

Grey Scale #13



DANES-PICTA.COM

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

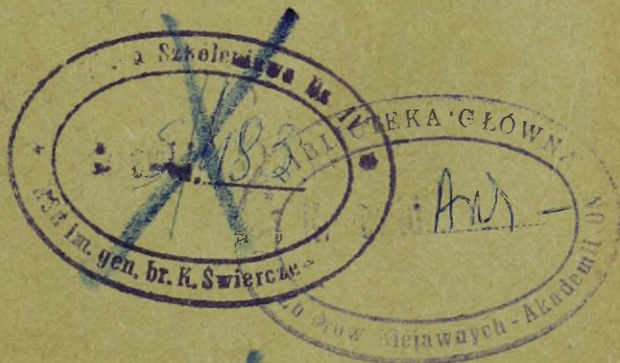


AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

mjr dypl. Cz. KRZEMINSKI

WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA  
LOTNICTWA W KAMPANII WRZESNIOWEJ  
W POLSCE W 1939 r.



4205

WARSZAWA

MAJ

1964



21  
**AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO**  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

---

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

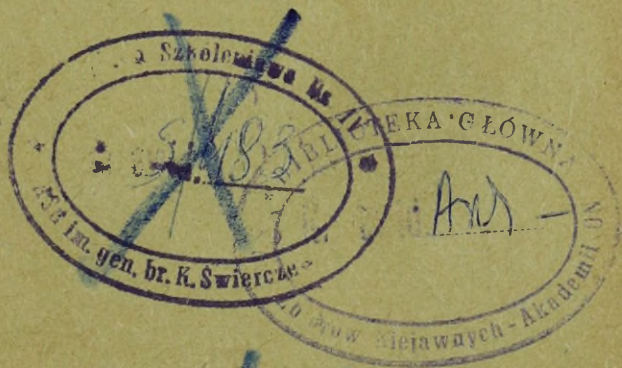
5/68

M

41

mjr dypl. Cz. KRZEMIŃSKI

**WĘZŁOWE PROBLEMY WYKORZYSTANIA  
LOTNICTWA W KAMPANII WRZEŚNIOWEJ  
W POLSCE W 1939 r.**



4205

---

WARSZAWA

MAJ

1964

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

-----  
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

"ZATWIERDZAM"

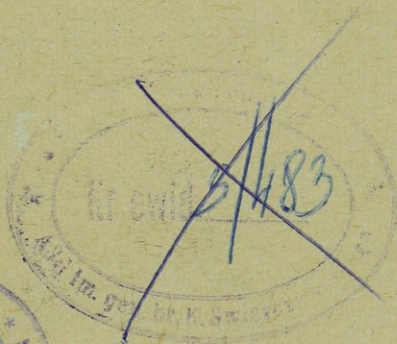
SZEF KATEDRY HIST. SZTUKI WOJENNEJ

41

gen. bryg. prof. St. Okęcki

mjr dypl. Cz. Krzemiński

Węzłowe problemy wykorzystania lotnictwa w kampanii  
wrześniowej w Polsce w 1939 r.



-----  
WARSZAWA

M A J

1964

T R E Ś Ć:

**WSTĘP**

- I. STAN LOTNICTWA POLSKIEGO I ZAMIAR JEGO DZIAŁAŃ W WOJNIE PRZECIWKO HITLEROWSKIM NIEMCOM**
- II. STAN I ZAMIAR DZIAŁAŃ LOTNICTWA NIEMIECKIEGO W WOJNIE PRZECIWKO POLSCE**
- III. ZARYS DZIAŁAŃ I WYKORZYSTANIE LOTNICTWA POLSKIEGO PODCZAS KAMPANII WRZEŚNIOWEJ**
  1. Działania lotnictwa dyspozycyjnego
    - a/ Brygada pocztowa
    - b/ Brygada bombowa
  2. Działania lotnictwa armijnego
- IV. DZIAŁANIA LOTNICTWA NIEMIECKIEGO**  
**WNIOSKI**

Załączniki:

1. Stan i podział lotnictwa polskiego w przededniu wojny w 1939 r.
2. Stan tyłowych jednostek lotnictwa polskiego bezpośrednio przed rozpoczęciem wojny
3. Dane taktyczno-techniczne samolotów polskich
4. Ogólne zestawienie strat samolotów polskich
5. Straty polskiego personelu latającego
6. Obsada personalna głównych stanowisk w lotnictwie polskim w przededniu wojny w 1939 r.
7. Wykaz wyższych dowódców lotnictwa niemieckiego biorącego udział w kampanii wrześniowej w Polsce w 1939 r.
8. Bazowanie lotnictwa polskiego w dniu 1.9.1939 r.

## W S T Ę P

Wojna, która toczyła się przed 1939 rokiem w różnych częściach świata /w Chinach, Hiszpanii i Abisynii/ nie była jeszcze wojną światową, pomimo tego, że objęła ona sobą ponad 600 milionów ludności.

Dopiero agresja Niemiec hitlerowskich przeciwko Polsce w 1939 roku oraz przystąpienie do wojny Anglii i Francji zapoczątkowały drugą wojnę światową.

Druga wojna światowa charakterem swym różniła się zasadniczo od pierwszej wojny światowej. Właśnie podczas drugiej wojny światowej po raz pierwszy na bardzo szeroką skalę zostało zastosowane lotnictwo w operacjach.

Lotnictwo odegrało dużą rolę w działaniach wojennych w tej pierwszej kampanii drugiej wojny światowej, w kampanii wrześniowej w Polsce 1939 r.

Należy jednak pamiętać, że lotnictwo polskie do wojny nie było przygotowane. Nie mogło więc siłą rzeczy odegrać takiej roli, jakiej wymagały potrzeby prowadzenia nowoczesnej wojny.

W okresie międzywojennym, przygotowanym do prowadzenia na szeroką skalę operacji powietrznych mógł być tylko napastnik, który sam sobie wyznaczył termin rozpoczęcia wojny.

Przyczyną tego był długi cykl produkcyjny sprzętu lotniczego, a z drugiej strony, bardzo szybkie starzenie się tego sprzętu i gigantyczne koszty produkcji. Żadna ze stron w układzie lat 1935-1939 nie mogła pozwolić sobie na odnawianie zapasów i utrzymanie w gotowości masowo wyprodukowanych nowoczesnych samolotów.

Niemcy hitlerowskie same sobie wyznaczyły termin napadu i na ten termin osiągnęły masową gotowość sprzętu lotniczego, usypiając przy tym czujność innych państw. Tym samym jeszcze przed rozpoczęciem wojny wygrały swój wielki atut lotniczy w stosunku do Polski, która do wojny przystąpiła pod przymusem.

## I. STAN LOTNICTWA POLSKIEGO I ZAMIAR JEGO DZIAŁAŃ

### W WOJNIE PRZECIWKO HITLEROWSKIM NIEMCOM

Mobilizacja lotnictwa polskiego rozpoczęła się już w kwietniu 1939 r. i odbywała się stopniowo. W pierwszym rzucie powołano personel latający. Służby i dalsze roczniki mobilizowały się już po wybuchu wojny. Z tego powodu wielu rezerwistów powołanych po 1.9., na skutek znacznej odległości od macierzystych jednostek i dezorganizacji transportu, nie mogło być wcielonych do pododdziałów. Tworzyły się z nich, jak i z rezerwistów innych rodzajów wojsk, grupy poszukujące swoich oddziałów. Ogólna ilość oficerów, podoficerów i szeregowców lotnictwa, która w czasie pokoju wynosiła około 6000 ludzi, wzrosła na dzień 1.9.1939 r. do 7600, a na dzień 17.9 - do 13.000. Mobilizacja lotnictwa do czasu wojny przebiegała w Polsce na ogół sprawnie.

Od marca 1939 r. Sztab Lotnictwa przy Sztabie Głównym poświęca cały swój wysiłek przystosowaniu istniejących sił lotniczych do planu działań oraz przejścia ich z organizacji czasu pokojowego na organizację wojenną.

W okresie od marca do września 1939 r. ilości rozporządzalnych sił lotnictwa nie udało się powiększyć ani dzięki produkcji krajowej, ani przez zakup sprzętu lotniczego. Lotniczy przemysł krajowy, nie tylko nie zwiększył produkcji, ale nawet dały się zauważyć pewne zahamowania na tym odcinku. Za granicą, po wielu przewlekłych pertraktacjach doszło do zakupu we Francji - 160 samolotów myśliwskich Morane - 406 oraz w Anglii - 100 lekkich bombowców Fairray Battle, 11 myśliwców Hurricane i 1 Spitfire. Wybuch wojny uniemożliwił dostarczenie tego sprzętu do Polski.

Pierwszy transport z Anglii zawrócił z Bałtyku i został skierowany do Konstancji. W maju 1939 r. zawarto umowę z

Francją na przysłanie do Polski, w wypadku napadu Niemiec, pięciu dywizjonów bombowych Amiot - 143 /po 12 samolotów/ dla działań z lotnisk polskich, w okresie kilku dni. Do tej akcji jednak również nie doszło.

W tym stanie rzeczy lotnictwo polskie w przededniu wojny w 1939 r. ogółem posiadało 43 eskadry, a mianowicie:

- 15 eskadr myśliwskich /w tym 12 na samolotach P-11, a 3 na samolotach P-7/;
- 4 eskadry bombowe /samoloty "Łoś"/;
- 12 eskadr liniowych /samoloty "Karaś B"/;
- 12 eskadr obserwacyjnych /w tym 7 na samolotach P-XIII i 5 na samolotach "Czapla/.

Eskadry myśliwskie i liniowe posiadały po 10, eskadry bombowe - po 9, a obserwacyjne - po 7 samolotów. Ponadto dowódcy dywizjonów myśliwskich posiadali samoloty.

W sumie lotnictwo polskie posiadało około 400 samolotów bojowych, nie licząc samolotów znajdujących się w remoncie i w szkołach lotniczych.

27 sierpnia 1939 roku rozpoczęło się przebazowywanie jednostek lotniczych z lotnisk stałych na lotniska polowe. W pierwszej kolejności przebazowano rzuty nazistwnie transportem samochodowym i kolejowym.

Rzuty powietrzne przeleciały na lotniska polowe w dniach 30 i 31 sierpnia.

Tak więc 1 września 1939 r. lotnictwo polskie znajdowało się w pełnej gotowości bojowej na lotniskach polowych.

Ogólna koncepcja podziału lotnictwa w planie "Zachód" przewidywała przydzielenie do wszystkich armii<sup>x/</sup> jednostek myśliwskich /zasadniczo - jeden dywizjon/, rozpoznawczych /jedną eskadrę liniową/, obserwacyjnych /1-2 eskadry/ oraz po jednym plutonie samolotów łącznikowych. Na szczeblu Naczelnego Wodza została zorganizowana Brygada Bombowa - - - - -  
x/ Podział poszczególnych jednostek lotniczych przydzielonych do armii ilustruje załącznik 1.

wa /4 eskadry bombowe "Łosi" i 5 eskadr liniowych "Karasi"/ oraz Brygada Pościgowa 5 eskadr myśliwskich/.

Jak z powyższego podziału lotnictwa wynika, około 1/3 sił z całości posiadanych wojsk lotniczych znajdowała się w dyspozycji Naczelnego Wodza.

Wytyczne użycia lotnictwa polskiego w wojnie przeciwko Niemcom zostały opracowane przez Sztab Lotniczy i wydane w lipcu 1939 roku. Oprócz tego opracowany był plan rozmieszczenia eskadr na wypadek wojny oraz wyznaczone zostały pasy rozpoznania dla lotnictwa armii.

Według tych wytycznych Brygada Bombowa, pozostająca w dyspozycji Naczelnego Wodza, miała być użyta w pierwszym rzędzie przeciwko siłom żywym nieprzyjaciela na polu bitwy i na bliskich tyłach, a dopiero w drugiej kolejności do niszczenia lotnictwa nieprzyjaciela na jego lotniskach oraz do zwalczania transportów kolejowych i samochodowych nieprzyjaciela. Ponadto brygada ta miała prowadzić rozpoznanie na rzecz Naczelnego Wodza.

Brygadę Pościgową natomiast planowano użyć do obrony powietrznej obszaru kraju /głównie Warszawy/. Ponieważ w skład tej brygady wchodziło jedynie 54 samoloty, a system obserwacji powiadamiania /tzw. sieć dozoru/ rozbudowany był tylko w rejonie Warszawy, można z całą pewnością stwierdzić, że lotnictwo myśliwskie Naczelnego Wodza mogło być użyte wyłącznie do osłony stolicy kraju.

Lotnictwo armijne /przydzielone poszczególnym armiom/ miało wykonywać zalecenia na korzyść danej armii, to znaczy: prowadzić rozpoznanie, wspierać i osłaniać wojska armii.

Ogólnie biorąc taka była koncepcja wykorzystania lotnictwa polskiego w wojnie przeciwko Niemcom. Ważne zasady masowania wysiłku lotnictwa i centralizacji dowodzenia nie mogły być praktycznie zrealizowane na skutek wadliwej organizacji i dyslokacji.

## II. STAN I ZAMIAR DZIAŁAŃ LOTNICTWA NIEMIECKIEGO W WOJNIE PRZECIWKO POLSCE

Lotnictwo niemieckie jako samodzielny rodzaj sił zbrojnych było zorganizowane w cztery floty powietrzne <sup>x/</sup>.

Całe lotnictwo skierowane przeciw Polsce, pod zwierzchnim dowództwem Göringa, składało się zasadniczo z dwóch flot powietrznych. 1 Flota pod dowództwem gen. Kesselringa miała działać z dwóch baz: z Pomorza Zachodniego i z Prus Wschodnich. Miała ona współdziałać z grupą armii "Północ". 4 Flota Powietrzna pod dowództwem gen. Löhra współdziałała z grupą armii "Południe", posiadając jedną bazę na Dolnym Śląsku, a drugą na terenie Słowacji. W sumie w składzie tych flot było ponad 1400 nowoczesnych samolotów bojowych. Pozostałe floty /21 3/ przeznaczono do obrony zachodnich obszarów Niemiec.

W rzeczywistości Niemcy użyli również część sił z 2 i 3 Floty Powietrznej, które bazowały na zachodzie Rzeszy. Właśnie po kilku dniach wojny, gdy dowództwo niemieckie zorientowało się, że nie należy oczekiwać zagrożenia ze strony państw zachodnich, skierowało na front polski pewne siły z tych flot, <sup>xx/</sup> a nawet dokonano przebazowania niektórych jednostek lotnictwa bombowego na wschód.

Jak przewidywano użyć lotnictwo niemieckie przeciwko Polsce?

Już 11 kwietnia 1939 roku Hitler zatwierdził plan napadu na Polskę. Plan ten, pod nazwą "Fall Weiss", przewidywał wykonanie niespodziewanego i szybkiego uderzenia, celem uniemożliwienia mobilizacji i koncentracji armii polskiej. Rozbicie głównych sił polskich i zniszczenie ich na zachodnich

x/ "Wojna wyzwolenicza narodu polskiego w latach 1939-1945",  
Wyd. MON 1963, s. 91.

xx/ Według źródeł niemieckich w sumie lotnictwo użyte przeciwko Polsce liczyło 1875 samolotów, nie licząc samolotów lotnictwa morskiego.

obszarach Polski zanim Francja i Anglia zdołają wystąpić zbrojnie przeciw Niemcom. x/

Cele niemieckich wojsk lądowych i sposób prowadzenia wojny określał rozkaz Naczelnego Dowódcy Wojsk Lądowych gen. płk Brauchitscha, w którym czytamy:

"Zamiarem Naczelnego Dowództwa jest zapobiec regularnej mobilizacji i koncentracji polskiej armii przez niespodziewaną inwazję polskiego terytorium i zniszczenie masy polskiego wojska, której należy się spodziewać na zachód od linii Wisła - Jarów". xx/

Wynikający z powyższych założeń plan użycia lotnictwa przewidywał, że przeciw Polsce rzuci się prawie wszystkie posiadane siły lotnicze, za wyjątkiem nielicznych formacji pozostawionych na zachodzie.

Niemiecki plan wojny "Fall Weiss" przewidywał następujące główne zadania dla lotnictwa:

- zniszczenie lotnictwa polskiego;
- udaremnienie mobilizacji i koncentracji wojsk polskich;
- wsparcie wojsk lądowych, a szczególnie związków pancernych i zmotoryzowanych;

Zadanie zniszczenia lotnictwa polskiego przewidywano wykonać w pierwszym i drugim dniu wojny przez uderzenia na lotniska większością sił własnego lotnictwa. Podkreślano przy tym, iż moment pierwszego przelotu lotnictwa niemieckiego przez granicę polski powinien być skoordynowany z przekroczeniem granicy przez wojska lądowe.

Zadanie dezorganizacji i udaremnienia mobilizacji oraz koncentracji wojsk polskich miało być wykonane przez

x/ "Agresja na Polskę w świetle dokumentów" Tom II s. 48 - 49. Wyd. Polski Instytut Wydawniczy Warszawa 1946.  
xx/ Polskie Siły Zbrojne w Drugiej Wojnie Światowej, Londyn, Instytut Historyczny im. gen. Sikorskiego t. I, cz. I. s. 433.

Luftwaffe poprzez niszczenie węzłów kolejowych, przerwanie ruchu transportów kolejowych i wzbronienie koncentracji wojsk.

Tak więc w pierwszym, zasadniczym etapie operacji lotniczej obie floty powietrzne miały zniszczyć lotnictwo polskie i jego bazy. Miało to zapewnić Niemcom całkowite panowanie w powietrzu i umożliwić przejście do następnego etapu operacji lotniczych, którego celem było sparaliżowanie mobilizacji i koncentracji wojsk polskich w głębi kraju. W drugim etapie część sił lotniczych miała wspierać bezpośrednio wojska lądowe, przede wszystkim związki pancerne.

Niemiecki plan wojny /Fall weiss/ nakazywał prowadzenie przygotowań do wojny w całkowitej tajemnicy, wskazując, że stan wojenny nie będzie ogłoszony i uderzenie na Polskę będzie dokonane bez wypowiedzenia wojny.

### III. ZARYS DZIAŁAŃ I WYKORZYSTANIE LOTNICTWA POLSKIEGO PODCZAS KAMPANII WRZESNIOWEJ

Na podstawie ogólnego przebiegu całości działań wojennych kampanię wrześniową 1939 roku w Polsce podzielić można na następujące etapy;

Pierwszy etap wojny /1-6 września/. Treścią tego etapu była bitwa o główną linię oporu. W bitwie tej wojska polskie poniosły ogromne straty i zostały zmuszone do wycofania się w głąb kraju.

Drugi etap wojny /7-17 września/. Treścią tego etapu były nieudane próby odtworzenia przez wojska polskie obrony na rubieży Narwi, Wisły i Sanu, podczas gdy Niemcom udało się dokonać głębokiego manewru oskrzydającego, zamknąć strategiczny front okrążenia nad Bugiem oraz rozciąć i okrążyć większość sił Polskich nad Bzurą, w Kieleckiem i na Lubelszczyźnie.

Trzeci etap wojny /18 września - 5 października/.  
Treścią tego etapu była walka odosobnionych, pozosta-  
łych resztek okrążonych zgrupowań polskich pod  
Lwowem, Tomaszowem Lubelskiem i Kieleckiem oraz  
obrona ośrodków oporu w Warszawie, Modlinie i na  
Wybrzeżu /Hel/.

W dniu 1 września o godzinie 4.45 wojska niemieckie  
przekroczyły granice państwowe Polski, dokonując napaści bez  
wypowiedzenia wojny. Uderzyły one na czterech kierunkach ope-  
racyjnych: północnym, północno-zachodnim, zachodnim oraz  
południowo-zachodnim, wkracząc na Mazowsze, Pomorze, Śląsk  
i Podhale. Wraz z wojskami lądowymi weszła do akcji hitlerow-  
ska Luftwaffe, bombardując zarówno obiekty o znaczeniu wojsko-  
wym, jak też wiele miast oraz miejscowości położonych w głębi  
kraju. Jednocześnie na Bałtyku niemiecka marynarka wojenna  
rozpoczęła operacje morskie przeciwko polskiej obronie wybrzeża.

#### 1. Działania lotnictwa dyspozycyjnego

a/ Brygada pościgowa /dowódca - płk pil. Stefan Pawlikowski/  
będąc w dyspozycji dowódcy ośrodka OPL Warszawy, działała  
w rejonie stolicy osłaniając ją od uderzeń z powietrza  
i rozpoznania lotniczego nieprzyjaciela.

W celu wykrywania i naprowadzania własnych myśliwców na samolo-  
ty nieprzyjaciela była zorganizowana sieć dozoru, która  
choć przestarzała /składała się wyłącznie z sieci przewodowej/,  
właśnie jedynie w wypadku Warszawy dawała pewne możliwości  
wykorzystania jej dopóki nie wycofały się posterunki przygra-  
niczne. Dowódca brygady trafnie przewidział, że najbardziej  
zagroźna stolicy kierunek z Prus Wschodnich i zdecydował rozmieści-  
ć dywizjon, na północ od Warszawy.

W dniu 1 września lotnictwo niemieckie wykonało dwa  
duże naloty na stolicę, x/ które zostały - - - - - przechwycone - - -  
x/Pierwszy nalot wykonany był ok. godz. 7.50 i składał się z 80  
bombowców He-111 i Do-17 oraz 20 Me-110. Drugi natomiast  
nalot miał miejsce około godz. 16.30 i brało w nim udział ponad  
30 bombowców, 9 bombowców nurkujących Ju-87 oraz 20 myśliwców.

przez myśliwce brygady pościgowej przed dółtem w rejon Warszawy. Pomimo bardzo dużej przewagi ilościowej nieprzyjaciela, odparcie i zwalczanie nalotów lotnictwa niemieckiego było zorganizowane w sposób niespodziewany i gwałtowny tak, że bombowce, pośpiesznie zrzucały swój ładunek nad polami i miejscowościami podwarszawskimi w większości nie dotarły nad miasto.

W odparciu pierwszego nalotu wzięły udział wszystkie 54 samoloty brygady, po południu natychmiast tylko 30 samolotów.

Walki powietrzne wykazały olbrzymią przewagę sprzętu niemieckiego oraz jego uzbrojenia. Bombowce niemieckie po zrzuconiu bomb uchodziły bezkarnie przed pościgiem polskich myśliwców. Piloci polscy nadrabiali braki swoich samolotów dobrym wyszkoleniem, niezwykłym poświęceniem i żąrtością w walce. Zupełną nieprzydatność w prowadzeniu walk powietrznych wykazały samoloty P-7 123 eskadry, która poniosła duże straty.

Ogólne straty brygady za pierwszy dzień działań wyniosły: 2 pilotów zabitych /obaj na P-7/, 8 rannych; 14 samolotów zniszczonych, ponadto dalszych 20 uszkodzonych, które udało się doprowadzić do stanu bojowego w dniu 2 września.

Jeżeli chodzi o rezultaty, to zniszczono 14 samolotów nieprzyjaciela, 5 prawdopodobnie oraz 10 uszkodzono.

W dniach 2 i 3 września intensywność działań brygady pościgowej znacznie zmalała. Lotnictwo niemieckie, uwzględniając doświadczenia pierwszego dnia nalotów, zaczęło stosować nową taktykę nalotów polegającą na działaniu z zaskoczenia, na różnych wysokościach i z różnych kierunków. W dniu 2 września do walk powietrznych w ogóle nie doszło, a 3 września przeohyciono kilka małych i jedną większą grupę. Straty brygady w tym dniu wyniosły 2 pilotów ciężko rannych i 3 samoloty zniszczone.

Zestrzelono 4 samoloty niemieckie. Lotnictwo niemieckie coraz częściej jednak przenika nad Warszawę. Brygada przebazowana zostaje na węzeł lotniskowy w rejonie Błonia. Stan bojowy brygady 34 samoloty. Sieć dozoru jest zdezorganizowana i start na alarm<sup>x/</sup> nie jest już skuteczny.

Począwszy od dnia 5.9. brygada zmienia swoją taktykę, stosuje patrolowanie i na podejściach do Warszawy znów dochodzi do walk powietrznych.

W dniu 6.9. brygada po raz pierwszy otrzymuje zadanie rozpoznania na rzecz Naczelnego Wodza na kierunkach: Tomaszów Maz., Łódź i Końskie, Kielce.

Dane z rozpoznania potwierdzają wiadomości o zbliżaniu się wojsk niemieckich do Łodzi. Zwiększa to jeszcze bardziej zaciętość i zapał do walki wśród personelu brygady.

W dniu tym brygada otrzymuje zadanie nie związane z osłoną Warszawy, a dotyczące tzw. "wymiatania" rejonu: Łódź, Uniejów, Koło, Slesin, na styku armii "Łódź" i "Poznań". Działania te, przeprowadzone całością sił /około 20 samolotami/, doprowadziły do spotkania w rejonie Kutno, Łowicz, Sochaczew kolejno dwóch nalotów bombowców nieprzyjaciela. Po bardzo zaciętych walkach powietrznych zestrzelono 12 samolotów niemieckich. Trzech pilotów brygady nie powróciło z lotu.

Dnia 7.9. brygada zostaje przebazowana na węzeł lotniskowy w rejonie Lublina, gdzie jednak nie zostaje podporządkowana żadnemu dowódcy związku operacyjnego, a do samodzielnych działań nie ma odpowiednich warunków /brak sieci dozoru, łączności itp/.

Po włączeniu dywizjonów armijnych stan jej powiększa się do 53 samolotów. Brygada bierze udział /zresztą skromny/ w bitwie o środkową Wisłę. Już dnia 9.9. przebazowuje się na Wołyn, skąd ponownie powraca pod Lublin. Dnia 12.9. zostaje przebazowana na węzeł lotniskowy Hrubieszów, Łuck, a 14.9. do rejonu Brzeżan.

x/ Stan alarmu - załoga w samolocie w pełnym pogotowiu, silniki od czasu do czasu nagrzewane.

Przez cały ten okres rzuty naziemne nie mogły nadażyć za rzutami powietrznymi, które wskutek tego nieraz 1-2 dni były bez paliwa. Dowódca brygady otrzymał dorywcze rozkazy od NDL lub nawiązywał łączność z najbliższym dowódcą związku operacyjnego.

Tak więc jedyna dyspozycyjna brygada pościgowa w ciągu pierwszych dni wojny z trudem, przy dużym poświęceniu załóg, wykonywała zadania osłony obszaru Warszawy. Zaangażowanie - niezbędne zresztą - osłóści sił myśliwców brygady do osłony stolicy wykluczało jakkolwiek możliwość użycia lotnictwa dyspozycyjnego do osłony rejonu koncentracji armii "Prusy" lub zabezpieczenia przed atakami z powietrza związków armii "Łódź" i "Kraków", walczących z głównym zgrupowaniem wojsk niemieckich. Osłony przed uderzeniami z powietrza pozbawione były również ważne ośrodki administracyjne i gospodarcze kraju.

b/ Brygada bombowa /dowódca - płk dypl. obs. Władysław Heller/ miała działać na rozkaz Naczelnego Dowódcy Lotnictwa /NDL/, który nie postawił dowódcy brygady żadnego ramowego zadania i ograniczył jego inicjatywę w dysponowaniu siłami do 2-3 eskadr; pozostałe siły miały działać na rozkaz NDL. Zmiana lotnisk przez dywizjony bombowe została również uzależniona od aprobaty NDL.

W okresie pierwszych trzech dni wojny brygada została użyta w celu zwalczania wojsk 16 niemieckiego korpusu pancernego, lecz działała tylko częścią sił.

1 września brygada zadań nie wykonywała na skutek niezdecydowania Naczelnego Dowódcy Lotnictwa. W dniu tym Naczelny Wódz, pod wpływem wojaż jeszcze hamujących czynników politycznych Zachodu, wydaje rozkaz zabraniający bombardowania poza granicami państwa.

W dniu 2 września dowódca brygady z własnej inicjatywy wydaje rozkaz 6 dywizjonowi, bombardować kolumny pancerne nieprzyjaciela /16 KPanc/ w rejonie; Częstochowa, Kłebuck, Herby.

Naczelne Dowództwo Lotnictwa natomiast jest nadal  
chwijne i wydaje w ciągu dnia dwa skrajne zarządzenia  
w stosunku do dywizjonów "Łosi".

Z rana zapowiada przebazowanie ich na lotniska wołyńskie,  
a pod koniec dnia nakazuje przesunięcie 10 dywizjonu w  
rejon na zachód od Łodzi i 15 dywizjonu pod Węgrów z tym,  
że mają być one użyte przeciw wojskom pancernym.

Obydwa dywizjony zużyły na przebazowanie cały dzień następny,  
w którym nie zdołały wejść do akcji.

Uderzenia bombowe w dniu 3 września na kolumny 16 KPanc npla  
wykonują jedynie: 2 dywizjon /dwukrotnie/ oraz 55 eskadra  
liniowa w rejonie Częstochowa, Radomsko.

W obu omawianych dniach straty dywizjonów brygady  
bombowej są bardzo duże i wynoszą do 30-40 % stanu wyjściowego.

Straty i zniszczenia atakowanych kolumn pancernych  
nieprzyjaciela były niewątpliwie znaczne, co potwierdzają  
niektóre źródła niemieckie, ale ogólnie rzecz biorąc nie  
miały większego wpływu na zahamowanie tempa natarcia 16 korpusu  
pancernego npla.

Do rozpoznania na rzecz Naczelnego Wodza nie wydzie-  
lono żadnego pododdziału. Rozpoznanie prowadziły w zasadzie  
wszystkie dywizjony brygady określonymi siłami.

Począwszy od 4 września brygada bombowa prowadzi  
działania bardziej zdecydowane przeciwko 16 korpusowi pance-  
rnemu, wprowadzając do akcji przede wszystkim dywizjony "Łosi".

Wysiłek brygady zaczyna się rozdawać, ze względu  
na dojrzewające niebezpieczeństwo w tym czasie z północy  
ze strony wojsk lądowych nieprzyjaciela.

W dniu 4.9. brygada wykonuje pięć uderzeń bombowych,  
z których trzy zostają skierowane w rejon Radomsko, Piotrków;  
jedno w rejon Ciechanowa i jedno w rejon Wielunia. Wszystkie  
uderzenia zostają skierowane w celu niszczenia i obezwładnie-  
nia wojsk naziemnych nieprzyjaciela, a przede wszystkim  
przeciwko jego wojskom pancernym.

W dniu 5.9. jedno uderzenie "Łosi" zostało wykonane przeciwko wojskom 16 korpusu pancernego i dwa w rejon Ciechanów, Nasielsk, Pułtusk w celu zwalczania siły żywej i środków ogniowych nieprzyjaciela.

6.9. zostało wykonane jedno uderzenie w rejon Maków, Różan w celu niszczenia wojsk naziemnych nieprzyjaciela.

Jeżeli chodzi o prowadzenie rozpoznania na rzecz Naczelnego Wodza, to w okresie 4-6 września było ono bardziej intensywne niż w poprzednich dniach. Przeciętnie w ciągu dnia brygada wykonywała 9 lotów na rozpoznanie. Szczególnie dokładnie prowadzono rozpoznanie na kierunku Radomsko, Piotrków, Tomaszów Maz., gdzie nacierał 16 korpus pancerny npla oraz na kierunku Szczekocin, Kielce, gdzie powstała luka w polskim froncie.

W okresie 7-9.9. brygada w dalszym ciągu wykonywała uderzenia bombowe na wojska pancerne 3 armii niemieckiej w rejonie Maków, Różan i na północ od Wyszkowa oraz Małkini. Łącznie przeciwko tym wojskom wykonano 13 uderzeń bombowych jednak stosunkowo małą ilością samolotów; średnio w jednej grupie było do 9 samolotów.

W okresie zwrotu niektórych związków niemieckich do bitwy nad Bzurą wykonane zostały przez brygadę trzy uderzenia bombowe na kolumny zmotoryzowane w rejonie Stryków, Ozorków oraz Brzeziny, Rawa Mazowiecka.

Od 10.9. działając z lotnisk na Wołyniu brygada niszczy wojska pancerne, które przerwały się przez San w Radymnie i kontynuowały natarcie na Rawę Ruską. Ogółem wykonano wówczas cztery uderzenia bombowe.

Dnia 16.9. zostało wykonane ostatnie uderzenie bombowe przez 15 dywizjon/"Łosi"/ na wojska 19 korpusu pancernego npla pod Włodawą.

Podkreślić należy, że przez cały okres działań, brygada wykonuje swoje zadania w niezwykle ciężkich warunkach, głównie z powodu braku zaopatrzenia, silnego przeciwdziałania lotnictwa npla i jego naziemnych środków obrony przeciwlotniczej oraz złej łączności z dowództwem.

Pod koniec drugiego etapu kampanii wrześniowej ogólne straty brygady bombowej wyniosły ponad 50 % samolotów i 30 % personelu latającego.

O małej efektywności bombardowań brygady w dużej mierze zdecydował sposób jej użycia, który nie zapewniał maksymalnego wykorzystania jej możliwości bojowych; brygada wykonywała w większości wypadków uderzenia kolejne i tylko dywizjonami.

## 2. Działania lotnictwa armijnego

W okresie początkowym wojny wszystkie armie /za wyjątkiem armii odwodowej "Prusy"/ rozporządzały przydzielonym lotnictwem. Współdziałające z wojskami lądowymi lotnictwo niemieckie działało przede wszystkim na głównych kierunkach natarcia i tam z miejsca uzyskiwało panowanie w powietrzu. W najgorszych warunkach znalazło się lotnictwo armii "Łódź", gdzie jeden słabo wyposażony dywizjon, <sup>x/</sup> chociaż spisywał się niezwykle dzielnie, poniósł duże straty i został dosłownie przytłoczony siłą niemieckiego lotnictwa.

Inne dywizjony myśliwskie również działają bardzo intensywnie na kierunkach swoich armii, staczają dużo walk powietrznych, zwalczają w miarę możliwości naloty bombowców nieprzyjaciela, ale nigdzie nie mogą w pełni osłonić własnych wojsk od uderzeń z powietrza.

Rozpoznanie powietrzne wszystkich armii na ogół trafnie i stosunkowo szybko określa główne kierunki natarcia nieprzyjaciela. W szczególności należy podkreślić ustalenie już pod koniec dnia 1.9. przez lotnictwo armii "Łódź" i "Kraków" głównego kierunku uderzenia 16 korpusu pancernego na północ od Częstochowy oraz zarysowującego się obejścia lewego skrzydła armii "Kraków". Także samo lotnictwo armii "Pomorze" już w godzinach rannych dnia 1.9. ustaliło główny kierunek działań 3 DPanc npla /kier. na lasy Koronowskie /. Niektóre eskadry rozpoznawcze armii wykonują również bombardowanie. I tak na przykład 24 eskadra z armii "Kraków" 2.9. wykonuje uderzenie na kolumny wojsk 16 KPanc w rejonie Częstochowy nie ponosząc strat. Natomiast w dniu 3.9. ta sama eskadra wykonuje również uderzenie na kolumnę <sup>pancerną</sup> npla na szosie x/ Jedna eskadra była wyposażona w samoloty P-7.

Jabłonka, Podwlik, tracąc 1 samolot.

Lotnictwo obserwacyjne działa również niezwykle intensywnie we wszystkich armiach, ponosi jednak duże straty i to zarówno od nieprzyjaciela, jak i od wojsk własnych. Zestrzeliwanie własnych samolotów było plagą we wszystkich armiach.<sup>x/</sup> Na uwagę zasługują działania lotnictwa obserwacyjnego armii "Pomorze", które w dniach 2-3.9. podejmuje niezwykle trudną akcję utrzymania łączności z siłami armii odciętymi w borach Tucholskich.

Ogólne straty samolotów we wszystkich jednostkach lotnictwa polskiego za pierwsze trzy dni wojny wynoszą 27 %.

W okresie 4-6 września działania lotnictwa armijnego przebiegają następująco.

Na północy dowódca armii "Modlin" nakazuje 41 eskadrze /"Karasi"/ wykonać uderzenie bombowe na wojska pancerne pod Ciechanowem. Eskadra ta bazuje na rozmoakłym lotnisku i chociaż samoloty zabierały tylko po 4 bomby 50 kg, z siedmiu startujących trzy zostały poważnie uszkodzone przy starcie. Przebazowanie eskadr z tej armii na nowe lotniska polowe trwa cały dzień.

Prowadzone rozpoznanie przez lotnictwo armii "Modlin" w dniu 5.9. nie dostarcza danych o aktualnej sytuacji na polu bitwy. W rezultacie, powstała po klęsce dwóch dywizji piechoty albrzymia luka we froncie armii, od Ciechanowa aż po Sierpc, nie była dokładnie rozpoznana, a zwrot 3 armii niemieckiej ku Narwi nie został zauważony.

Lotnictwo armii "Pomorze" w tym okresie nie rozpoznało ruchów jednostek 19 korpusu pancernego npla. Prowadzi ono rozpoznanie pod Bydgoszczą i Toruniem, gdzie intensywność działań wojsk naziemnych npla jest mała. Dywizja myśliwska tej armii działa bardzo intensywnie, osłaniając między innymi most na Wiśle w Toruniu, po którym część związków przeprawia się z prawego brzegu na południe. Lotnictwo niemieckie nie może wzbronąć przeprawy przez ten most ze względu na skuteczną osłonę polskich myśliwców.

---

<sup>x/</sup>Niefortunny rekord po tym względem pobiła piechota armii "Łódź" i "Kraków".

Dywizjon myśliwski armii "Poznań" skutecznie wzbrania prowadzenia rozpoznania lotniczego przez nieprzyjaciela. Dzięki, między innymi, tym działaniom lotnictwo rozpoznawcze niemieckie nie potrafiło wykryć przegrupowania armii "Poznań" i Pomorze do bitwy nad Bzurą. Lotnictwo armii "Poznań" działa na olbrzymiej przestrzeni, często zmieniając miejsce bazowania.

Zasadniczym błędem w całokształcie działań lotnictwa armii "Łódź" jest stosunkowo mała częstotliwość zmiany lotnisk bazowania. Z tego też powodu w dniu 4.9. eskadra nieprzyjaciela Me - 109 przechwytuje kilka samolotów dywizjonu myśliwskiego na lotnisku tuż po ich lądowaniu i niszczy 3 samoloty na lotnisku oraz 2 zestrzeliwuje po nierównej walce w powietrzu.

Decyzja NDL, dywizjon myśliwski i eskadra rozpoznawcza z armii "Kraków" zostają wycofane nad środkową Wisłę. Armia rozpoczynająca odwrót w nader trudnych warunkach potrzebuje danych z rozpoznania lotniczego. Tego rodzaju zadania wykonują na korzyść armii eskadry obserwacyjne wyposażone w samoloty o bardzo słabych osiągnięciach i danych taktyczno-technicznych.<sup>x/</sup>

Lotnictwo armii "Karpaty" w tym okresie prowadzi rozpoznanie, szczególnie na terenie Słowacji.

Po 6 dniach wojny, to znaczy do 7 września straty lotnictwa armijnego, w stosunku do stanu wyjściowego ogółem wynoszą 46 %.

Począwszy od 7 września pełnowartościowe lotnictwo w tym okresie pozostało jedynie w armiach "Poznań" i "Karpaty". Dowódca lotnictwa armii "Poznań" podporządkowuje sobie w okresie bitwy nad Bzurą eskadry armii "Pomorze", gdyż obie armie walczą pod wspólnym dowództwem gen. dyw. T. Kutrzeby. W dniu 7.9. stan tego lotnictwa był następujący: dywizjon myśliwski - 16, eskadra liniowa - 6, cztery eskadry obserwacyjne - 17 samolotów. Lotnictwo to działa niezwykle intensywnie aż do dnia 16.9. włącznie.

Po rozpoczęciu natarcia przez związki armii "Poznań" i "Pomorze" na kierunku Kutno, Stryków, warunki w jakich wykonywało zadanie lotnictwo tychże armii, niezwykle się pogorszyły. Wynikło to z dwóch zasadniczych powodów:

---

x/Dane taktyczno-techniczne samolotów polskich ilustruje załącznik 2.

- po pierwsze - dowództwo niemieckie po stwierdzeniu działań zaczepnych przez wojska polskie skierowuje w rejon między Bzurą a Wisłą groź sił swego lotnictwa;
- po drugie - rejon zajmowany przez wojska polskie na skutek silnego przeciwdziałania niemieckich wojsk lądowych coraz bardziej się "kurczy", a dla lotnictwa oznacza to coraz mniej lądowisk oraz lotnisk i coraz większe ich zagrożenie.

W tej sytuacji lotnictwo omawianych armii nie może zabezpieczyć należycie potrzeb walczących wojsk. Pomimo tego prowadzi działania bardzo intensywnie. Zasadniczym zadaniem lotnictwa w tym okresie jest rozpoznanie lotnicze. W miarę możliwości wywiązuje się z tego zadania, mimo tak ciężkich warunków. Jednak pod koniec dnia 16.9. nie ma już ani jednego lądowiska nie zagrożonego z ziemi. Resztki lotnictwa armii "Poznań" i Pomorze" o Świecie dnia 17.9. zostają odesłane do rejonu Lublin, Chełm /3samoloty myśliwskie, 6 obserwacyjnych i kilka łącznikowych/. Personel lotnictwa z tych armii pieszo przebiega się do Warszawy i w dużej ilości trafia do niewoli.

Lotnictwo armii "Karpaty", do którego dołączają także eskadry obserwacyjne armii "Kraków", działa również do dnia 17.9. W okresie wycofywania się wojsk polskich na wschód przyjmuje ono na siebie zadania dotychczasowego lotnictwa armii "Kraków" i prowadzi przede wszystkim rozpoznanie od Słowacji aż do rejonu Kielc.

W ostatnim okresie walk, po utworzeniu Frontu "południowego" całe dotychczasowe lotnictwo armii "Karpaty" znalazło się w rejonie Stanisławowa, skąd zabezpiecza działania wojsk tego Frontu, a między innymi walcząca w okrażeniu grupę wojsk gen. Sosnkowskiego, z którą nawiązuje kilkakrotnie łączność.

Jeżeli chodzi o lotnictwo innych armii, to likwiduje się ono drogą naturalną, to znaczy wtedy, gdy armie przestają być dowodzone jako całość. Najwcześniej, bo już 6.9. przestaje istnieć lotnictwo armii "Łódź".

Lotnictwo pozostałych armii przestaje istnieć jako całość w późniejszym czasie. Po 16 września przetrzebione lotnictwo polskie nie prowadziło działań bojowych, ponieważ nie miało ku temu ani warunków, ani też możliwości.

Ocalałe samoloty, wraz z personelem latającym, zostały skierowane do Rumunii. Począwszy właśnie od 17 września pozostałe po działaniach eskadry przelatywały kolejno granicą rumuńską.

Tak się zakończyły tragiczne w skutkach działania lotnictwa polskiego w kampanii wrześniowej 1939 roku.

Lotnictwo polskie, chociaż na czas wykonało manewr lotniskowy, było technicznie i liczebnie za słabe, by skutecznie przeciwstawić się lotnictwu nieprzyjaciela. Ponadto efektywność działań lotnictwa polskiego poważnie zmalała wskutek wadliwego podziału bojowego. Rozproszone siły lotnicze nie były w stanie ani zapewnić minimalnej osłony i wsparcia armiom, ani też wykonać chociażby najważniejszych zadań ze szczebla centralnego.

#### IV. DZIAŁANIA LOTNICTWA NIEMIECKIEGO

W dniu 1 września o świcie Luftwaffe, zgodnie z planem, przekroczyła granicę polską i uderzyła na obiekty wojskowe i miasta naszego kraju.

Głównym celem, tej pierwszej od dawna przygotowanej akcji było zniszczenie lotnictwa polskiego.

Zadania były szczegółowo opracowane na podstawie rozpoznań dokonywanych, jak wiadomo, jeszcze przed rozpoczęciem wojny.

Lotnictwo niemieckie 1.9. wykonało uderzenia na wszystkie niemal stałe lotniska i bazy lotnicze na terenie Polski / na których nie było ani jednej eskadry bojowej/. Oprócz uderzeń na lotniska, Luftwaffe dokonała w tym dniu licznych nalotów na obiekty komunikacyjne, przemysłowe, administracyjne i ośrodki mobilizacyjne.

W dniu 2.9. lotnictwo niemieckie bombardowało fabryki płatowców w Mielcu i Lublinie, zakłady przemysłowe w Łodzi, radiostacje w Krakowie i Łodzi oraz ponownie niektóre bazy lotnicze i lotniska stałe.

Największy w tym dniu nalot Luftwaffe wykonała na Dęblin, gdzie uszkodzono warsztaty i część magazynów bazy, a między innymi urządzenia stacji benzynowej.

Uderzenia niemieckiego lotnictwa w dniu 1 i 2.9. na bazy lotnicze takie, jak: Warszawa, Dęblin, Kraków, Poznań Toruń, Małaszewicze i inne miały duże znaczenie w sensie dezorganizacji baz i zaopatrzenia oraz zniszczenia lotniczego sprzętu szkoleniowego. Polskie lotnictwo bojowe straciło bowiem przez to swoje zaplecze. Jeżeli chodzi natomiast o sprzęt jednostek bojowych, to należy z całą mocą podkreślić, że ani jeden samolot tych jednostek nie został zniszczony przy bombardowaniu przez Luftwaffe polskich lotnisk w dniu 1 i 2.9.1939 roku. Również uderzenia w następnych dniach Luftwaffe kierowała na stałe, pokojowe lotniska, a tylko sporadycznie atakowała lotniska polowe.<sup>x/</sup>

Kanowanie w powietrzu lotnictwo niemieckie uzyskało przede wszystkim w wyniku absolutnego niedobrownywania przez lotnictwo polskie w sprzęcie, tak pod względem ilościowym, jak i jakościowym.

Wsparcie wojsk przez Luftwaffe uwydatniło się w dniu 2.9. W dniu tym wojska 10 armii wspierane były przez dywizję specjalnego przeznaczenia.

W celu izolacji rejonu Kraków, Górny Śląsk, lotnictwo wspierające 14 armię dezorganizowało transporty kolejowe na linii Tarnów, Kraków.

W dniu 3.9. 4 armię wspierała 1 dywizja lotnicza, która w tym dniu wykonywała uderzenia przede wszystkim na wojska polskie okrążone w borach Tucholskich oraz na obiekty w Bydgoszczy. Ponadto wykonywała uderzenia na obiekty kolejowe w rejonie Żnin, Inowrocław i Toruń.

3 armię niemiecką wspierały dwie grupy bombowe /2 i 3/ oraz część 3 grupy bombowców nurkujących ze Słupska. W dniu 3.9. główny wysiłek wspierającego tę armię lotnictwa był skierowany na kierunku wojsk nacierających na Mławę.

---

x/T.Rawski. "Kilka uwag o kampanii wrześniowej", Mysł Wojskowa nr 9/1959, s.63.

Jedna z grup bombowych została wydzielona do wsparcia 21 korpusu armijnego.

Już 3.9. prawie całe lotnictwo z 4 Floty Powietrznej współdziałało z 10 armią, z tym, że główny wysiłek lotnictwa został skierowany na wsparcie 16 korpusu pancernego, nacierającego na kierunku Częstochowa, Radomsko, Piotrków. Lotnictwo działające na kierunku 10 armii wykonywało uderzenia na obiekty kolejowe na linii Sandomierz, Skarżysko.

Lotnictwo wspierające 14 armię w dniu tym wykonywało uderzenia przede wszystkim na transporty i linie kolejowe na kierunkach Tarnów- Kraków i Miechów- Kraków.

Na wybrzeżu lotnictwo z 1 Floty Powietrznej wykonywało uderzenia na Gdynię i Westerplatte oraz bombardowało baterie artylerii i pozycje obronne na Helu; a także polskie okręty wojenne.

Według źródeł niemieckich <sup>x/</sup> w dniach 4-6.9. Luftwaffe wspierała natarcie własnych wojsk lądowych działając na ważniejsze obiekty kolejowe oraz zgrupowania wojsk i kolumny w marszu. Oprócz tego wykonano kilka uderzeń na lotniska polskie.

Szczególnie skuteczne uderzenia wykonano na linie kolejowe Olkusz, Radom, Warszawa, Zduńska Wola, Łódź; Warszawa, Małkinia; Gniezno, Toruń i Toruń, Włocławek. Na południu kraju bombardowano linie kolejowe: Tarnów, Rzeszów i Dębica, Sandomierz. Bombardowano również węzły kolejowe Warszawa i Inowrocław.

We współdziałaniu z wojskami lądowymi lotnictwo niemieckie wykonało uderzenia na kolumny w marszu i wojska w rejonach:

- Kalisz, Turek, Uniejów /25 DP/;
- Jabłonowo, Wąbrzeźno /GO gen.Bołtucia/;
- Mława, Ciechanów, Głinojeck /20 DP oraz resztki 8 DP/.

Na Wiśle i Bugu - według źródeł niemieckich - bombardowano przeprawy wojsk w rejonie Płocka, Wyszogrodu i Wyszkowa.

---

x/Wg dokumentu Naczelnego Dowództwa Niemieckiego: "Der Feldzug in Polen 1939 - Lageberichte des OKW".

Wiadomym jednak jest, iż mosty w tych rejonach nie zostały zniszczone, a most w Wyszogrodzie wysadzony został na rozkaz dowódcy armii "Modlin" o świcie dnia 5.9.

W dniu 5.9. lotnictwo niemieckie w szczególności atakowało transporty kolejowe na liniach :Olkusz, Kielce; Zduńska Wola, Koluszki; Sandomierz, Koluszki; Kielce, Dęblin, Lublin; Skierniewice, Łowicz i Kutno, Warszawa.

6.9. główny wysiłek Luftwaffe został skierowany w celu zwalczania polskich oddziałów podczas odwrotu. Szczególnie się to uwidoczniło na kierunku działań 10 armii niemieckiej.

Długotrwałe zniszczenie linii kolejowej w tym okresie osiągnięto na kierunku Koło, Kutno, Łowicz.<sup>x/</sup>

W pozostałych dniach kampanii lotnictwo niemieckie bardzo intensywnie działało i to zarówno na obiekty pola walki, jak również na tyły wojsk polskich oraz na miasta, większe węzły kolejowe, obiekty przemysłowe itp.

Tak więc znaczny wpływ na rozwój działań na lądzie wywierała niemiecka Luftwaffe. Paraliżowała ona przede wszystkim wszelkie próby przeciwdziałania ze strony polskiego naczelnego dowództwa. O ile wpływ działań lotnictwa niemieckiego na przebieg mobilizacji sił polskich był niewielki, o tyle koncentracja, wymagająca przegrupowania przeważnie transportem kolejowym zmobilizowanych jednostek do określonych rejonów, została poważnie opóźniona i dezorganizowana przez działania Luftwaffe. Bezporny jest na przykład fakt, że opóźnienie koncentracji zgrupowania południowego armii "Prusy" /12 i 36 DP/, 11 dywizji piechoty armii "Kraków" i 24 dywizji piechoty z odwodu południowego naczelnego wodza stanowiło wynik działań lotnictwa niemieckiego. Z kolei opóźnienie koncentracji tych dywizji było jedną z ważnych przyczyn załamania się planu obrony na południowym skrzydle frontu.<sup>xx/</sup>

Począwszy od 8.9. lotnictwo niemieckie zaczęło się przebazowywać, ażeby móc zapewnić wsparcie swym wojskom podczas całej kampanii wrześniowej. W tym okresie z zachodu ściągnięto niektóre jednostki lotnicze z 2 i 3 Floty Powietrznej.  
x/Przyczyniło się do tego w głównej mierze zniszczenie  
mostu kolejowego w Łowiczu.

xx/"Wojna wyzwolenicza narodu polskiego w latach 1939-1945",  
Wyd. MON 1963, s.107.

I tak na przykład już 8.9. została przebazowana z zachodu 55 grupa bombowa, należąca do 3 Floty. W późniejszym okresie ściągnięto dalsze jednostki lotnicze.

W drugiej dekadzie września Luftwaffe działała w szczególności na zgrupowania wojsk polskich w rejonie Kutna, Łęczycy i Sochaczewa. W tym okresie główny wysiłek lotnictwa niemieckiego skupiony jest na niszczenie polskich oddziałów w czasie odwrotu, w celu umożliwienia wycofania się w kierunku zachodnim.

Działania lotnictwa niemieckiego przeniesione zostały w tym czasie bardziej na zachód. Luftwaffe wykonuje teraz uderzenia bombowe na obiekty i transporty kolejowe na liniach: Siedlce, Hajnówka; Łomnica, Lublin, Brześć; Kowel, Brześć; Białystok, Wołkowysk.

Ogółem Luftwaffe w okresie 1-18.9. wykonała 9029 samolotolotów na bombardowanie.<sup>x/</sup>

Masowe uderzenia lotnictwa niemieckiego doprowadziły do zerwania łączności, dezorganizowania dowodzenia, zakłócenia przegrupowania i działań jednostek polskich oraz spowodowały ogólny chaos w kraju.

Rzucony apel polskich władz administracyjnych przez radio do ludności cywilnej o ewakuacji z zagrożonych obszarów spowodował, że tłumy uciekinierów idących na wschód tarasowały drogi i utrudniały przesunięcia wojskom polskim.

Wykorzystywali to "odważni" piloci hitlerowscy i niszczyli masowo na drogach ludność cywilną.

Podczas oblężenia Warszawy przez wojska hitlerowskie Luftwaffe ogółem wykonała na stolicę 1176 samolotolotów zrzucając 972 tony bomb burzących i zapalających.

Według powojennych źródeł niemieckich w wojnie przeciwko Polsce w 1939 r. straty Luftwaffe wyniosły: 285 samolotów zniszczonych i 289 uszkodzonych.

#### W N I O S K I

1. Rozpatrując podział i zadania lotnictwa polskiego należy stwierdzić, że były one nierealne.

Nierealność ich wyrażała się w niesłusznej decyzji decentralizacji lotnictwa. Większą część lotnictwa rozproszono wzdłuż całego 1600 km frontu przez przydzielenie go do poszczególnych armii, a część tylko na szczeblu centralnym.

x/ Dane według źródeł niemieckich /dokumentów Sztabu OKW/.

Taka decyzja użycia lotnictwa była niesłuszna, lotnictwo bowiem przydzielone armiom /po 3-5 eskadr/ nie mogło zapewnić im odpowiedniej osłony i wsparcia.

Natomiast siły lotnictwa pozostawione w dyspozycji Naczelnego Wodza również były za słabe, aby mogły równocześnie wspierać działania obronne poszczególnych armii i wykonywać zadania przewidziane w planie Naczelnego Dowództwa.

2. Lotnictwo polskie w ciągu 17 dni kampanii wrześniowej poniosło klęskę, ale nie większą od klęski całych sił zbrojnych.<sup>x</sup> Lotnictwo nie potrafiło osłonić walczących wojsk od uderzeń z powietrza lotnictwa niemieckiego. Mała ilość lotnictwa polskiego nie mogła w żadnym wypadku zapewnić uzyskania panowania w powietrzu, co wynikało nie tylko z kilkakrotnej przewagi nieprzyjaciela, ale i z posiadania przez niego nowoczesnego sprzętu lotniczego.
3. Lotnictwo polskie wchodzące w skład armii zapewniało dowódcom na wszystkich szczeblach operacyjnych dostateczną ilość wiadomości o nieprzyjacielu oraz pomogło w zwalczaniu niemieckich wojsk pancernych, a także częstokroć było jedynym środkiem utrzymywania łączności. Można więc stwierdzić, że jako pomocniczą broń armii zadania swoje wykonało.  
Istotną przyczyną, która spowodowała spadek efektywności działań lotnictwa polskiego po 6 i 7 września, była konieczność przeniesienia lotnisk na południowy wschód, wskutek postępów naziemnych wojsk niemieckich. Przebazowanie to, nie przewidziane wcześniej, spowodowało olbrzymie trudności w zaopatrzeniu lotnictwa, zerwało kontakt z rwącą się naziemną siecią dozoru i tym samym uniemożliwiło racjonalne wykorzystanie i tak już słabego lotnictwa.
4. Szczególnie trudnym problemem w toku działań wojennych okazała się sprawa zaopatrzenia lotnictwa polskiego. Kierowanie bowiem zaopatrzeniem w warunkach wojennych mogło przebiegać sprawnie tylko wtedy, gdyby dysponowano dostatecznymi i dobrze rozmieszczonymi rezerwami materiałowymi oraz odpowiednimi środkami transportu. Wprawdzie

<sup>x</sup>A. Kurowski: "Lotnictwo polskie w 1939 roku", Wyd. MON 1962, str. 321.

był szczupły zapas materiałów pędnych i amunicji, jednakże, ze względu na dezorganizację kolei i brak transportu samochodowego nie było ich czym dowozić. Trudności te potęgowały się jeszcze na skutek szybkiej utraty terenu, co uniemożliwiało ewakuację wysuniętych składów materiałów pędnych i amunicji, jednostki bezustannie musiały przenosić się z lotniska na lotnisko, montowanie więc oraz organizowanie dowozu zaopatrzenia było niemożliwe.

5. Wykonywane uderzenia przez polskie lotnictwo na kolumny pancerne nieprzyjaciela nie dały oczekiwanych rezultatów i nie doprowadziły do powstrzymania natarcia 16 KPanc. Szczupłość wprowadzanych każdorazowo sił nie pozwoliła na wykonanie uderzeń na wszystkie rozpoznane oddziały korpusu, przez co nie nastąpiło ani równoczesne zatrzymanie większej ilości kolumn, ani opóźnienie marszu. Akcja zaś nękająca nie była zbyt groźna z powodu małej częstotliwości bombardowań.

Z drugiej strony dywizjony "Łosi" wykonujące głównie te zadania, nie były absolutnie przystosowane do niszczenia czołgów, zwłaszcza w marszu, gdy stanowią one cele punktowe.

6. Kampania wrześniowa wykazała jak ważnym jest problem właściwego i umiejętnego współdziałania lotnictwa z wojskami lądowymi. Współdziałanie między lotnictwem polskim a wojskami poszczególnych armii nie było należycie zorganizowane. Rezultatem tego stanu rzeczy był fakt, że około 25 procent samolotów pierwszej linii zostało zniszczonych, zmuszonych do przymusowego lądowania lub uszkodzonych na skutek ognia własnych oddziałów OPL.<sup>x/</sup>
7. Zadanie postawione Luftwaffe przez Naczelne Dowództwo Niemieckie /OKW/ przewidywało przede wszystkim zniszczenie lotnictwa polskiego na jego lotniskach w pierwszych godzinach i dniach wojny. Zadania tego Luftwaffe nie wypełniła. Jej masowe uderzenia 1 września na polskie lotniska trafiły w próżnię, dnia poprzedniego bowiem lotnictwo polskie dokonało manewru lotniskowego:

---

x/ T. Cyprjan: "Komisja stwierdziła", Wyd. MON 1960, s. 325.

- przebazowało się na lotniska polowe. Niemcy nie rozpoznali tego i zniszczyli w dniu tym zaledwie kilka samolotów szkolnych.

Również uderzenia w następnych dniach Luftwaffe kierowała na stałe, pokojowe lotniska, a tylko sporadycznie atakowała lotniska polowe. Wyalczanie panowania w powietrzu przez lotnictwo niemieckie było wynikiem absolutnej przewagi nad lotnictwem polskim, tak pod względem ilości jak i jakości sprzętu lotniczego.

8. Dzięki głównie bohaterskiej postawie i dobremu wyszkoleniu personelu lotnictwa polskiego, działania lotnictwa niemieckiego były dla niego poważnym wysiłkiem. Świadczy o tym ciekawy fakt, że już w toku wojny dowództwo niemieckie zostało zmuszone skierować przeciwko armii polskiej dodatkowe siły lotnictwa z 2 i 3 Floty Powietrznej. Podkreślić należy, że w walkach powietrznych lotnictwo polskie podczas kampanii wrześniowej zestrzeliło 138 samolotów hitlerowskiej Luftwaffe.

Naczelne Dowództwo niemieckie i sztab Luftwaffe znało stan lotnictwa polskiego i obrony przeciwlotniczej w przededniu wojny. Lotnicy niemieccy, wyruszając przeciw Polsce byli przekonani, że kampania będzie przyjemnym "ćwiczeniem z ostrym strzelaniem". Stosunkowo duże straty, jakie ponieśli, były rezultatem ciężkiego trudu, pogardy śmierci i umiejętności naszych lotników. Niestety, takie czynniki nie w pełni decydują o wygraniu wojny.

OPRACOWAŁ:

mjr dypl. Cz. KRZEMIŃSKI

Wykonano w 55 egz.  
Egz. 1-14 - Katedra HSW  
Egz. 15-55 Bibl. jawna  
Wyd. mjr Krzeziński  
Druk. J.J., dnia 27.05.64  
Nr. ks. 1447/WW.  
CW-O-XV-2232

B i b l i o g r a f i a :

1. K.Radziwończyk: "Działania wstępne Wehrmachtu w kampanii 1939 r. przeciwko Polsce w aspekcie początkowego okresu wojny", Myśl Wojskowa nr 9/1962 .
2. T.Rewski: "Kilka uwag o kampanii wrześniowej", Myśl Wojskowa nr 9/1959.
3. T.Cyprjan: "Komisja stwierdziła", Wyd.MON 1960.
4. A.Kurowski: "Lotnictwo polskie w 1939 roku ", Wyd.MON 1962.
5. W.Żaczekiewicz: "Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r.", Warszawa 1947 Wojsk.Inst.Nauk-Wydawn.
6. "Wojna wyzwolenicza narodu polskiego w latach 1939-1945", Wyd.MON 1963.
7. M.Gasperowicz: "Analiza teorii i doktryn użycia lotnictwa w Polsce okresu międzywojennego",Wyd.ASG 1961.
8. J.Kirchmayer: "Kilka zagadnień polskich",Wyd.KIW 1957.
9. T.Królikiewicz: "Lotnictwo polskie w przededniu wojny w 1939 r. na tle ówczesnych umów wojskowych", Wojskowy Przegląd Historyczny nr 2/1959.
10. Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej t.I cz.1 Londyn 1951.
11. M.Romeyko: "Ze wspomnień operatora",Wojskowy Przegląd Historyczny nr 3/1958.
12. J.Zając: "Nasze przygotowania do wojny", Kultura nr 1-2 Paryż 1961.
13. St.Żymierski: "Doktryna użycia lotnictwa niemieckiego", Wojskowy Przegląd Lotniczy nr 5/1948.

## Załącznik 1.

Stan i podział lotnictwa polskiego w przededniu wojny w 1939 r. x/

## Rodzaj lotnictwa

| w dyspozycji       | Myśliwskie |      | B o m b o w e |            | Rozpoznawcze |       | Obserwacyjne |       | Samoloty |       |
|--------------------|------------|------|---------------|------------|--------------|-------|--------------|-------|----------|-------|
|                    | Nr eskadry | typ  | ilość         | Nr eskadry | typ          | ilość | Nr eskadry   | ilość | typ      | ilość |
| Neozelnego         | 111        | P-11 | 10            | 211, 212   | "Łoś"        | 18    | 16           | 7     | R-XIII   | 7     |
|                    | 112        | P-11 | 10            | 216, 217   | "Łoś"        | 18    | -            | -     | -        | -     |
|                    | 113        | P-11 | 10            | 21, 22     | "Karaś"      | 20    | -            | -     | -        | -     |
|                    | 114        | P-11 | 10            | 64, 65     | "Karaś"      | 20    | -            | -     | -        | -     |
|                    | 123        | P-7  | 10            | 55         | "Karaś"      | 10    | -            | -     | -        | -     |
| Razem:             |            |      | 50            |            |              | 86    |              | 7     |          |       |
| Sam. GO "Narew"    | 151        | P-7  | 10            | -          | -            | -     | 51           | 10    | "Karaś"  | 10    |
| Armii "Modlin"     | 152        | P-11 | 10            | -          | -            | -     | 41           | 10    | "Karaś"  | 10    |
| Armii "Pomorzanie" | 141        |      |               |            |              |       |              |       |          |       |
|                    | 142        | P-11 | 20            | -          | -            | -     | 42           | 10    | "Karaś"  | 10    |
| Armii "Poznań"     | 131        |      |               |            |              |       |              |       |          |       |
|                    | 132        | P-11 | 20            | -          | -            | -     | 34           | 10    | "Karaś"  | 10    |
| Armii "Łódź"       | 161        | P-11 | 10            | -          | -            | -     | 32           | 10    | "Karaś"  | 10    |
|                    | 162        | P-7  | 10            | -          | -            | -     | -            | -     | -        | -     |
| Armii "Kraków"     | 121        |      |               |            |              |       |              |       |          |       |
|                    | 122        | P-11 | 20            | -          | -            | -     | 24           | 10    | "Karaś"  | 10    |
| Armii "Karpacze"   | -          | -    | -             | -          | -            | -     | 31           | 10    | "Karaś"  | 10    |
| Razem:             |            |      | 100           |            |              |       |              | 70    |          |       |
|                    |            |      |               |            |              |       |              |       |          | 77    |

x/ Nie uwzględniono samolotów pozostałych w osobistej dyspozycji dowódców dywizjonów oraz 12 plutonów łącznikowych po 3 samoloty typu RWD-8.

Stan tyłowych jednostek lotnictwa polskiego bezpośrednio przed rozpoczęciem wojny.

| Jednostka  |     | W czyjej dyspozycji              | Uwagi  |
|--|-----|----------------------------------|--|
| Kolumna samochodów cięż.   | 21  | Dowódca brygady bombowej         | Brygadę obsługiwała także kompania obsługi węzła lotnisk, wykazana w następnej rubryce |
| Kolumna samochodów cięż.   | 25  |                                  |  |
| Pluton telef.LB  | 21  |                                  |  |
| Stacja meteorologiczna   | 12  |                                  |  |
| Pluton radiogoniometryczny   | 21  |                                  |  |
| Pluton reflektorów szlakowych  | 22  |                                  |  |
| Komp.obługi węzła lotnisk  | 25  | Naczelny                         |  |
| Komp.Obługi węzła lotnisk  | 26  | Dowódca                          |  |
| Komp.obługi węzła lotnisk  | 27  | Lotnictwa                        |  |
| Kolumna samochodów cięż.   | 27  | 1 OPL                            |  |
| Kolumna samochodów cięż.   | 28  |                                  |  |
| Kolumna samochodów cięż.   | 29  |                                  |  |
| Pluton reflektorów szlakowych  | 26  |                                  |  |
| Pluton radiogoniometryczny   | 23  |                                  |  |
| Pluton radiogoniometryczny   | 24  |                                  |  |
| Samodz.patrol meteorolog.  | 161 |                                  |  |
| Komp.obługi węzła lotnisk  | 24  | Naczelny Dowódca                 | Mobilizowane w Toruniu nie osiągnęły gotowości bojowej.                                |
| Kolumna samochodów cięż.   | 24  | Lotnictwa 1 OPL                  |  |
| Pluton telef.lotn.   | 24  | w sadaniam:                      |  |
| Pluton reflektorów szlakowych  | 24  | obługi węzła lotnisk "Gniew-     |  |
| Samodz.patrol meteorolog.  | 166 | kowo "/na pld wsch od Gniezna    |  |
| Komp.obługi węzła lotnisk  | 23  | Naczelny Dowódca                 | Mobilizowane w Poznaniu nie osiągnęły gotowości bojowej.                               |
| Kolumna samochodów cięż.   | 26  | Lotnictwa 1 OPL                  |  |
| Pluton telef.LB  | 23  | w sadaniam:                      |  |
| Pluton reflektorów szlakowych  | 23  | obługi węzła lotnisk "Sokołów"   |  |
| Samodz.patrol meteorolog.  | 165 |                                  |  |
| Komp.obługi węzła lotnisk  | 22  | Naczelny Dowódca                 | Mobilizowane w Krakowie - nie osiągnęły gotowości bojowej.                             |
| Kolumna samochodów cięż.   | 23  | Lotnictwa 1 OPL                  |  |
| Pluton telef.LB  | 22  | w sadaniam:                      |  |
| Pluton reflektorów szlakowych  | 23  | obługi węzła lotnisk             |  |
| Samodz.patrol meteorolog.  | 163 | "Piotrków"                       |  |
| 4 czolówki techniczne dla udzielenia pomocy samolotom przymusowo lądującym |     | Naczelny Dowódca Lotnictwa 1 OPL | Personel pochodził z PZL, samochody z rekwizycji.                                      |

## Dane taktyczno - techniczne samolotów polskich

| Rodzaj samolotu                           | Nazwa samolotu<br>Rok wprowadzenia do<br>linii | Moc silnik-<br>ków w KM<br>Ilość<br>silników | Prędkość<br>maks. w<br>km/h | Pułap<br>w m. | Zasięg<br>w km | Uciąż-<br>liwość<br>w kg | Wzrost |
|---|--|--|-----------------------------|---------------|----------------|--------------------------|--------|
| Myśliwski                                 | P-7<br>1931                                    | 485<br>1                                     | 290                         | 10000         | 500            | -                        | 2 km   |
| Myśliwski                                 | P-11<br>1935                                   | 1  | 340                         | 10000         | 650            | -                        | 2 km   |
| Linowy-rozpoznawczy<br>/bombowiec. lekki/ | P-23 "Karaś"<br>1935                           | 3  | 240                         | 10000         | 1000           | 600                      | 3 km   |
| Bomby                                     | P-37 "Zosia"<br>1939                           | 2200<br>2                                    | 460                         | 7000          | 2000           | 2000                     | 3 km   |
| Obserwacyjny<br>/bliski. rozp./           | R-XIII<br>1933                                 | 2  | 150                         | -             | 400            | -                        | 1 km   |
| Obserwacyjny<br>/bliski. rozp./           | R-IV-DM<br>"Czapla"<br>1938                    | 2  | 210                         | -             | 600            | -                        | 2 km   |

Ogólne zestawienie strat samolotów polskich podczas kampanii wrześniowej 1939 r.

| Typ                    | Lotnictwo            | Samoloty               |        |         |                                  | Bazem | Uwagi |
|------------------------|----------------------|------------------------|--------|---------|----------------------------------|-------|-------|
|                        |                      | wyśliskie /P-11 i P-7/ | "Izoł" | "Kareł" | Obserwacyjne /R-XIII i "Czapla"/ |       |       |
| Strata wyjściowa       | dyspozycyjne armijne | 54                     | 36     | 50      | 7                                | 147   |       |
|                        | Razem:               | 105                    | -      | 68      | 77                               | 250   |       |
| Ubezpieczenia w bazach | dyspozycyjne armijne | 6                      | 9      | -       | 15                               | 15    |       |
|                        | Razem:               | 1                      | -      | 5       | 15                               | 21    |       |
| Straty                 | dyspozycyjne armijne | 7                      | 9      | 5       | 15                               | 36    |       |
|                        | Razem:               | 54                     | 26     | 50      | 7                                | 137   |       |
| Ogólny % strat         | Razem:               | 62                     | -      | 62      | 64                               | 188   |       |
|                        |                      | 116                    | 26     | 112     | 71                               | 325   |       |
|                        |                      | 70 %                   | 58 %   | 90 %    | 72 %                             | 74 %  |       |

X/ Nie licząc ruder z jednych pododdziałów do drugich.

## Straty polskiego personelu latającego

| Rodzaj lotnictwa                                      | Polegli | Ranni | Zaginęli | Razem | Ogólny % strat |
|---|---------|-------|----------|-------|----------------|
| Myśliwskie  | 12      | 15    | 7        | 34    | 15 %           |
| Bombowe-dywizyjony<br>"Zosi" i "Karski"<br>/zapomnie/ | 27      | 19    | 62       | 108   | 30 %           |
| Linowe w armiach<br>/rozp./                           | 14      | 7     | 29       | 50    | 21 %           |
| Obserwacyjne  | 8       | 22    | 12       | 42    | 18 %           |
| R e z e m :   | 61      | 63    | 110      | 234   | 21 %           |

Załącznik 6

Obecna personalna ważniejszych stanowisk w lotnictwie  
polskim w przededniu wojny w 1939 r.

1. Naczelny Dowódca Lotnictwa - gen.bryg.pil.Józef Zajac
2. Szef Sztabu Lotnictwa - gen.bryg.obs.Stanisław Ujejski
3. Dowódca Lotnictwa - gen.bryg.Kalkus
4. Zastępca Szefa Sztabu Lotnictwa - płk dypl.Marian Korewo
5. Dowódca brygady pościgowej - płk pil.Stefan Pawlikowski
6. Dowódca brygady bombowej - płk obs.Władysław Heller
7. Dowódca lotnictwa samodz. grupy operacyjnej "Narew" -płk  
pil Stanisław Nasarkiewicz
8. Dowódca lotnictwa armii "Modlin" - płk pil.Tadeusz Praeuss
9. Dowódca lotnictwa armii "Pomorze" - płk pil.Bolesław Stachon
10. Dowódca lotnictwa armii "Poznań" - płk dypl.pil.Stanisław  
Kuźmiński
11. Dowódca lotnictwa armii "Łódź" - płk pil.Wacław Iwaszkiewicz
12. Dowódca lotnictwa armii "Kraków" - płk obs.Stefan Szuk
13. Dowódca lotnictwa armii "Karpaty" -płk dypl.pil.Ogierd  
Tuskiewicz.

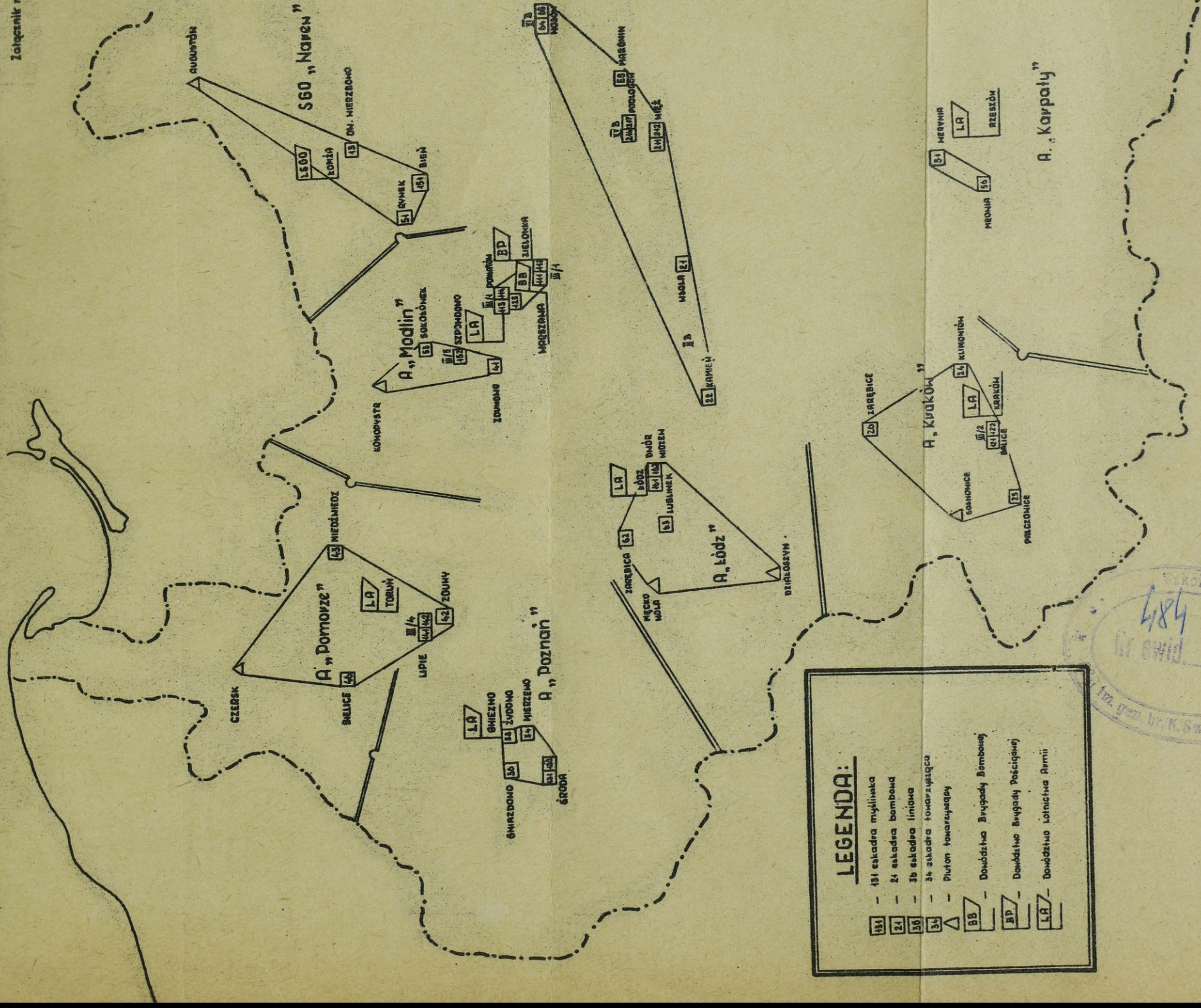
Załącznik 7.

Wzrost wyższych dowódców lotnictwa niemieckiego  
biorącego udział w kampanii wrześniowej w Polsce w 1939 r.

- 1/ Naczelny Dowódca Lotnictwa - marszałek Göring
- 2/ Szef Sztabu Lotnictwa - gen Jeschonek
- 3/ Dowódca 1 Floty Powietrznej - gen.Kesselring
- 4/ Dowódca 4 Floty Powietrznej - gen. Lohr

# BAZOWANIE LOTNICTWA POLSKIEGO W DNIU 1.9. 1939r.

Załącznik nr 6.



Wskazanie  
484  
PILNO  
11 gen. br. K. S. W.





