* widoczny z prawej burty.

pomyłkę. Nad ranem oba niszczyciele dogoniły lotniskowiec i zajęły swoje miejsca w eskorcie. Po godzinie 7.00 zespół skierował się na północ, 350 mil na zachód od Irlandii. Co dwie godziny *Courageous* robił zwrot pod wiatr, wypuszczając w powietrze trzy lub cztery samoloty i przyjmując na pokład samoloty wracające z patrolu. Podczas tego manewru lotniskowiec zwiększał prędkość do około 20 węzłów, zmuszając niszczyciele do schowania wewnątrz kadłuba anten azdyku, aby zwiększyć prędkość i nadążyć za *Courageousem*.

O godz. 14.45 na okrętach odebrano sygnał SOS z frachtowca *Kafiristan* (5193 BRT), atakowanego przez *U 53* (Ernst-Günther Heinicke) około 350 mil na zachód od Cape Clear. Komandor William Makeig-Jones natychmiast skierował tam swoje dwa niszczyciele: *Inglefield* i *Intrepid*. Jednocześnie ustawiając *Courageousa* pod wiatr, aby wypuścić w powietrze cztery *Swordfishe*. Lotniskowiec także skierował się tam całą mocą tak, by wysłać kolejną grupę samolotów mających kontynuować poszukiwanie niemieckiego okrętu. Po ataku U-Boota część załogi statku, w tym cała wachta maszynowa, wpadła w panikę i opuściła statek w szalupie. *Kafiristan* krążył w kółko z prędkością 7-8 węzłów do czasu, aż jeden z mechaników zastopował maszynę. Gdy frachtowiec zatrzymał się, reszta załogi wsiadła do szalup, a Heincke dwoma torpedami w ciągu pół godziny posłał statek na dno. Około godz. 17.00 samoloty dotarły na miejsce zdarzenia i zauważyły tonący statek i przebywającego na powierzchni *U 53*. Widząc nadlatujące maszyny, U-boot szybko zszedł pod wodę i rozpoczął ucieczkę. Samoloty po bezskutecznych atakach wróciły na lotniskowiec. Ostatni z nich, pilotowany przez por. Charlesa Lamba z obserwatorem por. Robertem Wallem i strzelcem Dougiem Hemmingwayem, dotknął kołami pokładu o 19.45. Dziesięć minut później, gdy obaj oficerowie weszli do mesy na drinka, okrętem wstrząsnęły dwie potężne eksplozje.

PIERWSZY PATROL U 29

19 sierpnia 1939 roku o 6.30 w Wilhelmshaven na pokład stojącego przy nabrzeżu *U 29* wszedł kmdr por. Otto Schuhard. Na rufowym pokładzie okrętu zebrała się cała 38 osobowa załoga okrętu, by powitać swojego dowódcę (dowództwo *U 29* objął w kwietniu 1939 roku). Schuhart odebrał meldunek od pierwszego oficera, krótko przywitał się z załogą i poinformował o rychłym wyjściu w morze. Punktualnie o 8.00 rano *U 29* wypłynął z bazy wraz z kilkoma innymi U-bootami, kierując się na północny Atlantyk.[12]

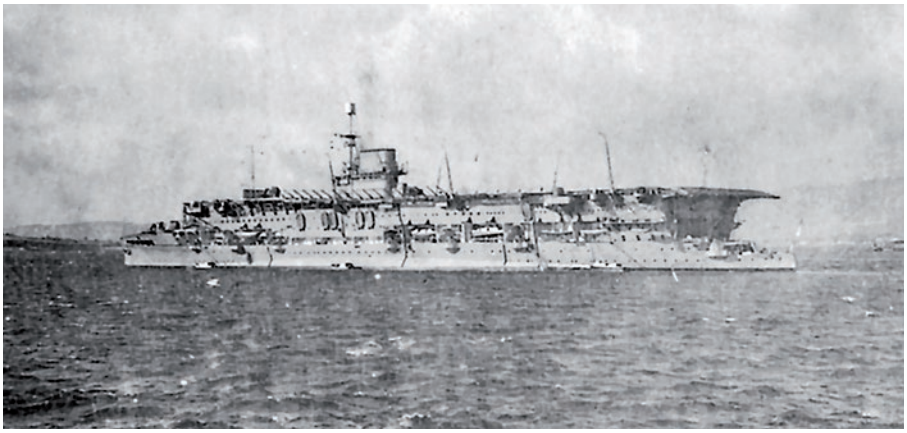


U 29 przemierza wzburzone morze z dużą prędkością.

28 sierpnia 1939 roku, około południa U 29 dotarł do swojego sektora patrolowania, położonego na zachód od Irlandii. Z nasłuchu radiowego, Schuhart dowiedział się o inwazji Wehrmachtu na Polskę 1 września i wypowiedzeniu, Niemcom 3 września, wojny przez Francję i Anglię. W czasie pierwszych dwóch tygodni patrolu Otto Schuhard zatopił dwie brytyjskie jednostki. Po południu 14 września *U 29* zaatakował brytyjski zbiornikowiec motorowy *British Influence* (8431 BRT) załadowany 12 000 ton oleju napędowego i opałowego, podążający do Anglii. Trafiony torpedą statek zatonął w ciągu 20 minut. 42-osobowa załoga została zabrana na pokład norweskiego statku *Ida Bakke*[13]

16 września *U 29* odebrał radiogram z *U 31* o konwoju przepływającym w kwadracie BE 1253 (*U 29* przebywał w kwadracie BE 8541). Schuhart, z uwagi na małą ilość paliwa, postanowił pozostać na dotychczasowej pozycji i czekać na lepszą okazję. Wczesnym rankiem następnego dnia nadeszła wiadomość z *U 26* o kolejnym konwoju. Tym razem, po analizie map, dowódca *U 29*, zdecydował dołączyć do polowania i skierował swój okręt w stronę przypuszczalnej pozycji konwoju. Poszukiwania nieprzyjacielskiej karawany nie dały rezultatu i Schuhart powrócił na poprzednio zajmowane miejsce.

Była niedziela 17 września 1939 roku, panowała piękna jesienna pogoda. Widoczność była doskonała. U 29 przesuwał się wolno wzdłuż południowo-zachodniego wybrzeża Irlandii. Niestety horyzont pozostawał ciągle pusty. Dokładnie o 16.17 jeden z wachtowych zauważył cieniutką smużkę dymu. Schuhart wydał rozkaz zanurzenia na głębokość peryskopową i skierował okręt w tym kierunku. Po dłuższej chwili w okularze peryskopu pojawił się maleńki zarys statku. Zygzakuje, więc musi być Anglikiem, skonstatował Schuhart. Odległość do statku nie zmniejszała się pomimo kilkugodzinnego



Courageous na redzie portu.

[12] W tym dniu opuściły Wilhelmshaven: *U 28* (Kuhnke), *U 33* (von Dresky), *U 34* (Rollmann), które podobnie jak *U 29* wchodziły w skład Flotylli „Saltzwedel" (dowódca Flotylli kmdr Hans Ibbeken) oraz *U 37* (Schuch), *U 38* (Liebe), *U 39* (Glattes), *U 40* (von Schmidt) i *U 41* (Mugler) z Flotylli „Hundius", również stacjonującej w Wilhelmshaven.

[13] *Ida Bakke* dzień później zabrał również rozbitków z brytyjskiego zbiornikowca *Cheyenne*, zatopionego przez *U 53* (Heinicke).

eprasa.pl 9415ad6232

pościgu. Schuhart nie dawał za wygraną i jego cierpliwość została nagrodzona. W peryskopie zauważył sylwetkę samolotu. Zastanawiał się przez chwilę, co to może oznaczać – frachtowiec jest tak cenny, że ma osłonę lotniczą? Przecież w odległości 300 mil od brzegu nie może to być samolot lądowy. Jedyne logiczne wyjaśnienie – to samolot z lotniskowca! Niestety chmura dymu stopniowo malała, zmieniając się w małą mgiełkę. Statek wyraźnie się oddalał.

Schuhart uparcie podążał w ślad za statkiem w zanurzeniu. Po straceniu go z widoku zamierzał wynurzyć się i ścigać go na powierzchni. O godz. 18.00 po raz kolejny wysunął peryskop, aby obejrzeć horyzont i w tym momencie w centrum krzyża celowniczego pojawił się wielki okręt – lotniskowiec w odległości około 5 mil z lewej burty. Zdziwił się widząc tylko dwa niszczyciele eskorty, jeden przed i drugi za lotniskowcem. W powietrzu widać było dwa krążące samoloty. Schuhart postanowił wystrzelić salwę trzech torped w wąskim wachlarzu. Sądził, że ma przed sobą najnowszy brytyjski lotniskowiec *Ark Royal*. *U 29* ostrożnie zbliżał się do celu, a Schuhart wysunął peryskop na tylko kilka sekund. Minęło jeszcze sporo czasu, zanim odległość zmniejszyła się do zaledwie 3000 m. Lotniskowiec płynął prosto na niemiecki okręt. Jeszcze chwila nerwowego oczekiwania, aż nad nimi przemknie niszczyciel. Wtedy lotniskowiec w całej okazałości pojawił się w celowniku, a właściwie tylko jego część, bo z powodu wielkości i bliskości nie mieścił się cały w okularze peryskopu[14]. Schuhart wydał rozkaz odpalenia torped. Drżenie okrętu obwieściło całej załodze, że pociski opuściły wyrzutnie i pomknęły w kierunku lotniskowca. Czekali w milczeniu. Minęły dwie minuty i ciszę przerwały dwa potężne wybuchy. Towarzyszyły im liczne mniejsze detonacje. Krzyki radości, poklepywanie się po plecach, uśmiechy, ale po chwili trwożne oczekiwanie na niechybny kontratak niszczycieli.

[14] Z zapisów w dzienniku pokładowym niemieckiego *U 29* wynika, że spotkanie z lotniskowcem *Courageous* stanowiło niespodziankę dla Shucharta. 17 września U-boot kończył patrol i zamierzał wracać do bazy. Ostatnim zadaniem miało być przechwycenie konwoju, wykrytego przez innego U-boota. *U 29* podążając w kierunku konwoju o godz. 18.00 niespodziewanie natknął się na *Courageousa*.

OSTATNIE CHWILE COURAGEOUSA

Dwie torpedy, z trzech wystrzelonych, po przebyciu około 2400 metrów trafiły lotniskowiec w lewą burtę. Była godzina 19.58. Pierwsza torpeda eksplodowała w dziobowej części kadłuba w rejonie kabin podoficerów, natomiast druga uderzyła w rufową część środkowej kotłowni „B". Zniszczenia były druzgocące, jak opisuje je pilot FAA porucznik Charles Lamb: *Nastąpiły dwie eksplozje, w odstępie ułamka sekundy, jakich nigdy sobie nie wyobrażałem. Jakby jądro Ziemi eksplodowało, a wszechświat rozpadł się, nie mogło to brzmieć gorzej… W nagłej, grobowej ciszy, która nastąpiła, wiedziałem, że statek umarł*[15].

Woda zaczęła się wdzierać do kadłuba przez wybite otwory pomiędzy wręgami nr 40 i nr 80. Okręt natychmiast przechylił się o 20 stopni na lewą burtę. Eksplozje torped uszkodziły kable elektryczne, odcinając dopływ prądu. Awaria instalacji elektrycznej okazała się fatalna w skutkach. Przestał działać ster i wszelkie urządzenia zasilane prądem elektrycznym. W kotłach gwałtownie spadło ciśnienie. Okręt pozbawiony prądu i pary nie miał szans na ratunek. Wewnątrz kadłuba zapanowały kompletne ciemności, nie działała sieć telefoniczna ani oświetlenie awaryjne. Kilka minut po eksplozji kwatermistrz zameldował, że okręt jest niesterowny, nie ma kontaktu telefonicznego z maszynownią, nie było też reakcji na telegraf maszynowy. Makeig-Jones wydał rozkaz zalania zbiorników „bąbla" przeciwtorpedowego na prawej burcie, aby zlikwidować przechył. Jego rozkaz nie został jednak usłyszany. Komendy wydawane głosem były zagłuszane rykiem syreny, która została uruchomiona wybuchami torped. Przeraźliwy dźwięk syreny ogłuszył załogę, uniemożliwiając komunikację słowną, zwiększając panujący chaos i demoralizację. Wewnątrz lotniskowca panowały egipskie ciemności, utrudniające ewakuację załogi, która błądziła po omacku w labiryncie korytarzy. Podporucznik I.F. Westmacott – sekretarz dowódcy lotniskowca – jadł właśnie kolację, gdy usłyszał dwie eksplozje, które zdawały się unosić lotniskowiec: *Wszystkie światła zgasły, a naczynia przewróciły się. Wyszedłem z mesy i udałem się na platformę dla wodnosamolotów na pokładzie rufowym. Czekający tam ludzie zdawali się nie zdawać sobie sprawy, że statek zatonie tak szybko. Nagle wydano rozkaz, aby wszyscy weszli do wody. Niektórzy marynarze podeszli do pomostów, a inni wyciągnęli łodzie. Rozebrałem się i wskoczyłem do wody. Spędziłem w niej około 40 minut, cały czas płynąc, aż dotarłem do jednego z niszczycieli. Wszyscy zachowywali się spokojnie, a ludzie opowiadali dowcipy. Nie było paniki ani zamieszania*[16].



▲ **Lotniskowiec *Courageous* zatonął wieczorem 17 września 1939 roku po trafieniu dwiema torpedami z *U 29*.**

[15] http://uboat.net/allies/merchants/32.html.

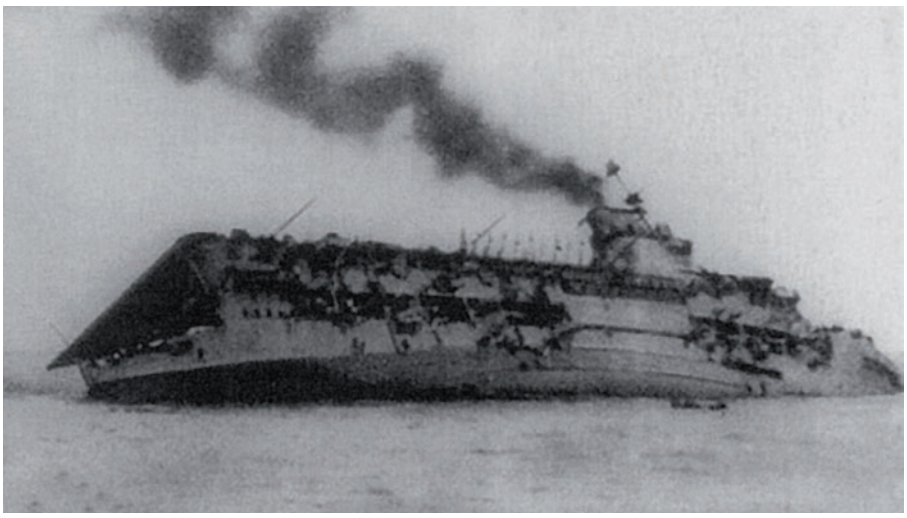
Oficer mechanik por. John L. Sedgwick z pomocą kilku ludzi próbował zalania zbiorników na własną rękę, ale zawory okazały się zablokowane siłą eksplozji i próba wyprostowania okrętu nie powiodła się. Przechył powiększał się, ponieważ woda swobodnie i z dużą prędkością przelewała się w stronę dziobu i rufy przez otwarte włazy i drzwi wodoszczelne. Zgodnie z przepisami wszystkie drzwi „X" powinny być zamknięte, ale w praktyce część z nich była otwarta. Wszystkie pozostałe drzwi były otwarte, podobnie jak większość wentylatorów. Rozkazy zamknięcia drzwi wodoszczelnych („X"), tak jak pozostałe polecenia nie dotarły na stanowiska. Większość

[16] „The War Illustrated", Vol. 1, Nr 4, October 7, 1939, s. 116.

Dane taktyczno-techniczne HMS *Courageous*

Zbudowany w stoczni Armstrong Whitworth w Newcastle-on-Tyne. Wodowany w lutym 1916 roku i przyjęty do służby w styczniu 1917 roku, HMS *Courageous* był pierwotnie klasyfikowany jako wielki krążownik lekki, który został przebudowany na lotniskowiec między czerwcem 1924 a majem 1928 roku. Oryginalne uzbrojenie w postaci dwóch podwójnych dział kal. 15 cali (381 mm) zostało usunięte i zastąpione działami przeciwlotniczymi kal. 4,7 cala (120 mm).	
Wyporność	22 500 ts, 27560 t (pełna)
Wymiary	224,02 (239,75) × 27,58 × 8,51-8,53 m
Napęd	18 kotłów parowych Yarrow, 4 śruby, 4 zespoły turbin Parsonsa o mocy 90 000 KM = 29,5 w.
Zapas paliwa	3840 t
Zasięg	6900 Mm/14 w.
Uzbrojenie	16 × 1–120 mm, 3 × 8–40 mm pom-pom, 48 samolotów, 2 katapulty
Pancerz:	
główny pas burtowy	76 mm
główny pokład pancerny	25,4 mm
Załoga	748 oficerów i marynarzy + 468 osób personelu lotniczego.

eprasa.pl 9415ad6232



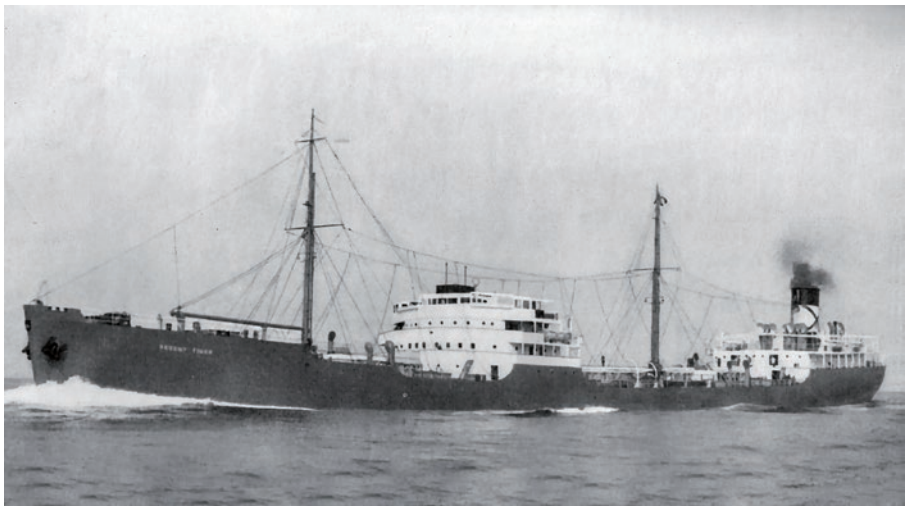
Tonący *Courageous* przechylony na lewą burtę.

załogi wykazała się ograniczoną wolą walki, ale niektórzy podjęli próbę ratowania okrętu. Porucznik John Shenton dowódca wachty maszynowej, do którego – jak w większości przypadków – nie dotarły żadne rozkazy ze stanowiska dowodzenia, prowadził ewakuację dziobowej maszynowni. Przyświecając sobie latarką, zamknął drzwi wodoszczelne i odciął dopływ pary do turbin, po czym opuścił maszynownię jako ostatni. Ludzie, którzy trafili na pokład hangarowy, byli miażdżeni przez samoloty zerwane z mocowań. Ci którzy przeżyli przedzierali się przez wraki maszyn i rumowisko metalu. Nie minęło dziesięć minut, kiedy dało się słyszeć głuchy łoskot grodzi pękających pod naporem wody. Przechył powiększył się do 35 stopni. Komandor Makeig-Jones stojąc na pochylonym mostku, wydał ostatni rozkaz: *Abandon ship! Every man for himself* (*Opuścić okręt! Każdy troszczy się o siebie*).

Pomimo sprzyjającej aury, ewakuacja okazała się niełatwa. Dochodzący już do 40 stopni przechył uniemożliwił opuszczenie na wodę szalup, z wyjątkiem kutra, który udało się wodować, ale okazał się on uszkodzony i bezużyteczny. Natychmiast zostały rzucone za burtę tratwy i koła ratunkowe, a także drewniane gretingi, kawałki drewna, wszystko co mogło utrzymać się na powierzchni morza. Setki ludzi zsuwały się po przechylonym pokładzie, skacząc następnie do wody, która po chwili zaroiła się od rozbitków. Georg Grandage, oficer pełniący wachtę na mostku w momencie trafienia torped, tak wspomina ostatnie chwile na pokładzie lotniskowca: *W pewnym momencie okręt zdawał się nieco uspokajać, jakby wciąż istniała nikła nadzieja, ale potem zobaczyłem, że tonie dziobem. Czułem, że to początek jego ostatecznego zanurzenia, więc szybko zszedłem dalej w dół burty i w końcu dotarłem do bąbla przeciwtorpedowego, gdzie zatrzymałem się, by zdjąć spodnie. Ledwo zdążyłem je zsunąć, gdy poczułem, że znosi mnie z pokładu wielka fala, która uderzyła w burtę lotniskowca, gdy ten zanurzał się ostatecznie. Gdy zobaczyłem mężczyzn wyskakujących za burtę, przyszła mi do głowy myśl, że przecież oznacza to niewiele więcej niż to, co wszyscy robimy, skakanie lub nurkowanie do basenu.* […] *Nie wiadomo, jak głęboko zapadłem ani ile to trwało, ale pewne pojęcie można wysnuć z faktu, że było prawie ciemno, gdy nagle, bez żadnego wysiłku z mojej strony, zostałem wystrzelony w górę. Miałem tylko kilka sekund na powierzchni, zanim znów zostałem wciągnięty w wir fal wywołanych przez tonący okręt. W ciągu tych kilku sekund dostrzegłem naszego dowódcę miotanego wśród unoszących się szczątków. Dostrzegłem też ledwo widoczne końce masztów radiostacji tonącego okrętu. Trzy razy zatonąłem, choć wydawało się, że jeszcze wiele i zastanawiałem się, jak długo to jeszcze potrwa i ile jeszcze wytrzymam. Gdy wypłynąłem po raz trzeci, natychmiast uderzyło mnie, jak spokojnie i nieruchomo wszystko się wydawało. Na szczęście dla nas wszystkich pogoda była piękna, a morze tylko lekko wzburzone*[17].

Wspomniany już por. Lamb pomógł oficerowi medycznemu Cliffordowi Brownowi, obdarzonego słuszną tuszą, wydostać się spod przewróconej szafy, wyciągnął z kabiny kamizelkę ratunkową, po czym z trudem przedarł się przez ciemne korytarze na pokład. Tam zobaczył marynarzy skaczących do wody ze wszystkich stron, niektórzy z pokładu lotniczego zawieszonego 22 metry nad poziomem morza. Lamb także skoczył do morza, pomagając kilku marynarzom dotrzeć do niszczyciela *Impulsive*.

Korespondent wojenny Tom Hughes, w chwili pierwszej eksplozji przebywał w kantynie. Natychmiast pobiegł na pokład, a gdy wspinał się po zejściówce, nastąpiła kolejna eksplozja i pojawił się ogień. Zobaczył, jak załoga wyrzuca za burtę kawałki drewna, wiosła i wszystko, co unosi się na wodzie. Opuścił się na linie i wpadł do morza, które było gęste od mazutu. Udało mu się dopłynąć do tratwy i ostatecznie został zabrany na pokład niszczyciela[18].



Zbiornikowiec *Regent Tiger* – jedna z ofiar kapitana Schuharta.

Agonia *Courageousa* trwała niespełna 20 minut. Około godziny 20.17 lotniskowiec uniósł swój pokład rufowy wysoko w powietrze, po czym przewrócił się na lewą burtę i zatonął na pozycji 50°10'N 14°45'W na południowy zachód od Irlandii.

POLOWANIE NA U 29

Po wystrzeleniu torped Schuhart natychmiast zszedł na głębokość 60 metrów, później na 80, wreszcie na głębokość 105 metrów. Oba silniki elektryczne pracowały na najniższych obrotach,

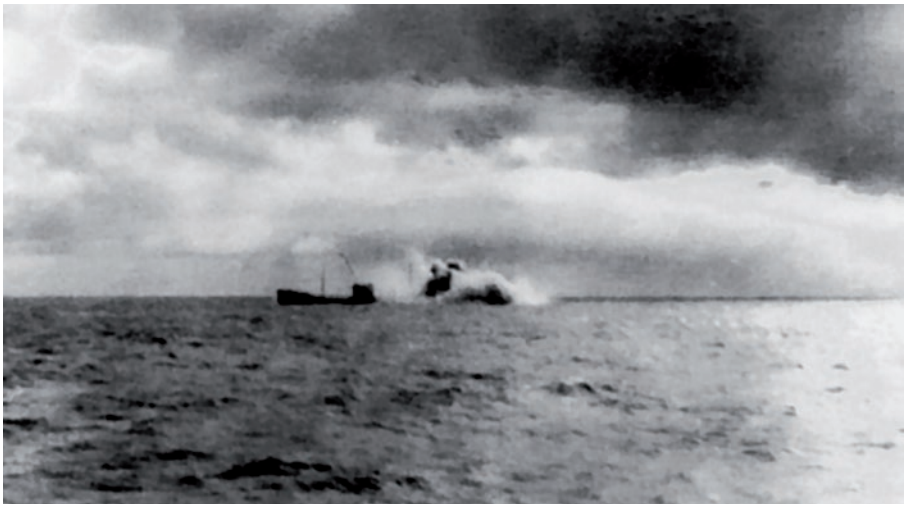
Dane taktyczno-techniczne *U 29*

Okręt podwodny typu VIIA. Zbudowany w stoczni Deschimag AG Weser w Bremie w 1936 r.	
Wyporność	626/745 t
Wymiary	64,50 × 5,85 × 4,37 m
Napęd	2 silniki wysokoprężne MAN o mocy 1155 KM każdy, 2 silniki elektryczne po 375 KM każdy
Prędkość maksymalna	17 w (nawodna), 8 w (podwodna)
Zasięg	6200 Mm/10 w (nawodny), 94 Mm/4 w (podwodny)
Uzbrojenie	4 dziobowe wt kal. 533 mm, 1 rufowa wt kal. 533 mm (zapas 11 torped), 1 × 88 mm, 1 × 20 mm plot.
Maksymalna głębokość zanurzenia	150 m
Załoga	42–46 ludzi.

[17] Tamże.

[18] Tamże.

eprasa.pl 9415ad6232



Zbiornikowiec *British Influence* trafiony torpedą wystrzeloną z *U 29* zatonął w niespełna 20 minut.

utrzymując głębokość i kurs. Niszczyciel *Ivanhoe* zrzucił na ślepo (bez kontaktu hydrolokacyjnego) trzy serie bomb głębinowych, w krótkich odstępach czasu: o 20.00, 20.17 i 20.28. Kilka bomb eksplodowało w pobliżu, nie czyniąc U-bootowi większej szkody. Cztery bomby głębinowe detonowały tuż nad *U 29*, ale ich zapalniki były nastawione na małą głębokość – 30 metrów. Kolejna seria eksplodowała na głębokości ok. 60 metrów. Okrętem zatrzęsło, ale sztywny kadłub utrzymał szczelność. Kilka minut później sześć kolejnych bomb wywołuje podobny efekt. Na okręcie panuje grobowa cisza. Ataki powtarzały się przez pięć godzin, to zbliżając się, to oddalając. Do 22.00 *U 29* zdołał pokonać dystans zaledwie czterech mil morskich. Jak zapisał Schuhart w dzienniku wachtowym: *W przybliżeniu do godziny 22.00 wokół okrętu nieprzerwanie dźwięczał koncert bomb głębinowych i śrub napędowych.*

Po chwili szum śrub niszczycieli zaczął się przybliżać, ale bomby eksplodowały dużo wyżej nad *U 29*. Kolejne detonacje następowały coraz dalej. O 23.56, kiedy znajdowali się na głębokości 60 metrów, niszczyciele dały za wygraną. Na okręcie zapanowała radość, przetrwali eksplozje 97 bomb głębinowych. Kluczowy okazał się fakt, że niszczycielom nie udało się zlokalizować przeciwnika za pomocą azdyku, a bomby zrzucały według ustalonego schematu.

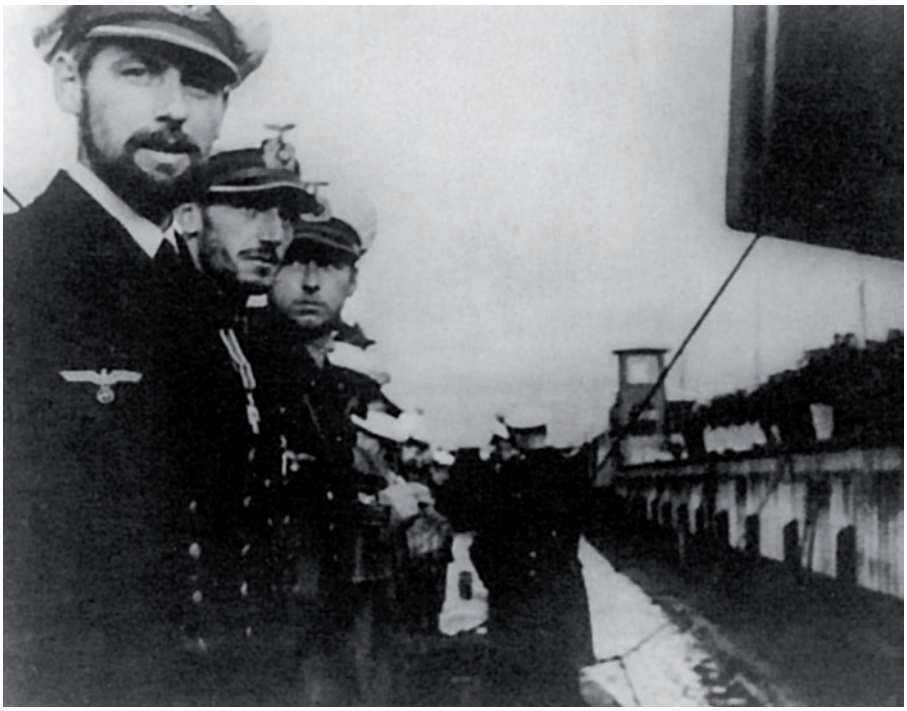
AKCJA RATUNKOWA

W czasie, kiedy *Ivanhoe* ściga podwodnego intruza, *Impulsive* zajmuje się ratowaniem rozbitków, Natychmiast po otrzymaniu wiadomości o storpedowaniu, *Inglefield* i *Intrepid* zawróciły i dotarły na miejsce zatonięcia o 23.35. Przepływające przez ten akwen statki handlowe również włączają się do akcji ratunkowej. Amerykański parowiec *Collingsworth* (5101 BRT) ratuje 38 (według innych danych 37) ludzi w tym czterech oficerów. Płynący do Liverpoolu brytyjski *Dido* (3554 BRT) podnosi z wody i zabiera na pokład 23 oficerów i 195 marynarzy. Po 6-godzinnych poszukiwaniach w eskorcie niszczyciela *Intrepid* dociera do portu przeznaczenia. Holenderski liniowiec *Veendam* (15 450 BRT), kursujący na linii północnoamerykańskiej, woduje wszystkie 14 szalup. Ekipy ratunkowe stanęły w obliczu przerażającego widoku. Na rozległym obszarze morze pokryte było grubą warstwą oleju opałowego, z którego unosiły się toksyczne opary. Jeśli rozbitkowie nie utonęli, udusili się w gęstym szlamie. Ratownicy z przerażeniem patrzyli, jak jeden po drugim, z oczami umazanymi olejem i włosami pokrytymi ropą, poddają się i toną w morzu. Czternaście łodzi ratunkowych z *Veendama* zdołało uratować tylko jednego człowieka, który mimo opieki medycznej umiera. Poza tym odna-



Otto Schuhart urodził się 1 kwietnia 1909 roku w Hamburgu w rodzinie kupca. Rozpoczął służbę w Reichsmarine w wieku 20 lat. 1 października 1933 roku awansowany na pierwszy stopień oficerski – ppor. marynarki. Przez dwa lata pływał na pancerniku *Schleswig-Holstein*. W 1936 roku przeniósł się do broni podwodnej. 1 sierpnia 1938 roku awansowany do stopnia kapitana marynarki. 2 września objął dowództwo *U 8*, a 10 grudnia tego roku został dowódcą pełnomorskiego *U 25*. 3 kwietnia 1939 roku objął dowodzenie na *U 29*. Odbył na nim 7 rejsów bojowych, w czasie których zatopił 10 frachtowców, holownik i lotniskowiec *Courageous* o łącznym tonażu 62 765 BRT. 16 maja 1940 r. Schuharta odznaczono Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego. Po zejściu na ląd zajmował się szkoleniem załóg okrętów podwodnych. Ostanie miesiące wojny spędził w szkole morskiej we Flensburgu-Mürwik. W sierpniu 1945 roku objął dowództwo jednostek trałowych. Od 1946 roku w cywilu, początkowo jako robotnik niewykwalifikowany, potem kierownik w stoczni Stülckena w Hamburgu. W 1955 roku rozpoczął służbę w Bundesmarine. Był m.in. zastępcą dowódcy szkoły i bazy w Kilonii. Od 1967 roku w stanie spoczynku w stopniu komandora. Zmarł 26 lutego 1990 roku.

Korvettenkäpitan Otto Schuhart z Krzyżem żelaznym I klasy. 16 maja 1940 roku.



Otto Schuhart z oficerami i załogą na pokładzie *U 29*.

eprasa.pl 9415ad6232

leziono jedynie grubą księgę: dziennik pokładowy lotniskowca[19].Około 1.30 *Veendam* podnosi szalupy ratunkowe i wznawia przerwany rejs. Na pomoc przybywają operujące w pobliżu niszczyciele *Kempenfelt* i *Echo.* Grupa niszczyciela *Kelly* oraz krążowników *Caradoc* i *Ceres* po odebraniu sygnału SOS, śpieszy ratować rozbitków z *Courageousa*. Przy czym krążowniki mogły niewiele wnieść do akcji ratunkowej i zostały odesłane do Plymouth.

Impulsive następnego dnia w południe przywiózł do Devonport pierwszych ocalałych: 44 oficerów i 320 marynarzy, a także ciała trzech ludzi, którzy zmarli w czasie rejsu. *Dido* przekazał wszystkich rozbitków na *Ingefielda,* w tym komandora Edwarda M.C. Abel-Smitha, najstarszego stopniem oficera spośród uratowanych. Dodatkowych trzydziestu ośmiu uratowanych zostało przeniesionych z *Collingsworfha na niszczyciel Kelly,* którym dowodził kmdr Louis Mountbatten, przyjaciel Makeig-Jonesa. Po dokładnym przeszukaniu miejsca zatonięcia o świcie i upewnieniu się, że w wodzie nie ma już ocalałych, *Inglefield, Ivanhoe* i *Kelly* obrały kurs na Plymouth. Niszczyciele *Kempenfelt* i *Echo* nie mając na pokładzie żadnych ocalałych, pozostały na miejscu kontynuując polowanie na okręty podwodne w tym rejonie[20].

Bilans strat w wyniku zatopienia *Courageousa* wyniósł 518 członków załogi w tym tylko siedmiu oficerów. Wśród ofiar znalazło się 36 ludzi z personelu lotniczego. Wraz z okrętem utracono także wszystkie samoloty *Swordfishe* z 811. i 822. Sqn. FAA. Uratowano 696 ludzi w tym zastępcę dowódcy lotniskowca, wspomnianego wcześniej Abel-Smitha.

LAURY DLA SCHUHARTA

O 22.00 okręt *U 29* znalazł się w odległości około czterech mil od miejsca ataku na lotniskowiec. Słychać było jedynie sporadyczne detonacje. O północy U-Boot Schuharta wynurzył się.



Na mostku *U 29*. Charakterystyczny wysoki i wąski kiosk U-bootów typu VIIA.

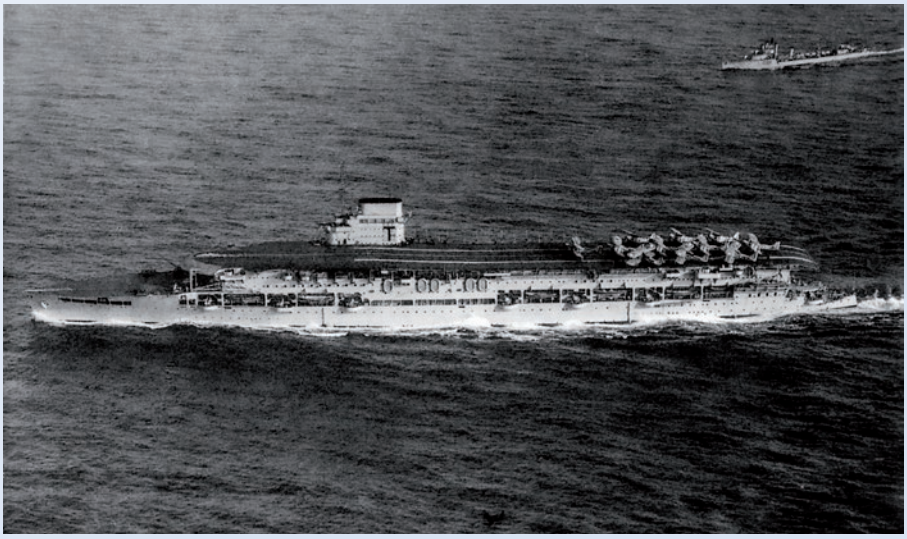
Napięcie spowodowane wielogodzinnymi atakami niszczycieli powoli opadało. Następnego dnia o 10.00 Schuhart wydał rozkaz powrotu do domu. W wyrzutniach pozostały już tylko dwie torpedy a w zbiornikach paliwa na bezpośredni powrót do bazy. Chwilę później z komunikatu Admiralicji podanego przez brytyjskie radio dowiedzieli się, o tym, że zatopionym lotniskowcem był *Courageous*. Krótko po północy 19 września Schuhart skontaktował się przez radio z Dönitzem, meldując o powrocie do bazy i zatopieniu *Courageousa*. O godz. 11.00 następnego ranka nadszedł radiogram od Wielkiego Admirała Raedera z wiadomością o odznaczeniu dowódcy *U 29* Krzyżem Żelaznym I klasy, a pozostałych członków załogi Krzyżami Żelaznymi II klasy.

25 września o godz. 16.50 okręt *U 29* zacumował w bazie okrętów podwodnych w Wilhelmshaven. Na nabrzeżu załogę okrętu witała kompania honorowa i orkiestra. Na pokład *U 29* weszli Hitler, Raeder i Dönitz dokonując przeglądu załogi. Kiedy Hitler dotarł do komandora porucznika Otto Schuharta, uścisnął mu wylewnie dłoń i powiedział: *Dziękuję*[21]*!* Uroczystość tę sfilmowała niemiecka kronika filmowa. Schuharta niemiecka propaganda wykreowała na niemal bohatera narodowego. Wszak ustanowił rekord., zatapiając w jednym rejsie cztery statki (w tym dwa zbiornikowce) i co najważniejsze lotniskowiec *Courageous* o łącznym tonażu 41 950 ton.

PODSUMOWANIE

Zatopienie *Courageousa* było dotkliwym ciosem dla admiralicji brytyjskiej i nie przeszło bez echa. Odbyła się debata w Parlamencie, w czasie której na pytania członków Izby Lordów odpowiadał Pierwszy Lord Morski Winston Churchill. Admiralicja powołała Board of Enquiry (Radę Śledczą), której celem było zbadanie okoliczności zatonięcia *Courageousa*. W toku prowadzonego śledztwa potwierdzono, że okręt został trafiony dwoma torpedami wystrzelonymi przez niemiecki okręt podwodny *U 29* pod dowództwem Otto Schuharta. Trafienia w lewą burtę spowodowały natychmiastowe odcięcie zasilania elektrycznego i szybki przechył. Jednostka zatonęła w ciągu zaledwie 15–20 minut, do czego przyczyniły się otwarte szyby wentylacyjne i wiele drzwi w grodziach wodoszczelnych blisko miejsc eksplozji. Szybko tonący okręt pociągnął za sobą dużą liczbę ofiar, w tym dowódcę komandora W.T. Makeig-Jonesa. Śledztwo wykazało, że w momencie ataku eskorta była zbyt mała. Z czterech towarzyszących niszczycieli, dwa zostały wcześniej wysłane do pomocy zaatakowanemu przez U-boota statkowi *Kafiristan*. Krytycznie oceniono samą koncepcję wykorzystywania dużych lotniskowców w grupach „Hunter-Killer" do aktywnego poszukiwania okrętów podwodnych. Uznano to za zbyt ryzykowne w stosunku do potencjalnych korzyści. Zwrócono też uwagę na dwa techniczne szczegóły jako uzupełnienie obrazu katastrofy. Krytycznym momentem był manewr komandora Makeig-Jonesa, który skierował lotniskowiec pod wiatr, aby umożliwić start samolotom. To ustawiło okręt idealnie na linii strzału *U 29*, co Otto Schuhart nazwał w swoim dzienniku „prezentem". Drugim czynnikiem, zdaniem śledczych, był brak hydrolokatora na *Courageousie*. Choć niszczyciele eskorty miały azdyki, to zbyt mały obszar obserwacji, nie pozwolił na wykrycie przeciwnika. Śledztwo podkreśliło, że bez wsparcia pełnej grupy niszczycieli, lotniskowiec był „głuchy" na zagrożenie podwodne. Bezpośrednim następstwem śledztwa i debaty w Parlamencie była decyzja Admiralicji o natychmiastowym wycofaniu pozostałych lotniskowców z patroli przeciwpodwodnych na wodach Western Approaches. Dowództwo uznało, że lotniskowce są zbyt cennymi i wrażliwymi jednostkami, by operować w ten sposób bez pełnej osłony...

Jan Radziemski



Lotniskowiec *Courageous* z pokładem lekko wydłużonym ku rufie i niskim pokładem rufowym, który zachował do końca służby.

[19] H-J. Röll, „Korvettenkapitän Otto Schuhart", Würzburg 2013, s. 51.

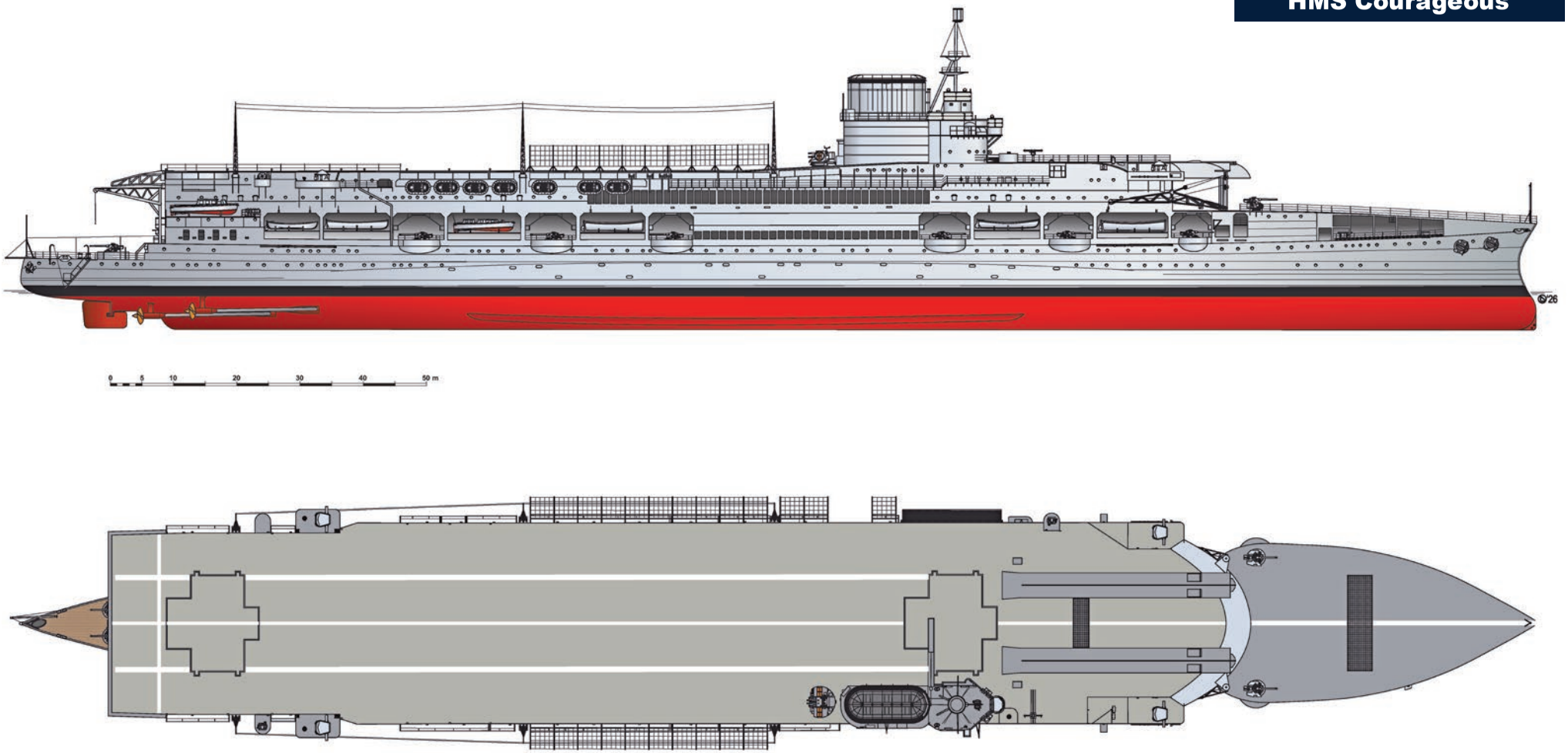
[20] G. H. Haar, „Gathering Storm. The Naval…", s. 143.

[21] H-J. Röll, „Korvettenkapitän…", s. 56.

eprasa.pl 9415ad6232

Zatopienie lotniskowca HMS Courageous

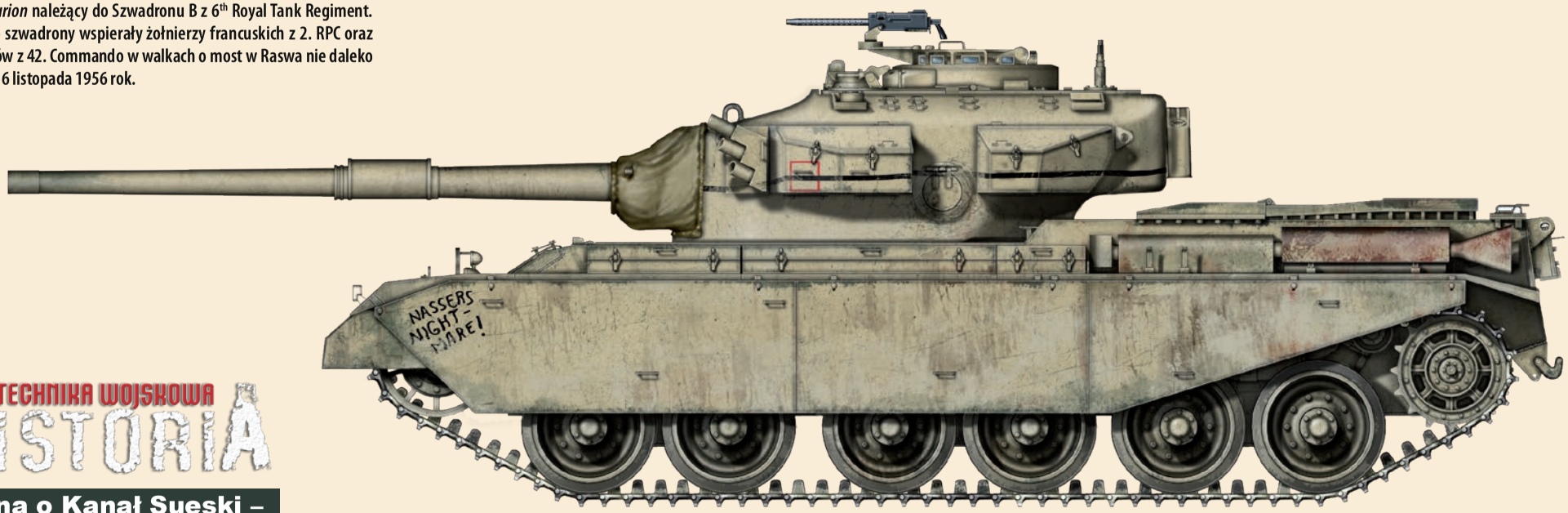
● HMS *Courageous* w 1939 r.



Rys: Grzegorz Nowak © 2026.

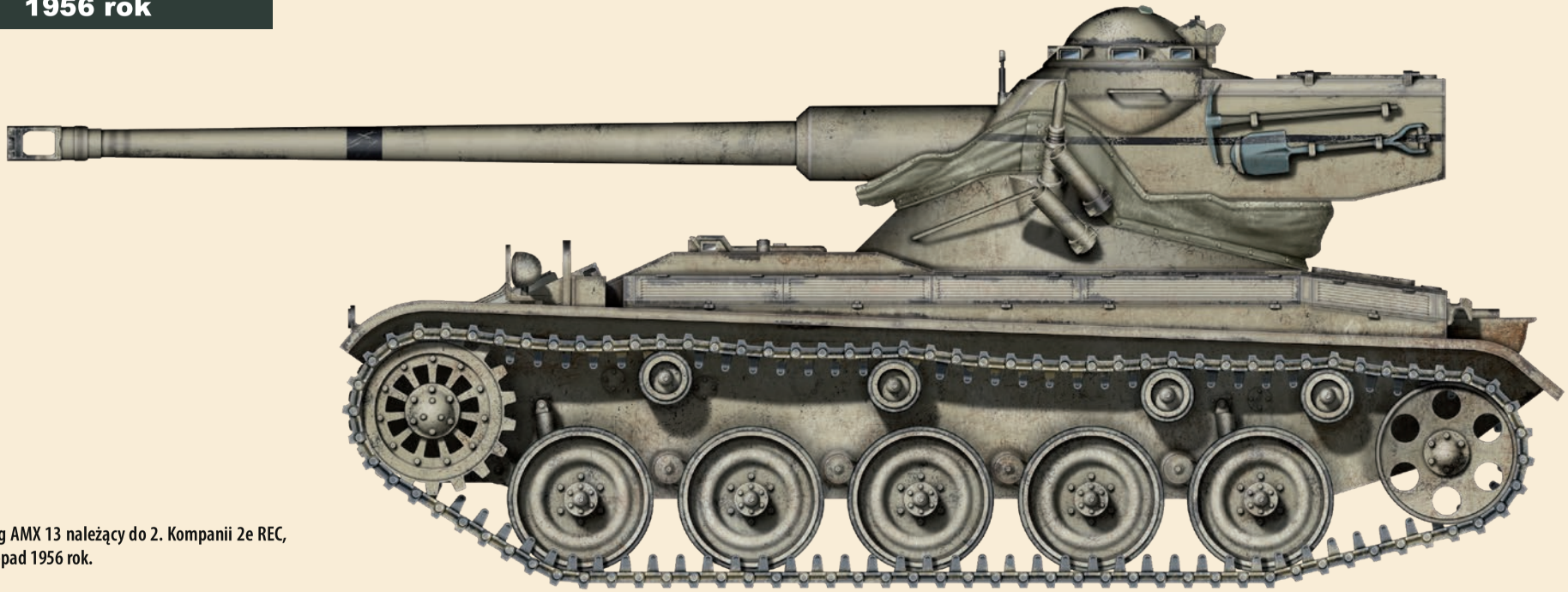
eprasa.pl 9415ad6232

Czołg *Centurion* należący do Szwadronu B z 6th Royal Tank Regiment. Czołgi tego szwadrony wspierały żołnierzy francuskich z 2. RPC oraz Brytyjczyków z 42. Commando w walkach o most w Raswa nie daleko Port Saidu, 6 listopada 1956 rok.



TECHNIKA WOJSKOWA HISTORIA

Wojna o Kanał Sueski – 1956 rok



Francuski czołg AMX 13 należący do 2. Kompanii 2e REC, Port Said, listopad 1956 rok.

Malował: Sławomir Zajączkowski

eprasa.pl 9415ad6232