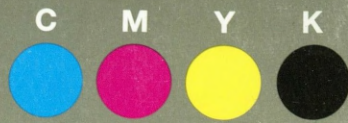


Grey Scale #13



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

Egz. Nr 80

mjr dypl. mgr Antoni WOLNY

Temat: OPERACJA POWIETRZNO-DESANTOWA WOJSK  
ALIANCKICH W POŁUDNIOWEJ HOLANDII  
(17-26. 9. 1944 r.)

(Skrypt)

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej

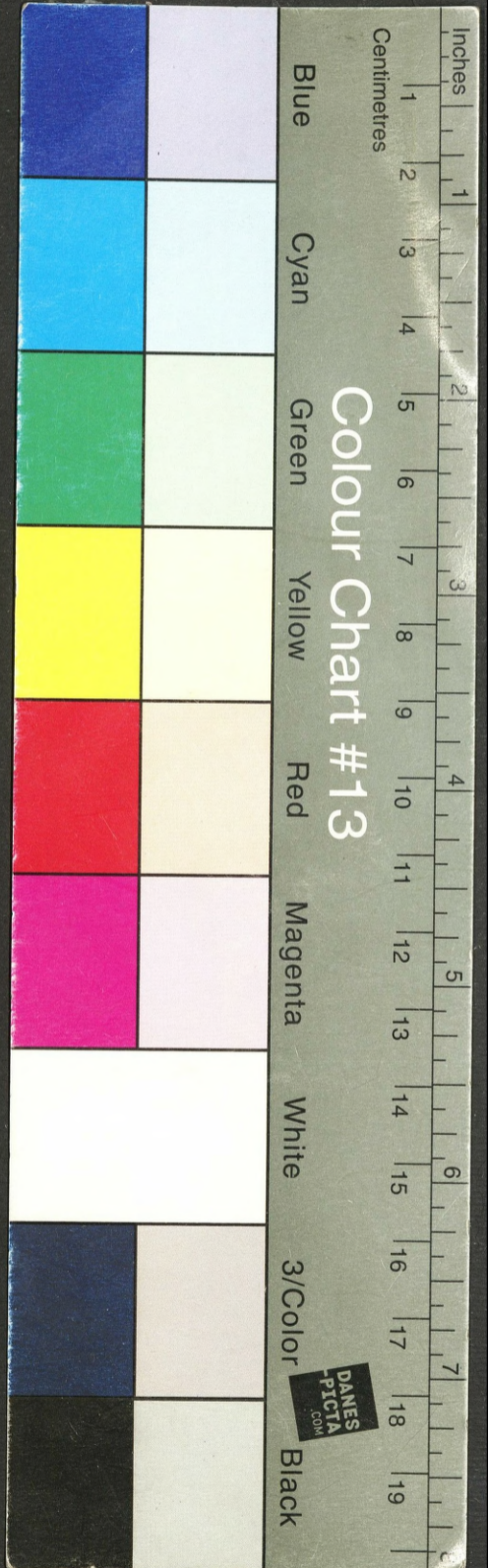
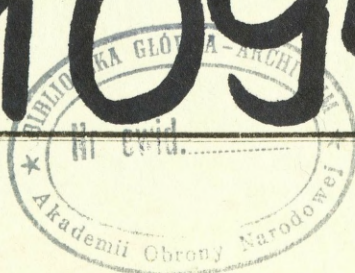
~~57421~~



05-000421-002-0

61094

1962



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

---

KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

Egz. Nr 80

mjr dypl. mgr Antoni WOLNY

**Temat: OPERACJA POWIETRZNO-DESANTOWA WOJSK  
ALIANCKICH W POŁUDNIOWEJ HOLANDII  
(17-26. 9. 1944 r.)**

**(Skrypt)**



**61094**

---

1 9 6 2

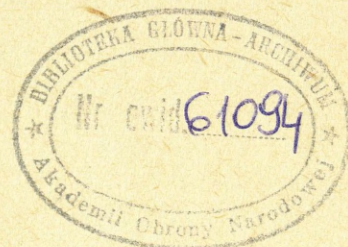


A K A D E M I A S Z T A B U G E N E R A L N E G O  
im. gen. broni K. Świerczewskiego

-----  
KATEDRA HISTORII SZTUKI WOJENNEJ

ZATWIERDZAM  
SZEF KATEDRY HISTORII SZTUKI  
WOJENNEJ

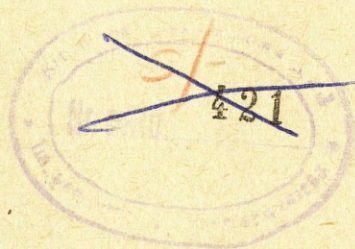
/-/ gen. bryg. prof. Stanisław OKECKI



mjr dypl. mgr Antoni WOLNY

OPERACJA POWIETRZNO-DESANTOWA WOJSK ALIANCKICH W POŁUDNIOWEJ  
HOLANDII /17-26.9.1944r./

Skrypt



PLAN SKRYPTU

=====

Temat: Operacja powietrzno-desantowa wojsk alianckich w Południowej Holandii /17 - 26.9.1944r/.

C e l: Zapoznać słuchaczy z planowaniem, przygotowaniem i przeprowadzeniem operacji powietrzno-desantowej "Market-Garden" z działaniami 1 Polskiej Brygady Spadochronowej w rejonie Arnhem.

Zagadnienia:

1. Powstanie i organizacja 1 Polskiej Brygady Spadochronowej.
2. Położenie ogólne na froncie w Europie Zachodniej przed rozpoczęciem operacji powietrzno-desantowej.
3. Zamiar dowództwa alianckiego na wykonanie operacji "Market-Garden" i zadania dla związków taktycznych.
4. Planowanie działań pod Arnhem.
5. Zabezpieczenie przeprowadzenia operacji powietrzno-desantowej.
6. Przebieg operacji "Market - Garden" i udział w niej 1 Polskiej Brygady Spadochronowej.
7. Ocena i wnioski z operacji powietrzno-desantowej "Market-Garden".

## 1. POWSTANIE I ORGANIZACJA 1 POLSKIEJ BRYGADY SPADOCHRONOWEJ.

1 Polska Brygada Spadochronowa powstała w Szkocji wiosną 1941r. Dowódcą Brygady był gen. bryg. Stanisław Sosabowski. Zasadniczym zamiarem gen. Sikorskiego w przeciwieństwie do wszystkich innych oddziałów polskich, które oddano do dyspozycji dowództwa alianckiego było zatrzymanie Brygady do swej dyspozycji i użycie jej w kraju w ostatniej fazie wojny. To przeznaczenie brygady dla kraju odbiło się również na jej szkoleniu, gdyż władze brytyjskie czyniły z tego powodu duże trudności w szkoleniu brygady. Mimo, że żołnierze brygady przeszli kurs spadochronowy, to jednak Brytyjczycy odmówili wydania sprzętu i specjalnego uzbrojenia. Jak również nie zgodzili się na przeszkolenie pododdziałów specjalnych, takich jak: dywizjonu artylerii lekkiej, dywizjonu artylerii przeciwpancernej, kompanii saperów, kompanii zaopatrzenia, kompanii łączności i sztabu brygady. Dowództwo brytyjskie uzasadniało swe stanowisko tym, że pierwszeństwo w zaopatrzeniu i wyszkoleniu winny mieć związki taktyczne, które będą użyte na Zachodnim Teatrze Działań Wojennych. W tych warunkach żołnierze brygady opanowali tylko indywidualnie technikę skoku na spadochronie, lecz nie odbyli żadnych ćwiczeń bojowych ze skokami.

W celu wywarcia presji na dowództwo polskie władze brytyjskie postawiły ultimatum w sprawie Brygady Spadochronowej, w którym powiedziane było, że w wypadku odmowy użycia brygady na Zachodnim Teatrze Działań Wojennych dalsze szkolenie brygady będzie utrudnione, a dostawa sprzętu bojowego dla niej zostanie przerwana. Nie brakło przy tym akcentów zapowiadających, że sprzęt już dostarczony może być odebrany na wyekwipowanie jednostek brytyjskich, że władze brytyjskie domagać się będą rozwiązania Brygady Spadochronowej, celem uzupełnienia 1 Polskiej Dywizji Pancerniej do pełnych stanów. Zapowiedzi dotyczących Brygady Spadochronowej nie sposób było lekceważyć, ponieważ brygada zależna była całkowicie od Brytyjczyków w zakresie dostawy sprzętu bojowego, samolotów i szybowców.

Tak więc 6 czerwca 1944r. dowództwo polskie oddało Brygadę Spadochronową do dyspozycji gen. Montgomeryego, pod warunkiem, że po wykonaniu jednej operacji desantowej będzie ona z powrotem oddana do dyspozycji gen. Sikorskiego. I gdy zaistnieje sytuacja brygada będzie mogła być użyta w Polsce.

Brygadę polską wcielono do nowoutworzonej 1 alianckiej armii powietrzno-desantowej. Armia ta obejmowała następujące związki taktyczne: 1 i 6 brytyjska dywizja powietrzno-desantowa, 52 skocka dywizja piechoty górskiej - przygotowana do transportu powietrznego, 1 polska samodzielna brygada spadochronowa, 1 brygada do specjalnych zleceń /Special Service Brigada/<sup>x/</sup>

- 17,82 i 101 amerykańskie dywizje powietrzno-desantowe;
- 1 armijny dywizjon artylerii przeciwlotniczej;
- 1 powietrzny batalion budowy lotnisk;
- grup naprowadzania lotnictwa, współpracujących z dowództwami bombowców i myśliwców.

Pod względem taktycznym brygadę polską oddano pod rozkazy 1 brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej. Począwszy od czerwca brygada ta zaczęła otrzymywać sprzęt, uzbrojenie oraz instruktorów brytyjskich. Rozpoczęło się także intensywne szkolenie spadochroniarzy, zaznajamianie ich z nowym sprzętem spadochronowym i ćwiczenia bojowe w pełnym wyposażeniu bojowym.

Czerwiec został poświęcony doszkoleniu brygady. Przeprowadzono w tym czasie 9 ćwiczeń kompanijnych, 3 ćwiczenia batalionowe oraz jedno ćwiczenie w skali całej brygady. Dla wielu żołnierzy, którzy dotąd skakali tylko z brytyjskich bombowców przez otwór w podłodze samolotu, skoki z samolotów transportowych były pierwszymi skokami przez drzwi.

Poza szkoleniem operacyjnym przeprowadzono również szereg ćwiczeń z techniki transportu, musztry samolotowej i szybowcowej, z ładowania sprzętu do samolotów transportowych oraz ładowania i rozładowania szybowców.

Przy transporcie szybowcowym szczególnej troski wymagało ładowanie i rozładowanie szybowców. Ponieważ powodzenie transportu szybowcowego uwarunkowane jest:

- ✓ - właściwym rozłożeniem ciężaru ładunku dla zachowania stateczności szybowca;
- ✓ - nieprzekroczeniem maksymalnego obciążenia;
- ✓ - właściwym kotwiczeniem sprzętu przewożonego w szybowcu.

x/ Brygada ta przeznaczona była do prowadzenia dywersji i rozpoznania na korzyść wojsk alianckich. Składała się z: batalionu spadochroniarzy francuskich i dwóch kompanii spadochroniarzy norweskich.

Poza tym bezpieczeństwo na polu walki wymaga jak najszybszego rozładowania szybowca.

Mimo trudności plan szkolenia został zrealizowany. Jednak jak zawsze w szkoleniu spadochronowym były znaczne straty. Wypadków było około 250 /w tym 32 śmiertelne, w wyniku zderzenia dwóch samolotów/. Straty te były bardzo dotkliwe, tym bardziej, że brygada miała poważne braki w składzie osobowym, a w chwili startu stan jej był następujący:

Pododdziały	Etat	Stan faktyczny	Braki
Dowództwo brygady	306	192	114
1 batalion	613	397	216
2 batalion	613	398	215
3 batalion	613	403	210
Kompania łączności	115	108	7
Kompania saperów	175	147	26
Dywizjon artylerii lekkiej	138	136	2
Dywizjon artylerii ppanc	161	140	21
Kompania sanitarna	122	122	-
Kompania zaplecza	155	155	-

Ogółem stan bojowy brygady polskiej wynosił 2198 żołnierzy. Natomiast jej stan etatowy miał wynosić 3009 żołnierzy. Różnica między stanem etatowym a faktycznym wynosiła 811 żołnierzy, których brakowało do etatu brygady.

Pełny stan brygada osiągnęła dopiero po powrocie z operacji Arrahem, kiedy w międzyczasie otrzymano wyszkolone uzupełnienia. Wtedy brygada spadochronowa liczyła 4400 żołnierzy.

Brygada w swej masie składała się przeważnie z ochotników, w skład jej wchodziłi najmłodszy wiekiem żołnierze polscy znajdujący się w Wielkiej Brytanii. Ponieważ w istniejących warunkach nie było dopływu żołnierzy z normalnej rekrutacji, żołnierze brygady byli przeciętnie nieco starsi od żołnierzy brytyjskich.

Zasadniczym uzbrojeniem batalionu spadochronowego były ręczne karabiny maszynowe, moździerz 75 mm, pistolety maszynowe i karabinki. Poza tym bataliony posiadały karabiny przeciwpancerne 13 mm oraz "PIATY" do zwalczania czołgów na bliską odległość.

*zawozić brzoce  
z karabinami*

Należy zaznaczyć, że o rodzaju zabieranego przez batalion uzbrojenia do akcji decydował dowódca batalionu, po przeanalizowaniu zadania i terenu, w którym batalion miał działać. Jeżeli dowódca batalionu uznał, że należy zabrać mniej karabinów, a więcej pistoletów maszynowych, mógł to zarządzić według własnego uznania.

Przygotowując się do akcji obronnej /np. utrzymanie przy-  
czołka/ bataliony zabierały dodatkowo po 4 ciężkie karabiny maszyno-  
we, które nie były w ich etatowym wyposażeniu oraz około 6 moździerzy 75 mm na batalion. Sprzęt ten znajdował się w magazynach w dyspozycji dowódców batalionów.

Brygada posiadała również bogate wyposażenie w środki łączności, szczególnie w łączność radiową. Ponadto na jej wyposażeniu znajdowały się również aparaty telefoniczne, motocykle, rakiety i inne środki.

Każdy pluton spadochronowy liczący 27 żołnierzy posiadał radiostację nadawczo-odbiorczą. Natomiast każda drużyna zajmująca wysunięte stanowisko otrzymywała przydzieloną radiostację. To bogate wyposażenie w środki łączności pozwalało pododdziałom brygady na utrzymanie łączności między sobą nawet w najtrudniejszych warunkach lądowania i walki.

Broń ciężką brygady stanowiły: dywizjon artylerii lekkiej - 8 haubic 75 mm, przystosowanych do transportu szybowcowego oraz spadochronowego, dywizjon artylerii przeciwpancernej - 15 armat 57 mm. Sprzęt bojowy brygady polskiej był brytyjski z wyjątkiem lekkiej artylerii, która była amerykańska.

Tak więc brygada polska była samodzielnym związkiem taktycznym mogącym wykonywać zadanie zarówno samodzielnie lub wspólnie z dywizjami powietrzno-desantowymi sojuszników.

*chęć  
wzięcia  
wzięcia  
wzięcia  
wzięcia*

W czasie przygotowań brygady do operacji arnhemskiej wybuchło powstanie warszawskie. Wiadomo jednak, że brygada polska 6 czerwca 1944r. została oddana Brytyjczykom do dyspozycji gen. Montgomeryego dla użycia jej na froncie zachodnim. Wysiłki gen. Sosnkowskiego, który był Naczelnym Dowódcą wojsk polskich na Zachodzie i jego szefa sztabu gen. Kopańskiego, aby brygada lub jej część przerzucona została na pomoc powstaniu warszawskiemu, nie dały rezultatu. Odmowa oddania brygady uzasadniona została nie-  
możliwością jej przetransportowania z uwagi na względy techniczne. Ponieważ nieuzbrojone i nieopancerzone Dakoty, nawet w razie wybudowania dodatkowych zbiorników benzyny nie tylko nie miały potrzebnego zasięgu, ale również nie miały żadnych szans przedos-

tania się z Anglii przez całe Niemcy do Warszawy.

Natomiast bombocę amerykańskie - latające fortece czy Liberatory nie były w ogólniebrane pod uwagę, głównie ze względu na zbyt dużą jak na skoki spadochronowe szybkość minimalną. Komplikacje powstały już przy wyskoku z bombowca typu Halifax, którego szybkość minimalna wynosiła 225 km na godzinę. Podczas gdy Dakoty, Sterlingi mogły rozwinąć szybkość 160 km na godzinę.

## 2. POŁOŻENIE OGÓLNE NA FRONCIE W EUROPIE ZACHODNIEJ PRZED ROZPOCZĘCIEM OPERACJI POWIETRZNO-DESANTOWEJ.

Po rozbiciu w Normandii i pod Falaise zasadniczych sił niemieckiej Grupy Armii "B" wojska alianckie posuwały się w szybkim tempie na wschód ku granicom Niemiec. Wojska te, liczące około 2 milionów żołnierzy nacierały na następujących kierunkach:

21 Grupa Armii marszałka Montgomeryego w składzie: 1 armia kanadyjska z podporządkowaną jej 1 Polską Dywizją Pancerną - gen.

Maczka, nacierała w kierunku wschodnim wzdłuż południowego brzegu kanału La Manche, wiążąc częścią sił obronę niemiecką w odizolowanych portach Le Havre, Boulogne, Dunkierka, Ostenda.

- 2 armia brytyjska na kierunku: Paryż, Bruksela.

W tym czasie 12 Grupa Armii gen. Bradley'a w składzie 1 i 3 armii amerykańskich nacierały w kierunku gór Wogeżów. Natomiast 6 Grupa Armii gen. Deversa w składzie 1 armia francuska i 7 armia amerykańska nacierały w kierunku "Linii Zygfryda" na skrajnym prawym skrzydle na północ od granicy szwajcarskiej.

W pierwszych dniach września 1944r. 2 armia brytyjska po opanowaniu Brukseli, wykorzystując swe powodzenie wtargnęła do Holandii, osiągając rubież kanałów: Escaut i Alberte. Natomiast armie amerykańskie zajęły góry Wogezy, połowę księstwa Luksemburg i stanęły na przedpolu "Linii Zygfryda", podejmując dalsze działania zaczepne w celu jej przełamania na kierunkach Aachen i Trier.

W połowie września 1944r. tempo natarcia 2 armii brytyjskiej mającej do tej pory duże powodzenie, zaczyna słabnąć, ponieważ jej linie zaopatrywania rozciągnęły się. Oddziały niemieckie stawiając opór w portach Le Havre, Ostenda, Boulogne uniemożliwiły skrócenie osi zaopatrywania, zmuszając aliantów do korzystania z jednego lub sztucznego portu Arromanches oddalonego około 600 km od linii frontu.

Jeżeli do tych trudności w zaopatrywaniu dodamy charakterystykę dróg w północnej Belgii, które biegnąc przeważnie na metrowych

*21 Grupa Armii*

*Wpłynęła do obrony  
stabilizacja*

nasypach, w terenie zabagnionym uniemożliwiającym jakiegokolwiek objazdy czy wymijanie, zrozumiemy wobec jakich trudności znalazło się dowództwo 2 armii. Poszerzenie kolumny marszowej w celu przyspieszenia tempa marszu było wykluczone, czołg, ciągnik, czy działo, które zeszło z drogi grzęzło, czyniąc problematycznym dalsze jego szybkie użycie.

Musiano więc posuwać się wolno, dbając o dwukierunkowość ruchu - dla marszu wprzód i zaopatrywania oraz ewakuacji rannych do tyłu. Stopniowo tempo natarcia jednostek brytyjskich słabło, hamowane przez teren i sieć drożną oraz wzrastający opór wojsk niemieckich.

*profesorem  
wzrost w czasie*

Natomiast bezwzględnie gorsze było położenie wojsk niemieckich, ponieważ od Sekwany do Kanału Alberta nie były one w stanie stawiać zorganizowanego oporu. Odwrót niemiecki toczył się na wschód z szybkością znacznie większą od tej, z jaką Niemcy opanowali Francję przed czterema laty. Wszelkie zamierzone większe przegrupowania niemieckie były natychmiast wykrywane i udaremnione w wyniku działań lotnictwa alianckiego, posiadającego zdecydowaną przewagę w powietrzu. W tych warunkach dowództwo niemieckie zamierzało za wszelką cenę zatrzymać natarcie 21 Grupy Armii w Belgii lub w ostateczności na granicy belgijsko-holenderskiej, aby nie dopuścić do przerwania się aliantów na północ od Linii Zygfryda, między Antwerpią a granicą niemiecko-holenderską.

W tym celu dowództwo Wehrmachtu nakazało 15 i 25 armii oprzeć obronę o przeszkody wodnej takie jak kanał Alberta, sieć kanałów holenderskich oraz rzekę Mozę w jej dolnym biegu oraz o rzeki Vaal i Dolny Ren. Obronę w tym rejonie organizowała 25 armia niemiecka i resztki 15 armii wsparte przez 5 i 6 dywizje powietrzno-desantowe, zasilone pospiesznie wysłanymi z Rzeszy formacjami Hitler Jugend.

Dowództwo niemieckie doskonale zdawało sobie sprawę, że sytuacja operacyjna w tym rejonie była bardzo dogodna do użycia przez aliantów wojsk powietrzno-desantowych. Bowiem Linia Zygfryda kończyła się w okolicach Reichswaldu /30 km na południe od Arnhem/. Niemcy ściągali aby zapobiec ewentualnym desantom powietrznym w rejon rzeki Vall i Dolnego Renu dużą ilość artylerii przeciwlotniczej i intensywnie rozbudowywali obronę.

Dowództwo brytyjskie oceniało również, że natarcie 21 Grupy Armii w kierunku na północ od Linii Zygfryda musi się rozwijać po jednej szosie biegnącej z Bindhoven przez miejscowości Grave,

Nijmegen i Arnhem, znajdujące się nad wymienionymi rzekami. Ponadto ruch po tej szosie możliwy byłby po opanowaniu następujących przepraw:

- dziewięcioprzęsłowy most na rzece Moza pod Grave;
- most na kanale Moza - Vaal na zachód od Nijmegen;
- wielki stalowy most jednoprzęsłowy na rzece Vaal pod Nijmegen;
- mosty na dolnym Renie pod Arnhem.

Z wiadomości uzyskanych od członków holenderskiego ruchu oporu wynikało, że wszystkie te mosty były przygotowane do zniszczenia i posiadały ładunki materiałów wybuchowych założone w komorach przyczółkowych i w filarach, nie licząc stanowisk minierów na brzegu.

Tak więc dla zapewnienia ruchu po osi Eindhoven, Arnhem /o długości 120 km/ należało opanować możliwie jednocześnie wszystkie te przeprawy, najlepiej przez zaskoczenie. A równocześnie uchwycić przyczółek na północnym brzegu dolnego Renu pod Arnhem, jako podstawy do działań na Reichswald i dalej na Zagłębie Ruhry.

### 3. ZAMIAR DOWÓDZTWA ALIANCKIEGO NA WYKONANIE OPERACJI MARKET-GARDEN<sup>x/</sup> I ZADANIA DLA ZWIĄZKÓW TAKTYCZNYCH.

Po zatrzymaniu się 2 armii brytyjskiej na rubieży kanałów Alberta i Escout na pograniczu belgijsko-holenderskim, dowódcą 21 Grupy Armii marszałek Montgomery /której podlegały 2 armia brytyjska i działająca na zachód od niej 1 armia kanadyjska/, postanowił uchwycić przez zaskoczenie wszystkie przeprawy, znajdujące się wzdłuż szosy Eindhoven, Arnhem.

Operację tę zakodowano kryptonimem Market-Garden. Miała ją wykonać 1 aliancka armia powietrzno-desantowa /First Allied Airborn Army - FAAA/ - dowodzona przez gen. Brerentona oraz 30 korpus armijny z 2 armii brytyjskiej.

Armia powietrzno-desantowa miała uchwycić przeprawy na dwóch kanałach w rejonie między Eindhoven i Grave, most na rzece Mozie w Nijmegen, most na kanale Moza - Vaal i trzy mosty na rzece Ren w rejonie Arnhem. Na korzyść armii powietrzno-desantowej miał działać 30 korpus piechoty z 2 armii brytyjskiej /w składzie dywizji pancernej gwardii i dwóch dywizji piechoty/, który przebijał

x/ Operacja Market-Garden oznacza operację powietrzno-desantową wykonywaną przez aliancką armię powietrzno-desantową i 30 korpus armijny. Kryptonim Market oznacza wykonanie operacji powietrzno-desantowej, Kryptonim Garden - działanie 30 korpusu armijnego, przebijającego się do zrzuconych DPDes.

się od jednej dywizji powietrzno-desantowej do drugiej miał utworzyć korytarz, przez który wtargnęłyby na teren Niemiec silne zgrupowania pancerne aliantów. Ponadto zadaniem 1 armii powietrzno-desantowej działającej wspólnie z 30 korpusem było oskrzydlenie sił niemieckich znajdujących się na zachód od linii Eindhoven - Zuider i zniszczenie ich.

Rozkaz operacyjny dla 1 armii powietrzno-desantowej brzmiał:

*Rokier*  
1 armia powietrzno-desantowa ma wybić korytarz po osi: Eindhoven, Veghel, Nijmegen, Arnhem, którym do Niemiec wtargną masy pancerne - motorowe sprzymierzonych. Dla podtrzymania ciągłości ruchu tych mas należy uchwycić i utrzymać mosty na osi tego ruchu, a więc most na rzece Moza pod Grave, most na kanale Moza-Vaal na zachód od Nijmegen, most stalowy na Vall pod Nijmegen i mosty na dalszym Renie pod Arnhem.

Zadanie związków taktycznych:

- 101 amerykańska dywizja powietrzno-desantowa uchwyci i utrzyma południową część korytarza od Eindhoven do przedmieścia Grave, włącznie z mostem pod Grave.

*Zadania*  
- 82 amerykańska dywizja powietrzno-desantowa uchwyci i utrzyma środkową część korytarza między Grave i Nijmegen z mostami pod Nijmegen i na kanale Moza - Vaal oraz wzgórze Groosbeck;

- 1 brytyjska dywizja powietrzno-desantowa i 1 polska samodzielna brygada spadochronowa /całością kieruje dowódca brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej/ uchwycą i utrzymają północną część korytarza z mostem pod Arnhem i przyczółkiem na północnym brzegu Renu.

- 52 szkocka dywizja górską, 1 armijny dywizjon artylerii przeciwlotniczej i powietrzny batalion budowy lotnisk miały być przewiezione drogą powietrzną na lotnisko Deelen położonego 7 km na północ od Arnhem.

- 1 powietrzny batalion budowy lotnisk miał przygotować i utrzymać w stanie używalności lotnisko Deelen, na którym miała lądować przewieziona na samolotach i szybowcach 52 szkocka dywizja górską.

1 armijny dywizjon artylerii przeciwlotniczej miał zapewnić obronę przeciwlotniczą rejonu Deelen.

52 szkocka dywizja górską miała być użyta w zależności od rozwijającej się sytuacji. Z powodu niepowodzeń jakich doznała zamierzona operacja w rejonie Arnhem, wymienione trzy jednostki w akcji udziału nie wzięły.

Operacja powietrzno-desantowa miała być poprzedzona zrzutem na terytorium Holandii brygady spadochronowej do specjalnych zleceń /SAS - Special Army Service/, zadaniem której było prowadzenie dywersji i rozpoznania.

Operacja miała się rozpocząć 17 września 1944r. Ponadto na ten dzień ustalony został termin wybuchu strajaku kolejarzy holenderskich oraz powstanie holenderskiej armii podziemnej.

Tak więc zaangażowanie do planowanej operacji prawie całych posiadanych wówczas sił powietrzno-desantowych pozwalało wnioskować, że będzie to największa i najbardziej ambitna z dotychczasowych operacji powietrzno-desantowych. Do działania miały być rzucone cztery dywizje i jedna samodzielna brygada /polska/ oraz wzmocniony korpus piechoty. Siły te nie licząc 30 korpusu piechoty wynosiły 50 tysięcy żołnierzy wojsk powietrzno-desantowych /łącznie z 52 dywizją/, około 4 tysięcy samolotów transportowych, 2 tysiące szybowców oraz szereg dywizji lotnictwa myśliwskiego i myśliwsko-bombowego, zapewniających osłonę w czasie przelotu i przy lądowaniu. Wojska te wspólnie z nacierającym po lądzie korpusem piechoty miały oskrzydlić i przycisnąć do morza na wybrzeżu holenderskim 200 tysięcy żołnierzy niemieckich oraz umożliwić Brytyjczykom obejście niemieckiej "Linii Zygfryda" i uchwycić dogodne podstawy wyjściowe, z których mogłyby wtargnąć do Niemiec masy alianckich wojsk pancernych.

Jednak już w trakcie planowania operacji okazało się, że mimo wielkiej potęgi lotniczej, jaką dysponowali alianci, nie byli oni w stanie w pierwszym dniu operacji zrzucić całości sił armii powietrzno-desantowej. Mimo zaangażowania do zadań transportu wojsk, załóg i samolotów z dowództwem bombowców /Bomber Command/, posiadana ilość samolotów okazała się niewystarczająca. W tych warunkach wojska armii powietrzno-desantowej trzeba było przetransportować w trzech rzutach. Również krótki dzień wrześniowy pozwalał tylko na jedno podjęcie, przelot i zrzut w ciągu dnia. Okazało się więc, że przerzucenie całej armii powietrzno-desantowej w rejon operacji można będzie dokonać w ciągu trzech kolejnych dni.

Ogólna głębokość operacji desantowej miała wynosić 120 km. Powodzenie działań starano sobie zapewnić przez precyzyjne przygotowanie i zabezpieczenie desantu powietrznego. Ponadto Brytyjczycy przewidywali, że luzowanie wojsk powietrzno-desantowych przez

oddziały 30 korpusu 2 armii winno nastąpić w ciągu dwóch dni po wykonaniu desantu. Bowiem spodziewano się, że duże tempo działań 30 korpusu piechoty nacierającego po uchwyconych przeprawach pozwoli szybko zluzować wojska desantowe.

#### 4. PLANOWANIE DZIAŁAŃ POD ARNHEM.

Do działań pod Arnhem zostały wyznaczone dwa związki powietrzno-desantowe: 1 dywizja brytyjska i 1 polska samodzielna brygada spadochronowa. Dywizja brytyjska posiadała bogate doświadczenia wojenne zdobyte w operacjach powietrzno-desantowych w Północnej Afryce, na Sycylii i we Włoszech. Natomiast polska brygada takowego doświadczenia nie posiadała. Bowiem po raz pierwszy miała brać udział w operacjach tego typu.

Przed powzięciem decyzji na wykonanie zadania pod Arnhem, dowódca brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej przeprowadził w sztabie dywizji następującą analizę zadania i ocenę położenia.

1. Zadanie. Zadanie nakazywało uchwycenie mostu głównego pod Arnhem oraz opanowanie przyczółków na północnym brzegu dolnego Renu. Obie te części zadania stanowiły nierozłączną całość i musiały być wykonywane jednocześnie.

##### 2. Teren.

a/ Przeprowy most główny, podstawowy cel działań, położony był w środku miasta. Stwierdzono, że oprócz niego znajdują się pod Arnhem dwa inne mosty na dolnym Renie, mianowicie most kolejowy i most pontonowy- odbywa położone na zachód od mostu głównego.

Na wschód od Arnhem na rzece Ijsel, wpadającej do dolnego Renu, znajdował się jeszcze jeden most, zapewniający komunikację z Arnhem w kierunku wschodnim.

b/ Przyczółek. Teren w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Arnhem był znacznie pofałdowany, a brzegi rzeki dość strome i wysokie. Teren na północ i na zachód od Arnhem gęsto pokryty zagajnikami oraz zabudowany domami typu willowego.

Dalej na zachód teren przechodził w dość szerokie kompleksy leśne o licznych przesiekach i polanach. Rejon ten jakkolwiek odległy od mostu o 9-12 km był najlepszy do lądowania zarówno ze względu na ukrycie, jakie dawał po wylądowaniu, jak i z uwagi na osłonę w wypadku użycia przez nieprzyjaciela broni pancernej.

##### 3. Wiadomości o nieprzyjacielu.

Na podstawie wiadomości uzyskanych przez wywiad brytyjski i rozpoznanie lotnicze, siły nieprzyjaciela w rejonie Arnhem przedstawiały się następująco:

##### W mieście Arnhem stacjonowały:

- samodzielny batalion piechoty "Germania" w sile około 1000 żołnierzy o pełnej wartości bojowej;

- szkoła podoficerska SS - około 700 żołnierzy;
- flotylla rzeczna - około 1000 marynarzy różnych narodowości, nie przedstawiająca specjalnie dużej siły bojowej;
- oddziały Gestapo;
- oddziały policji niemieckiej.

Rejonu Arnhem - jako głównego węzła dróg, przez który prowadzi ważna arteria zaopatrzenia - broniko około 190 dział przeciwlotniczych, nie licząc działek 20 mm i ckm przeciwlotniczych. Obsługi dział przeciwlotniczych składały się z żołnierzy o wysokich kwalifikacjach bojowych. Ponadto na Renie znajdowały się barki obrony przeciwlotniczej z działami przystosowanymi do strzelania ogniem na wprost.

W Arnhem mieściła się główna centrala sieci alarmowej na całą Holandię. Służba obserwacyjno-meldunkowa była bardzo sprawna. Na całym obszarze znajdowały się pododdziały przeciwdesantowe, zdolne do interwencji w ciągu 30 minut po wylądowaniu desantu. Umacnianie wschodniego brzegu Renu Niemcy rozpoczęli w pierwszych dniach września 1944r.

Siły niemieckie rozmieszczone w promieniu od 3-12 km od Arnhem, przedstawiały się następująco:

W miejscowości Velp tuż na wschód od Arnhem znajdowała się szkoła podoficerska Wehrmachtu - stan 800 żołnierzy;

W Wolfhezen - na zachód od Arnhem, szkoła artylerii stan około 700 żołnierzy;

W Heelsum - garnizon w sile około kompanii;

W Ede - oddziały organizacji Todt w sile około 2000 ludzi, budowały umocnienia nad Renem;

W Elden - na południe od Arnhem, broń maszynowa na stanowiskach ogniowych oraz mały garnizon piechoty;

W Elst - garnizon w sile około batalionu piechoty z artylerią przeciwpancerną.

W Deelen /7 km na północ od Arnhem / - lotnisko myśliwców

W lasach na północny wschód od Arnhem elementy 9 i 11 dywizji pancernych SS w stanie reorganizacji i przyjmowania uzupełnień. Były te dywizje rozbite w czasie walk w Normandii. Stany ich podawano na około 2000 żołnierzy każda. W toku operacji okazało się, że były to dywizje już uzupełnione, o pełnych stanach i pełnym wyposażeniu.

Najbliższym swiązkiem taktycznym, którym mógłby według oceny Brytyjczyków mieć wpływ na przebieg walki, była 20 brygada

zmotoryzowana, specjalnie szkolona do zwalczania desantów powietrznych, rozmieszczona w miejscowości Zwolle /około 22 km na północ od Arnheim/. Ponadto obszar Arnheim był rejonem wyszkoleniowym 25 armii. Położenie nieprzyjaciela i mapa wiadomości o przeciwniku były dwa razy dziennie korygowane na podstawie zdjęć dostarczonych przez rozpoznanie lotnicze.

#### 4. Położenie własne.

- a/ Odległość rejonu koncentracji własnych oddziałów od rejonu operacji wynosiła około 900 km. Czas przelotu trwał 3 godziny.
- b/ Otrzymane do dyspozycji środki transportowe /samoloty i szybowce/ nie wystarczyły na jednoczesne podjęcie całości wojsk i sprzętu, zaszła więc konieczność przewiezienia wojsk w kilku rzutach.

Lotnictwo nie było w stanie wykonać więcej niż jeden zbiorowy lot na dobę, co zmusiło dowództwo alianckie do urzutowania wojsk spadochronowych w trzy rzuty, po jednym każdego dnia, a wojsk przewożonych na szybowcach i sprzętu w dwa rzuty.

12 września 1944r. dowódca 1 dywizji powietrzno-desantowej gen. Urquhart na odprawie w sztabie dywizji zapoznał dowódcę polskiej brygady spadochronowej i swych podkomendnych brytyjskich dowódców ze swoją decyzją, w jaki sposób postanawia wykonać zadanie uchwycenia mostów w Arnheim i utworzenia przyczółka na Renie.

Desant miał być wykonany w trzech kolejnych przelotach po jednym każdego dnia. Pierwszy przelot w dniu "D" miał objąć 1 brytyjską brygadę spadochronową oraz 1 brytyjską brygadę szybowcową.

1 brytyjska brygada spadochronowa miała po wylądowaniu jak najszybciej podejść do Arnheim, uchwycić most szosy i pontonowy i po ich opanowaniu utworzyć miały przyczółek mostowy.

Zadaniem kolejnej 1 brygady szybowcowej było ubezpieczenie zrzutowiska i lądowania dla 4 brytyjskiej brygady spadochronowej i elementów szybowcowych, które miały lądować w drugim przelocie w dniu D+1.

Zadaniem 4 brygady spadochronowej po jej wylądowaniu i 1 brygady szybowcowej po wykonaniu zadania ubezpieczenia zrzutowiska oraz lądowisk, miało być podejście do Arnheim i utworzenie szerszego przyczółka, obejmującego swym przednim skrajem wschodnie i północne wyjscia z Arnheim, zaś na zachodzie zamierzano opanować miejscowość Osterbeek.

W drugim i trzecim przelocie miały uczestniczyć elementy

szybowcowe polskiej brygady spadochronowej. Wszystkie zrzutowiska i lądowiska 1 dywizji powietrzno-desantowej oraz rzutu szybowcowego polskiej brygady wybrane zostały na północnym brzegu Dolnego Renu /Neder Rijn/ w rejonie Helsum, w odległości około 9,5 km na zachód od Arnhem.

Trzeci przelot w dniu "D+2" objąć miał rzut spadochronowy polskiej brygady. Miała ona skakać na południowym brzegu Renu w rejonie Elden, w odległości 0,5 km od mostu szosowego na Renie. Po zrzucie, zadaniem brygady było przejść natychmiast na północny brzeg i zająć wschodnią część przyczółka w Arnhem, tworząc węzeł oporu nad rzeką Ijssel. Ponadto Polacy mieli opanczować na tej rzece most kolejowy i szosowy. Na północnym brzegu Renu miał dołączyć do brygady jej rzut szybowcowy. Ponieważ dzień "D" wyznaczony był na 17 września, to brygada polska miała skakać we wtorek 19 września. Taka była decyzja dowódcy 1 brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej.

Również 12 września 1944r. odbyła się konferencja lotnicza, na której poinformowano dowódcę brygady, ile otrzyma lotnictwa transportowego dla przewiezienia brygady na teren Holandii. W tym celu dowództwo lotnictwa transportowego /Air Transport Command/ przydzieliło Polakom:

114 samolotów typu Dakota<sup>x/</sup> z 52 amerykańskiego skrzydła lotnictwa transportowego - dla przewiezienia spadochroniarzy.

45 szybowców typu Horsa<sup>xx/</sup> holowanych przez samoloty bombowe typu Halifax i Lancaster z 38 grupy RSF.

Brygada nie otrzymała środków transportowych dla przewozu dywizjonu artylerii lekkiej. W tych warunkach miał on dołączyć drogą morską.

Terminy startu:

- w dniu D+1 miało wystartować 10 szybowców;
- w dniu D+2 całość brygady.

Powyższy przydział środków transportu powietrznego, jak również urzutowanie brygady do wykonania desantu, zmniejszyło w wydatny sposób jej siłę ogniową na polu walki.

W nocy z 12 na 13 września dowódca brygady przeanalizował

- x/ Dakota lub C-47, transportowiec o dużym zasięgu, nie uzbrojony, najlepszy w 1944r. samolot transportowy dla przewozu wojsk powietrzno-desantowych; wyskok przez dżwie, ładunek 20 żołnierzy i 6 zasobników lub sprzęt w opakowaniu <sup>samolotowym</sup> jak motocykle.
- xx/ Szybowiec typu Horsa - nośność 3150 kg lub 28 żołnierzy. Typowe ładunki:
  - trzy Willisy; dwie przyczepy i ośmiu żołnierzy;
  - działka 75 mm, przyczepa, 5 żołnierzy;
  - zestawy mostu Bayleya;
  - lekkie traktory.

zadanie i ocenił położenie i nad ranem powziął decyzję. Decyzję tę sztab brygady ujął w formie rozkazu operacyjnego i podał do wiadomości dowódców batalionów i samodzielnych pododdziałów na odprawie o godzinie 15.00 13 września.

Decyzja dowódcy brygady przewidywała przerzucenie całości sił na pole walki w czterech rzutach:

- rzut szybowcowy /artyleria przeciwpancerna, środki transportowe, łączności, saperów, zaopatrzenia i służby zdrowia/ 18 i 19 września /D+1, D+2/;

- rzut spadochronowy 19 września /D+2/;

- pierwszy rzut morski /środki transportowe, zaopatrywania, samochody sanitarne/;

- drugi rzut morski /dywizjon artylerii lekkiej/.

Rzut spadochronowy brygady będzie lądować na zrzutowisku Elden, a rzut szybowcowy na lądowisku na północny-zachód od Wolthezen. Rzut szybowcowy pójdzie do akcji w dwóch przelotach. Pierwszy w ilości 10 szybowców przewiezie baterie artylerii przeciwpancernej, sprzęt saperski oraz część dowództwa brygady i wyleci 18 września, to jest w D+1. Zaś drugi rzut obejmujący pozostałe 35 szybowców wyleci w dniu 18 września, to jest w D+2, przewożąc resztę dywizjonu artylerii przeciwpancernej oraz część dowództwa i sztabu brygady, jak również część dowództwa batalionu i oddziałów specjalnych. Rzuty szybowcowe dołączą do brygady, gdy ta znajdzie się na północnym brzegu Renu. Rzut spadochronowy brygady wyleci w dniu 19 września tj. w D+2 i wykona swoje zadania w dwóch fazach.

Pierwsza faza stanowić będzie zebranie się oddziałów na wyznaczonych punktach zbiórki w rejonie zrzutu oraz przeprawa przez Ren i połączenie się z rzutem szybowcowym.

W pierwszej fazie, każdy zespół batalionowy, składający się z bacnu spadochronowego, plutonu saperów, dwóch patroli łączności oraz zespołu sanitarnego, będzie miał odrębny rejon zbiórki i następujące zadanie do wykonania:

1 batalion po zwalczaniu na miejscu baterii artylerii przeciwlotniczej ma opanować most szesowy i pontonowy o ile nie zostały one dotąd w pełni opanowane przez Brytyjczyków;

2 batalion, po zniszczeniu w rejonie lądowania baterii artylerii przeciwlotniczej, ma ubezpieczyć brygadę od południa i zachodu i ewentualnie opanować most pontonowy, gdyby dotąd jeszcze nie znajdował się w rękach naszych lub brytyjskich;

**3 batalion**, poza opanowaniem na lądowisku baterii artylerii przeciwlotniczej i reflektorów, miał przejść w kierunku promu znajdującego się na zachód od mostu szosowego w Arnhem i na nim się przeprawić na północny brzeg Renu.

**Saperzy** otrzymali zadanie zabezpieczenia przejść przez rzekę, a w szczególności sciążnięcia w rejon brygady na południowy brzeg, wszystkich rozporządzalnych środków przeprawowych.

**Drugą fazę** miało stanowić zajęcie wyznaczonego odcinka obrony z tym, że należało się liczyć z ewentualną walką z usadowionym tam nieprzyjacielem.

W obronie nad rzeką Ijsel /na wschód od Arnhem/ miały być zorganizowane w pierwszym rzucie dwa ośrodki oporu "Kazimierz" i "Mars", każdy w sile wzmocnionego batalionu oraz II rzut w sile batalionu, wzmocniony większością artylerii brygady. Artyleria ta miała wspierać oba pierwszorzutowe bataliony i być przygotowana do odparcia kontrataków. Ośrodek "Mars" miał obejmować mosty /kolejowy i szosowy/ na rzece Ijsel.

Dywizjon artylerii przeciwpancernej po dołączeniu do brygady - poza normalnymi swymi obowiązkami zwalczania niemieckich czołgów - miał być gotów do zwalczania opancerzonych barek na rzęce Ijsel i Renie oraz pociągów pancernych, po linii kolejowej przechodzącej przez most na rzece Ijsel.

Wsparcia artyleryjskiego wobec braku własnej artylerii miała udzielić brygadzie 1 brytyjska dywizja powietrzno-desantowa siłami pułku artylerii lekkiej ze składu dywizji.

Taka była decyzja dowódcy brygady.

Ponadto dowódca brygady liczył się z następującymi możliwościami:

Większość brygady będzie lądować w czasie, kiedy od dwóch dni brytyjska dywizja będzie walczyć o przeprawy o przyczółek. W tych warunkach, brygada musi się liczyć z tym, że w toku lądowania na zrzutowisku spotka się z nieprzyjacielem, dla którego zrzut brygady nie będzie już zaskoczeniem. Należało się również liczyć z tym, że mosty na Renie mogą jeszcze nie być w rękach brytyjskich, bądź też mogą być zniszczone, a również środki przeprawowe mogą być uszkodzone, bądź też znajdować się na północnym brzegu Renu.

W drugiej fazie - to jest w czasie obrony - jakkolwiek w rozkazie dowódcy dywizji zaznaczone było wyraźnie, że do czasu przybycia brygady, rejonu jej przyszłej obrony będzie zabezpieczony

przez 1 dywizję. Tak więc brygadzie przyjdzie walczyć w szczególności o mosty na rzece Ijssel.

Dowódca brygady brał również pod uwagę następujące okoliczności:

- że brygada nie ma własnych środków przeprawowych, ani w rzucie spadochronowym ani w szybowcowym;
- że nie posiada środków technicznych dla umocnień polowych /w szczególności drutu kolczastego/;
- że nie ma dostatecznej ilości broni ciężkiej ani dodatkowej amunicji, a w szczególności dla moździerzy oraz min przeciwczołgowych. Przydzielone dwa szybowce na każdy batalion spadochronowy, pozwalały zebrać tylko części amunicji do moździerzy 75 mm i piątów;
- że stany w brygadzie są poniżej etatów.

Z powyższych rozważań dowódca brygady wyciągnął wniosek, że obrona która będzie zorganizowana na przyczółku nie będzie dostatecznie silną.

Podsumowując całokształt planowania przez sztab 1 dywizji powietrzno-desantowej bitwy pod Arnhem, należy zaznaczyć, że tak późne wykorzystanie brygady polskiej, bo w trzeci dzień operacji było dla niej bardzo niekorzystne.

Ponieważ wiadomo jest, że w operacjach powietrzno-desantowych, decydującą rolę odgrywa moment zaskoczenia, który można sobie zapewnić w ciągu 24 - 36 godzin, w najlepszym wypadku. Lądowanie zaś późniejsze, kiedy nieprzyjaciel sprowadził już artylerię przeciwlotniczą, a w dodatku lądowanie na obsadzony przez nieprzyjaciela teren powoduje zwykle największe straty, ponieważ nisko i wolno latające samoloty transportowe stanowią idealny cel dla artylerii przeciwlotniczej. Również i spadochroniarze opadający w dół, jak i zaraz po wylądowaniu są prawie bezbronni.

Drugim niekorzystnym momentem dla Brygady Polskiej był fakt, że jej rzut spadochronowy w przeciwieństwie do rzutów brytyjskich miał lądować na południe od Renu. Dowódca polskiej brygady pragnąc nie dopuścić do rozdzielania się po obu stronach rzeki, interweniował w tej sprawie w sztabie dywizji. Argumentował on, że dywizja może natrafić na większe siły niemieckie, w tej sytuacji Niemcy mogliby utrzymać mosty lub je zniszczyć. Wtedy brygada nie tylko nie miałaby możliwości przedostania się na drugą stronę rzeki, a co gorsza będąc oddzielona od swych rzutów szybowcowych, posiadających broń ciężką i środki transportowe wraz

z dodatkową amunicją, stanowiłaby ona znacznie słabszą siłę bojową.

Dowódca dywizji obiecał ubezpieczyć zrzutowisko brygady oraz przesłać środki transportowe dla zebrania i przewozu sprzętu oraz amunicji brygady. Zapewnił on również, że na podstawie meldunków wywiadu nie należy oczekiwać większych sił niemieckich i że ponadto 2 armia brytyjska swymi związkami taktycznymi dojdzie już w tym czasie do Arnhem.

Dowódca brygady wypowiedział również swą uwagę na temat wielkości odcinka obrony brygady mającego 16 km szerokości, położonym w terenie gęsto zabudowanym i zalesionym. Dowódca dywizji nie podzielał tych zastrzeżeń i twierdził, że nie spodziewa się poważniejszego oporu nieprzyjaciela.

W brygadzie poza rozkazem operacyjnym wydano także szczegółowy rozkaz regulujący przelot powietrzny, osobno rzutu spadochronowego i osobno szybowcowego ze szczególnym rozdziałem samolotów i szybowców między przewożone oddziały.

Wyszedł również rozkaz kwatermistrzowski regulujący sprawy zaopatrzenia w żywność, amunicję i materiały pędne.

Każdy żołnierz spadochronowy, bez względu na stopień braku ze sobą dwie suche racje, z których jedna miała być zjedzona następnego dnia po skoku, następna zaś dopiero na rozkaz dowódcy brygady.

Szczególne trudną do rozwiązania była sprawa zaopatrzenia w amunicję oraz jej rozdział między spadochroniarzy i na zasobniki, które szły do akcji na szybowcach. Gdyż walka na zrzutowisku i prawdopodobieństwo, że odcinek obrony trzeba będzie zdobywać od nieprzyjaciela, wreszcie sama obrona - wymagały wielkiej ilości amunicji.

Amunicja, którą ładowano na szybowce mogła być użyteczna dopiero gdy brygada znajdzie się na północnym brzegu Renu, a więc gdy rzut spadochronowy dołączy do szybowcowego. W rezultacie łączne wyposażenie w rzucie spadochronowym i szybowcowym, stanowiło do przewidywanych potrzeb mniej niż mało. Nadzieją był zrzut zaopatrzenia przewidziany w rozkazie korpusu.

W tych warunkach sprawa oszczędnego użytkowania amunicji urastała do problemu, który należało wbić nie tylko w pamięć ale i w instykt każdego żołnierza spadochronowego.

Brak /również/ środków jest charakterystyczną cechą wszystkich operacji powietrzno-desantowych. Brak środków uwypukla w sposób bardzo wydatny ryzyko wszelkich operacji tego rodzaju, różniących się tak bardzo od normalnych działań innych rodzajów wojsk.

Świadomość niedostatecznego uzbrojenia, nie wystarczającej ilości amunicji i zależność od zaopatrzenia, która zanim dołączą wojska lądowe - może przyjść tylko z powietrza nie jest obca każdemu spadochroniarzowi. Powoduje to, że w walce musi on w większej mierze liczyć na swoje osobiste walory. W instykt spadochroniarzy musi wejść zrozumienie faktu, że nie masą ani też przewagą ognia, ale samą celnością strzału, odwagą osobistą i pomysłowością działania ma górować nad przeciwnikiem. Okoliczności te stwarzają również dodatkowy problem i troskę jak wykonać otrzymane zadanie przy ograniczonych środkach, które są w posiadaniu i przy ewentualności, że zaopatrzenie z powietrza może nie przyjść na czas lub też zawieść w ogóle.

13 września 1944r. sztab brygady wysłał rozkazy bojowe dla dowódców batalionów, dywizjonów artylerii i samodzielnych pododdziałów, którzy mieli je rozpracować w szczegółach tak aby się nadały do udzielania instrukcji poszczególnym strzelcom włącznie.

15 września, cały sprzęt i materiał miał być przygotowany do załadunku na samoloty i szybowce. W tym czasie I rzut morski znajdował się już na kontynencie w rejonie Brukseli a z nim część amunicji, transport samochodowy, osobisty sprzęt żołnierzy oraz kantyny. Pozostawał jeszcze do wysłania II rzut morski, w którym miał być przewieziony dywizjon artylerii lekkiej.

Mimo zarządzeń, by w granicach ludzkich możliwości dochowano tajemnicy, dokąd i kiedy brygada rusza. Mimo, że zastosowany został zakaz opuszczenia rejonu zakwaterowania oraz mimo wszystkich przepisów wydanych przez władze brytyjskie o zachowaniu się żołnierzy bezpośrednio przed operacją, to jednak można było zauważyć, że brygada jest w przededniu operacji i to na teren holenderski. Zjawienie się i obecność holenderskiego oficera łącznikowego w mundurze na terenie brygady miało swoją wymowę. Również dla samych żołnierzy brygady, którym wydano guldeny holenderskie nie ulegało wątpliwości dokąd brygada będzie przerzucona.

#### 5. ZABEZPIECZENIE PRZEPROWADZENIA OPERACJI POWIETRZNO-DESANTOWEJ

##### "MARKET"

Planowanie i przygotowanie operacji "Market" nie było zaskoczeniem dla związków taktycznych 1 armii powietrzno-desantowej, gdyż już od początku czerwca 1944r. stały one na lotniskach w środkowej Anglii w przygotowaniu do działań.

Część tych związków /6 brytyjska, 82 i 101 amerykańskie

dywizje powietrzno-desantowe - liczące razem 29 000 żołnierzy/ brały udział w operacji morsko-desantowej w Normandii. Natomiast pozostałe siły alianckiej armii powietrzno-desantowej znajdowały się w pogotowiu na lotniskach wyjściowych na terenie Anglii, gdzie się intensywnie szkoliły. W ciągu trzech i pół miesięcy /6.6 - 17.9.1944r./ zaplanowano i przećwiczone z całą siłą szesnaście wariantów operacji powietrzno-desantowych, z których zrealizowany został jedynie ostatni - siąd początkowa nazwa "Operacja 16.", której potem zmieniono kryptonim na "Market".

Przygotowanie operacji powietrzno-desantowej różni się zasadniczo od przygotowań naziemnych. Cechami działań wojsk powietrzno-desantowych są: szybkość znalezienia się na polu bitwy, gwałtowność uderzenia, zaskoczenie, działanie w terenie odległym nieraz o kilka godzin przelotu - wszystko to wymaga innego ujmowania tych zagadnień.

Większość pracy przygotowawczej spada na barki sztabów, które winny jak najdokładniej zgrać działania z tymi dowództwami wojsk lądowych, którym przypadnie w udziale wykorzystanie uderzeń wojsk powietrzno-desantowych. Zapewniając jednocześnie ze strony tych oddziałów maksimum wsparcia dla jednostek powietrzno-desantowych ogniem i ruchem. Zadaniem sztabu jest także wprowadzenie oddziałów powietrzno-desantowych w nieznany i położony o kilkaset kilometrów teren walki, by oddziały te poruszały się w nim bez żadnej trudności, na długą bowiem orientację nie pozwoli brak czasu w boju.

Osiąga się to przez badanie zdjęć lotniczych terenu zamierzonego działania wojsk powietrzno-desantowych, a częstokroć przez odtworzenie takiego samego terenu u siebie na stole plastycznym jeśli akcja wymaga błyskawicznego działania.

Poza <sup>tem</sup> sztab musi zgrać całość przelotu, osłonę przelotu, bombardowanie przygotowawcze, właściwości pozorne zaopatrywanie z powietrza, ewakuację rannych, wsparcie ogniowe z ziemi i powietrza desantowania i w walce, osłonę skrzydeł i szereg innych potrzeb.

Jeżeli teraz uświadomimy sobie, że w okresie trzech i pół miesięcy poprzedzających operację "Market" było 16 ówczesnych, w których żołnierz znał całość swego zadania, to przynajmniej częściowo będziemy w stanie zdać sprawę z tego, czym była praca sztabu związku powietrzno-desantowego. Dla zapewnienia tajności, całość przygotowań odbywała się w całkowitej izolacji, zarówno sztabów, jak i wojsk od otoczenia.

Cały więc długi okres przygotowań do operacji wojska przebyły w odizolowanych obozach, ćwicząc intensywnie wspólnie z lotnictwem transportowym i lotnictwem wsparcia.

Ćwiczenia prowadzone były w warunkach jak najbardziej zbliżonych do rzeczywistych. Oddziały spadochronowe jak i szybowce ćwiczyły razem, przerabiając kolejno szczebel drużyny, plutonu, kompanii, batalionu i brygady, wykonując każdorazowo desantowanie całością sił, połączone nieraz z ostrym strzelaniem z broni piechoty, moździerzy i artylerii, prowadzonym zarówno przez środki działające na ziemi, jak i przewożone drogą powietrzną /haubice 75 mm i działa przeciwpancerne 57 mm/.

Przewaga aliantów w powietrzu była w tym czasie tak wielka, że nie obawiano się Luftwaffe. Problemem była tylko nieprzyjacielska artyleria przeciwlotnicza, której ilość nieprzyjaciel stale powiększała. Operacja "Market" w przeciwieństwie do poprzednich operacji powietrzno-desantowych miała być operacją dzienną.

Operacje dzienne dawały cały szereg korzyści, a mianowicie szybszy start, łatwiejsze utworzenie ugrupowania w powietrzu, stu-procentowa pewność odnalezienia zrzutowisk i lądowisk, lepsze unieszkodliwienie nieprzyjacielskiej obrony przeciwlotniczej.

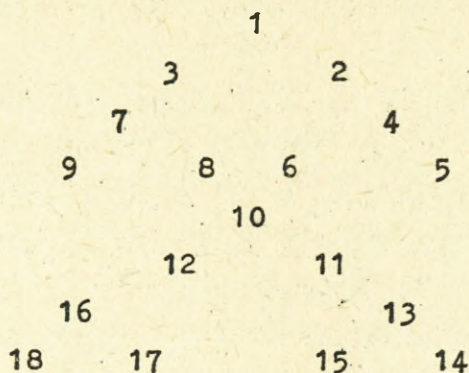
Przy opracowaniu planu przelotu wynikała konieczność ustalenia trzech rzutów. Ponieważ dni były krótsze, w ciągu dnia mógł lecieć tylko jeden rzut. Głównymi czynnikami ograniczającymi możliwość transportu były: niedostateczna ilość samolotów i jeszcze większy brak szybowców i pilotów szybowcowych oraz ograniczona ilość lotnisk startowych. Lotniska lotnictwa bombowego i myśliwskiego były zajęte. Jedynie dowództwo lotnictwa przybrzeżnego było w stanie wypożyczyć niektóre lotniska.

Trasa przelotu oddziałów spadochronowych prowadziła z lotnisk startowych przez Londyn, do wysp holenderskich i potem na północ na kierunku Eindhoven, Grave, Nijmegen, Arnhem. Natomiast rzut szybowcowy leciał bezpośrednio do lądowisk - jego trasa była krótsza.

Zbiórka oddziałów w powietrzu miała trwać do 30 minut, a przelot 3 godziny. Szybkość samolotów spadochronowych 270 km na godzinę, samolotów szybowcowych 215 km na godzinę. Wysokość przelotu do zrzutowisk 700 metrów, przelot powrotny do lotnisk na wysokości 1800 m.

Ugrupowanie rzutów szybowcowych miało być następujące: samoloty winny lecieć grupami po 9 sztuk tworząc następujący

szyk: /każda cyfra oznacza 9 samolotów/



Odstępy między grupami miały wynosić 4 minuty lotu. Zrzut spadochronowy miał się rozpocząć z wysokości 280 m a zakończyć na wysokości 180 m.

Samoloty szybowcowe miały lecieć parami, odstępy między grupami samolotów szybowcowych miały wynosić 7 minuty. Zwalnianie szybowców miało nastąpić na wysokości 700 m.

Zrzuty wojsk i sprzętu miały się rozpocząć w pierwszym dniu o godzinie 13, w drugim i trzecim dniu o godzinie 9 rano.

Podział brygady polskiej na zgrupowanie i przydział środków transportowych oraz organizacja przelotu i lądowania przedstawiały się następująco:

1	Samoloty transportowe	Szybowce
1	2	3
- zgrupowanie 1 batalionu spadochronowego /batalion spadochronowy, pluton saperów, pluton sanitarny, zespół łączności, obserwatorzy, artylerii/	30	2
- zgrupowanie 2 batalionu /jak wyżej/	30	2
- zgrupowanie 3 batalionu /jak wyżej/	30	2
- dowództwo brygady i sztab oraz k. łączn.	12	6
- kompania saperów	3	2
- kompania zaopatrzenia	2	3
- dywizjon artylerii przeciwpancernej	4	25
- kompania sanitarna	3	3
<b>R a z e m:</b>	<b>114 samol.</b>	<b>Razem 45 szybowców</b>

Start rzutu spadochronowego brygady miał się odbyć w dniu D + 2. Zeskok spadochroniarzy przewidywano z wysokości 300 stóp, czyli 91,5 metra.

Ugrupowanie brygady w czasie lotu miało wyglądać następująco: samoloty transportowe miały lecieć w czterech grupach /trzy po 27 samolotów i jedna 33 samoloty/. Odległość między grupami 4 minuty lotu. Planowana wysokość przelotu 2000 stóp czyli 670 m. Lądowanie spadochroniarzy miało trwać 12 minut.

Trasa lotu rzutu spadochronowego brygady przechodziła z lotnisk startowych, następnie wzdłuż granicy belgijsko-holenderskiej, po czym korytarzem Eindhoven, Grave, Nijmegen, Arnhem.

Rzut spadochronowy brygady miał lądować na południe od mostu drogowego w Arnhem, na zrzutowisku o obszarze 1000 x 1500 m. Zrzutowisko to poprzecinane było licznymi rowami odwadniającymi oraz liniami wysokiego napięcia.

W D + 1 miało startować 10 szybowców polskich, które miały przewieźć część pododdziałów specjalnych brygady. Reszta szybowców miała startować w D + 2 razem z rzutem spadochronowym. Lądowanie ich miało trwać niecałe 4 minuty. Przy czym zwalnianie szybowców winno odbyć się na wysokości 1500 stóp czyli 457, 5 metra.

Trasa lotu rzutu szybowcowego zaplanowana została w linii prostej z Anglii do Arnhem.

Lądowanie szybowców na lądowisku E na północ od miejscowości Wolfhezen przewidziane było w 8 minut po zrzucie spadochroniarzy. Oznaczenie zrzutowisk i lądowisk w terenie miało być zabezpieczone przez 21 brytyjską kompanię zwiadowców zrzutowiskowych "Path - Finderów".

Oslonę przelotu brygady winny zapewnić samoloty myśliwskie urzutowane na różnych wysokościach od 300 do 800 metrów.

#### 6. PRZEBIEG OPERACJI "MARKET-GARDEN" I UDZIAŁ W NIEJ 1 POLSKIEJ BRYGADY SPADOCHRONOWEJ.

Wielka bitwa 1 armii powietrzno-desantowej, której celem było otwarcie drogi dla związków pancernych 2 armii brytyjskiej od razu rozpadła się na dwa odizolowane rejon walk.

Pierwszy rejon walk to działania 82 i 101 amerykańskich dywizji powietrzno-desantowych. Dywizje te od razu opanowały mosty na kanałach oraz na rzekach Moza i Vaal w rejonach Grave i Nijmegen i nawiązały łączność między sobą a 30 korpusem piechoty gen. Horrocksa, który wkrótce podszedł do nich.

Drugi rejon walk to działania 1 brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej walczącej o przyczółek i mosty na północnym brzegu Renu, oddzielonej przestrzenią 15 km od dywizji amerykańskich. Po południowej stronie Renu zgodnie z otrzymanymi rozkazami wylądowała polska brygada spadochronowa.

W myśl planu operacji dowódcą całości wojsk w rejonie Arnhem miał być dowódca brytyjskiej dywizji. Jednakże nie był w stanie opanować sytuacji na obu brzegach rzeki i dlatego walka rozpadła się na dwa ośrodki: jeden na południowym, drugi na północnym brzegu Renu.

Walki brygady polskiej chociaż oddzielone Renem od dywizji brytyjskiej, stanowią taktycznie jedną całość i są rozpatrywane w warunkach bitwy pod Arnhem.

a/ Pierwszy dzień walki - niedziela 17 września 1944 r.

Jako pierwszy pododdział brytyjski wyruszyła do walki pod Arnhem 21 samodzielna kompania zwiadowców w składzie 186 żołnierzy, która o godzinie 10.15 17 września na 12 samochodach przewieziona została w rejon zrzutowisk.

Skok na spadochronach odbył się bez żadnych strat. Pół godziny potem wszystkie zrzutowiska i lądowiska dymiły kolorowymi dymami sygnalizacyjnymi w celu określenia ich miejsc dla nadlatującej 1 brytyjskiej brygady spadochronowej i 1 brytyjskiej brygady szybowcowej.

Zeskok spadochroniarzy i lądowanie szybowców odbyło się pomyślnie. Zaskoczenie było zupełne. Na miejscach zbiórki stany batalionów wynosiły 95%.

Po zebraniu i uporządkowaniu oddziałów 1 brytyjska brygada spadochronowa w składzie trzech batalionów spadochroniarzy, 9 kompanii saperów spadochronowych z działaniem artylerii przeciwpancernej ruszyła na Arnhem w celu opanowania głównego mostu. Natomiast brygada szybowcowa organizowała obronę lądowisk i zrzutowisk dla drugiego rzutu dywizji mającego pr wyjść o godzinie 10.00 18 września.

1 brygada spadochronowa nacierająca na Arnhem działała według następującego planu:

2 i 3 batalion spadochronowy uderzając na Arnhem miały opanować most główny, a dopiero potem kolejowy i pontonowy. 1 batalion spadochronowy stanowił drugi rzut brygady będący w gotowości do wsparcia pierwszego rzutu brygady. Po uchwyceniu mostów przez 2 i 3 batalion, 1 batalion miał zorganizować mały przyczółek w Arnhem, frontem na północ.

Główne uderzenie brygady miało być wykonane prawym skrzydłem wzdłuż szosy położonej blisko rzeki.

W rejonie lądowania nawiązano styczność z członkami holenderskiego ruchu oporu, którzy donieśli, że załoga niemiecka w Arnheim nie jest silna.

Natarcie 1 brygady spadochronowej rozpoczęło się o godzinie 15. 00 17 września. 2 batalion spadochronowy wzmocniony plutonem saperów i plutonem dział przeciwpancernych pomaszerował wzdłuż rzeki z Heersum na Arnheim. W czasie 9 kilometrowego marszu nie napotkał poważniejszego oporu. Do godziny 20.00 batalion podszedł do Arnheim, lecz z chwilą podejścia do mostu kolejowego, most ten został wysadzony w powietrze przez nieprzyjaciela. W tym czasie 2 kompania kilkoma strzałkami z działa przeciwpancernego zniszczyła schron pilnujący mostu szosowego i zajęła domy położone u północnego wylotu mostu. Opanowanie południowego wylotu mostu uniemożliwił niemiecki czołg, który swym ogniem uniemożliwił ruch po moście i do mostu. Do przeprawy przez Ren dowódca batalionu nie miał środków przeprawowych. W nocy działań nie prowadzono. W tym czasie dołączyli do batalionu pogubieni żołnierze, pluton saperów i kilka dział przeciwpancernych. Siły batalionu wynosiły 650 żołnierzy.

3 batalion spadochronowy nacierał na lewo od pierwszego. W rejonie na zach od Oosterbeek był on dwa razy kontratakowany siłami dwóch niemieckich kompanii piechoty z czołgami i powstrzymany do wieczora. Batalion ten nie mając danych o położeniu pozostałych sił brygady wysłał 3 kompanie w celu znalezienia najkrótszej drogi do mostu. Kompania ta mając plutony ugrupowane w linii rozporoszyła się w nocy i więcej już nie wróciła do batalionu.

1 batalion zmuszony był również odpierać kontrataki około dwóch kompanii piechoty wspartych 5 czołgami i związany został walką do wieczora. W toku kilkugodzinnych walk nieprzyjaciel dysponujący strzelcami wyborowymi, wystrzelał prawie 1 kompanię,

Brygada szybowcowa lądowała o godzinie 13.30 17 września w składzie 1 i 7 batalionu piechoty, liczących razem 1400 żołnierzy. Siły te wkrótce zorganizowały ochronę lądowiska i zrzutowisk. Pozostałe siły brygady 2 batalion piechoty i 18<sup>a</sup> kompania sanitarna miały lądować dopiero 18 września.

W tym czasie 1 polska samodzielna brygada spadochronowa przygotowała się do startu z węzła lotnisk w środkowej Anglii.

b/ Drugi dzień walki - 18 września 1944r.

W drugim dniu walki dowódca 2 batalionu broniącego się przy moście szosowym wydał rozkaz oszczędzania amunicji i nakazał zwaloczyć tylko cele najbliższe.

Okolo godz. 11.00 Niemcy rzucili na most z kierunku południowego pięć samochodów pancernych w celu opanowania północnego wylotu mostu. Kolumna ta została wkrótce zniszczona przez saperów brytyjskich.

Taki los spotkał następnych 6 samochodów ciężarowych z piechotą. Kolumna ta została zablokowana na skutek zniszczenia pierwszego i ostatniego wozu, a piechota wybita do nogi.

Po nieudanej próbie opanowania mostu, Niemcy rozpoczęli dwugodzinne ostrzeliwanie z ciężkich moździerzy brytyjskiego przyczółka. Potem wznowili natarcie na most wspartę czołgami. Atak zakamano niszcząc dwa czołgi.

Przed wieczorem Niemcy przystąpili do burzenia ogniem artylerii poszczególnych budynków. W tych warunkach załoga budynków wycofała się do dalszych zabudowań. Siły batalionu topniały. Rannym brakowało pomocy.

Przed świtem 18 września 3 batalion podszedł do Arnhem i dostał się pod silny ogień dział pancernych, część batalionu przeszła do obrony w zabudowaniach fabrycznych. Zdziesiątkowany ogniem batalionu został okrążony przez Niemców. O godzinie 18.00 stan batalionu wynosił 100 żołnierzy. Dowódca batalionu planował przebić się do mostu pod osłoną nocy.

W międzyczasie otrzymano wiadomość przez radio, że most został opanowany przez Niemców. Wyznaczony atak odwołano.

Przylot drugiego rzutu brygady szybowcowej opóźnił się zamiast o godzinie 10.00 przyleciał on o 15.00. Opóźnienie spowodowane było złą widocznością z powodu silnej mgły.

Przybycie drugiego rzutu wymagało natychmiastowej decyzji na jego użycie. Również sytuacja w rejonie mostu nie była znana w sztabie dywizji. Bardzo poważnie komplikował sytuację fakt, że zapodział się gdzieś dowódca dywizji i dowódca 1 brygady spadochronowej.

W tej sytuacji dowództwo nad całością objął dowódca brygady szybowcowej. W tym czasie dowódca dywizji wraz z dowódcą 1 brygady znaleźli się w rejonie walk 3 batalionu. Dowódca brygady został ranny w kregoskup i wówczas dowódca dywizji do końca dnia nie mógł opuścić piwnicy. Wyszedł następnego dnia rano.

W tym czasie walka o most była głównym zadaniem dywizji toteż na pomoc 2 batalionowi spadochronowemu skierowany został 2 batalion z 1 brygady szybowcowej, a 11 batalion spadochronowy z 4 brygady spadochronowej na pomoc 3 batalionowi spadochronowemu. Zadaniem obu batalionów było za wszelką cenę uchwycić most pod Arnhem.

Oba bataliony w ciągu 13 godzin walki przesunęły się na głębokość 4 km. Do mostu było jeszcze 3 km. Na skraju mostu nawiązano kontakt z 1 i 2 batalionem 1 brygady spadochronowej.

Dowódca dywizji zwołał naradę, na której zdecydowano, że najważniejszą rzeczą bez względu na straty jest udzielenie pomocy 2 batalionowi. W celu przebicia się do mostu postanowiono uderzyć całością sił znajdujących się na skraju miasta /2 batalionem 1 brygady szybowcowej, 1 i 3 batalionem z 1 brygady spadochronowej i 11 batalionem z 4 brygady spadochronowej/. Reszta oddziałów drugiego rzutu i osłony lądowisk /1 i 7 baon 1 brygady szybowcowej i 10 i 156 batalion 4 brygady spadochronowej/ miały obsadzić przyczółek na północ od Arnhem.

Bataliony te uderzyły na wschód i północny wschód, ale również bez powodzenia. Bowiem Niemcy otrząsnęli się już po zaskoczeniu i zorganizowali system ognia, którego skąpo wzmocnione brytyjskie oddziały nie mogły przełamać.

W dniu tym przyleciał również w składzie drugiego rzutu dywizji, pierwszy polski rzut szybowcowy liczący 10 szybowców. Natychmiast po wylądowaniu wznosił on najbliższe brytyjskie pododdziały. Reszta brygady przygotowywała się do startu w dniu następnym.

#### c/ Trzeci dzień walki - 19 września 1944r.

19 września o świcie w rejonie przyczółka koło mostu głównego w Arnhem, pod rozkazami dowódcy 2 batalionu z 1 brygady spadochronowej znajdowały się resztki 2 batalionu oraz jednej kompanii z 3 batalionu tejże brygady, pluton saperów, kilku sanitariuszy i żołnierzy tyłów oraz pluton dział przeciwpancernych.

Batalion ten o stanach dezorganizowanych i pomieszanych, walczący bez żywności, z kończącym się zapasem amunicji. Mający piwnice pobliskich domów, wypełnione rannymi w dalszym ciągu czekał na pomoc. Słyszano odgłosy niemieckiej walki, wierzono w bliską pomoc.

Szczegóły położenia oddziałów dywizji nie były dokładnie znane w jej sztabie z powodu braku środków łączności, ponieważ większość ich była już uszkodzona. Wiedziano jedynie, że jakieś siły własne trzymają jeszcze most pod Arnhem. Musiała to być część 1 brygady spadochronowej i jeden batalion z 4 brygady spadochronowej oraz jeden batalion z brygady szybowcowej.

W tej sytuacji dowódca dywizji doszedł do wniosku, że przy obecnym stanie dywizji opanowanie mostu i uchwycenie przyczółka jest niemożliwe. W związku z tym powziął on nową decyzję przejścia do obrony między Arnhem a Oosterbeek. W ten sposób zmniejszony został zarys obrony. Rejon ten stwarzał możliwości nowej przeprawy, bowiem był tu prom oraz drogi dojazdowe. Przeprawa ta zyskiwała na znaczeniu, ponieważ miała przyjść polska brygada, która po niej będzie mogła przeprawić się na północny brzeg Renu i zasilić wojska brytyjskie.

W związku z tym dowódca dywizji wydał szyfrem przez radio zarządzenie o zmianie miejsca lądowania polskiej brygady, ustalając je w rejonie m. Driel /5 km na zach od Elden, planowanego miejsca lądowania/. W zarządzeniu podano, że brygada polska po wylądowaniu w nowym rejonie, ma przeprawić się promem na północny brzeg, gdzie otrzyma dalsze rozkazy.

Ponadto dowódca dywizji nakazał 4 brygadzie spadochronowej opanowanie wzgórz między Oosterbeek i Arnhem. W tym czasie brygada ta miała 11 batalion związany pod Arnhem, 156 batalion miał tylko jedną kompanię, reszta zginęła. Pozostał jedynie 10 batalion i kompania ze 156 batalionu. Razem cztery kompanie. Pododdziały te aby wykonać postawione zadanie musiały oderwać się od nieprzyjaciela. Wycofujące się z walki pododdziały uległy rozsypce i całkowitej prawie likwidacji. Po zebraniu resztek sił pod osłoną nocy zaatakowano obronę niemiecką na torze kolejowym i wzgórzach. W toku natarcia pododdziały 4 brygady spadochronowej trafiły pod bezpośredni ogień karabinów maszynowych. W wyniku czego z trzech nacierających kompanii wycofało się na podstawy wyjściowe siedmiu ludzi, w tym kwatermistrz brygady i 6 żołnierzy. Pozostała jeszcze czwarta kompania, która wraz z dowództwem i służbami brygady liczyła 250 żołnierzy. Taki też był łączny stan liczebny 4 brygady spadochronowej.

Wieczorem 19 września dowódca dywizji stanął przed nową sytuacją. Nie wylądowała polska brygada. Zniszczona została 4 brygada spadochronowa. Nie było wiadomości od 1 brygady walczącej na

moście pod Arnhem. W obronie pozostały jedynie dwa bataliony szybowcowe, kompania zwiadowców, polski rzut szybowcowy, który wylądował w dniu 18 i 19 września.

Nie było więc innego wyjścia jak przejść od działań zaczepnych do obronnych i przetrwać do nadejścia wojsk z południa. Dowództwo dywizji uważało, że należy trzymać się promy, gdyż istniała nadzieja na przybycie polskiej brygady. Jednocześnie pozostawiono swemu losowi tych, którzy się bili o most pod Arnhem, wyglądając na próżno pomocy. O tej decyzji nie wiedział nie dowódca 2 batalionu ani resztki batalionów usiłujące za każdą cenę przebić się do mostu.

W tym czasie zgrupowanie dywizji walczące na zachodnim skraju Arnhem, złożone było z resztek 2 batalionu 1 brygady szybowcowej oraz resztek 1 i 3 batalionu 1 brygady spadochronowej. Pododdziały te o świcie 19 września wznowiły natarcie w kierunku mostu i posunęły się o 400 m. Dalsze natarcie zostało zatrzymane ogniem moździerzy i kontratakami niemieckiej piechoty z czołgami. Po odparciu kontrataków 1 batalion spadochronowy i 2 batalion szybowcowy poszły do ataku, włamując się na odległość 100 m od mostu. Dalsze natarcie nie było możliwe, gdyż w obu batalionach zostało tylko kilkunastu żołnierzy.

Rano 19 września rzut spadochronowy brygady polskiej wyruszył na lotniska załadowcze. Samoloty - Dakoty C-47 stały gotowe do startu. Jednakże dowództwo lotnictwa wstrzymało załadowanie ze względu na bardzo gęstą mgłę, której pułap sięgał do wysokości 5000 metrów. O godz. 15.00 brygada otrzymała rozkaz powrotu do rejonów zakwaterowania. Lot odwołano ze względu na mgłę.

W tym czasie z lotnisk południowej Anglii, gdzie nie było mgły wystartował drugi polski rzut szybowcowy /art. ppanc/, samochody sztabu, łączność, sprzęt sanitarny/ razem 35 szybowców. Lądowano prawie w rejonie niemieckich stanowisk artylerii przeciwlotniczej, ponosząc bardzo duże straty. Ocalałe załogi natychmiast wzięły udział w walce wspierając oddziały brytyjskie.

#### Czwarty dzień walki - 20 września 1944r.

Rano 20 września zostaje ciężko ranny dowódca 2 batalionu ppłk Frost broniący mostu. Dowództwo obejmuje oficer rozpoznawczy, który przy pomocy holenderskiego ruchu oporu nawiązuje przez telefon miejski łączność z dowództwem dywizji.

Po złożeniu meldunku, dowódca batalionu nie dostał zapewnienia o pomocy. W tych warunkach decyduje się on dalej walczyć

na miejscu. Łączność wobec braku pomocy, która nie nadejdzie jest zbyteczna. Walczą wszyscy. Amunicje zabierano zabitym i rannym. Ponieważ amunicja do dział przeciwpancernych już się skończyła, a żołnierze obsługujący armaty zostali zabici, fakt ten ułatwił czołgom niemieckim swobodne poruszenie się po terenie walki. Nikt już nie przeszkadzał czołgom niemieckim w zniszczeniu pojedynczych celów żywych wśród obrony batalionu.

Około godziny 15.00 odebrano radiogram, że 2 armia brytyjska o godzinie 17.00 rozpocznie natarcie na południową część mostu. W tym czasie silne uderzenie Niemców odrzuciło batalion z brzegu pod most. Brakowało już amunicji nawet do karabinów. Stan batalionu wynosił 5 oficerów i 110 szeregowych. Wykonano jeszcze kontratak połową sił na saperów niemieckich minujących most, odrzucono ich walką na bagnety i ogniem pistoletów, wyjęto ładunki z komór.

Zostało jeszcze kilkudziesięciu żołnierzy bez amunicji, którzy od dwóch dni nie jedli i ślaniających się z bezsenności. O zmroku 20 września ostatni dowódca obrony mostu wydał rozkaz: "Spełniliście zadanie. Obrona mostu skończona. Rozejść się".

W sumie więc 2 batalion spadochronowy bronił mostu trzy doby od godz. 20.00 17.9 do 20.00 20 września. W tym czasie pozostałe siły dywizji przeszły do obrony w rejonie Oosterbeek, mając oba skrzydła oparte o Ren. Prom w tym czasie był już zatopiony przez Niemców. Szerokość rejonu obrony z północy na południe wynosiła 1000 m, a ze wschodu na zachód 800 m. W środku obrony w osiedlu Hertenstein mieściło się dowództwo dywizji i artyleria, która liczyła 21 haubic 75 mm.

Na wschodnim skrzydle obrony dywizji dowodził dowódca 4 brygady spadochronowej, któremu podlegały następujące siły broniące się od rzeki w kierunku północnym: piloci szybowcowi, resztki 2 i 7 batalionu 1 brygady szybowcowej, zwiadowcy z 21 kompanii i szwadronu rozpoznawczego, reszta 10 i 156 batalionu z 4 brygady spadochronowej. Północny odcinek broniły służby 1 brygady spadochronowej.

Na zachodnim skrzydle obrony dywizji pod rozkazami dowódcy 1 brygady szybowcowej broniły się licząc od rzeki, resztki 1 batalionu 1 brygady szybowcowej, polski rzut szybowcowy, saperzy z 4 i 9 kompanii.

Obrona zorganizowana w tym składzie przetrwała do 25 września włącznie. Do tego czasu walki trwały nieustannie w dzień

i w nocy. Ogień przerywano tylko gdy któraś ze stron musiała zebrać swoich rannych. Wystawiano wtedy chorągwie z Czerwonym Krzyżem i ogień ustawał na czas pozwalający na zebranie i odniesienie rannych na punkty opatrunkowe. Po zejściu z pola sanitariuszy z oznakami Czerwonego Krzyża - ogień natychmiast wznawiano.

Zaopatrywanie z powietrza brytyjskiej dywizji było bardzo słabe, mimo że zrzuty amunicji, żywności, lekarstw oraz broni były wykonywane stale z dużym wysiłkiem lotnictwa transportowego. Wszystkie zrzuty wykonywane były w środek planowanego przyczółka, w rejonie wsi Warnsborn, chociaż zrzutowisko to nie zostało objęte przez ostatnio zorganizowaną obronę. W tym czasie łączność dywizji z Anglią prawie nie istniała, toteż zaopatrzenie choć szło nieprzerwanie w całości było zrzućane na zajęte przez Niemców lotnisko Warnsborn. Równocześnie straty lotnictwa były bardzo duże, przeciętnie 7% dziennie.

Z przewożonego tonażu zaopatrzenia, dostarczonego mimo tak dużych strat lotnictwa, na teren obrony dywizji spadało tylko 7,4% całości zaopatrzenia.

20 września brygada polska ponownie została przywieziona na lotniska zakładowe, nad którymi nadal leżała gruba warstwa mgły. Załadowanie samolotów odkładano z godziny na godzinę, wreszcie nastąpiło ono o 14.00. Start jednak nie nastąpił, bowiem o godzinie 15.00 dowódca lotnictwa transportowego oświadczył, że przy takiej mgle lot grupowy nie będzie wykonany.

W tym czasie przyszedł rozkaz od dowódcy 1 dywizji o zmianie miejsca zrzutowiska. Brygada wróciła do kwater. Komunikaty meteorologiczne podawały, że rozrzedzenie mgły nastąpi 21 września około południa i wówczas polepszą się warunki przelotu.

Po powrocie z lotniska w sztabie brygady rozpoczęła się gorączkowa praca nad opracowaniem nowego planu działań, opartego na analizie zadania, ocenie terenu, sprecyzowaniu zadań dla wszystkich jednostek, ustaleniu rejonów zbiórek i sygnałów do zbiórek, kierunków ataku i marszu, obiektów do opanowania, punktów orientacyjnych, organizacji wsparcia ogniowego, łączności, punktów opatrunkowych, dróg ewakuacyjnych. Ponadto każdy żołnierz - spadochroniarz winien znać teren działań z fotografii lotniczej: z lotu ptaka i z kierunku podejścia samolotu do rejonu zrzutu /zdjęcie skośne/. Wszystko to musiało być przygotowane w ciągu nocy. Normalnie praca ta wymaga zwykle kilka dni czasu.

Do świtu 21 września praca sztabu była wykonana.

Piąty dzień walki - 21 września 1944r.

Dzień 21 września był pochmurny, mgła nie zrzędła, oficerowie sztabu byli przemęczeni nieprzespaną nocą spędzoną nad wnoszeniem poprawek do poprzedniego planu działań brygady.

W związku z lakonicznym rozkazem z dywizji, dowództwo brygady nurtowało szereg myśli: dlaczego dywizja jest pod Oosterbbek a nie pod Arnhem? Dlaczego brygada ma iść na prom? Wyczuwano, że dywizja musiała nie dojść do Arnhem lub została z niego wyrzucona.

Co godzinę rozpoznawcza Dakota rozpoznawała wysokość mgły, która nadal sięgała pułapu 10000 stóp, czyli 3050 m. Po południu motocyklista przywiózł rozkaz: Start o godzinie 14:00.

Brygada leciała w trzech grupach. W każdej grupie znajdowała się część sztabu, co zapewniało sprawną organizację dowodzenia każdą grupą, w czasie przelotu i po wylądowaniu. Na czele grup stali: dowódca brygady, jego zastępca i szef sztabu. Przelot brygady osłaniały był przez lotnictwo myśliwskie.

Zeskok brygady rozpoczął się o godzinie 17.20 i trwał 15 minut do 17.35. Na zrzutowisku wzięto do niewoli kilkunastu Niemców, którzy zeznali, że zrzutowisko to było strzeżone dwa dni przez niemiecki batalion, który zszedł z pola o godzinie 16.00, czyli na 80 minut przed wylądowaniem brygady.

Po drugiej stronie rzeki słychać było strzelaninę z broni maszynowej i moździerzy - to walczyła 1 dywizja.

Po wylądowaniu ustalono plan działania:

- natychmiast przygotować się do przeprawy;
- saperzy rozpoznają rzekę i prom oraz obsłużą go w czasie przeprawy;
- sztab organizuje fale przeprawowe na miejscu i kieruje kolejnością przeprawy, sam przeprowia się za dowódcą, po przejściu na drugą stronę czołowego batalionu;
- rejon wyjściowy do przeprawy za wałem.

Należy ubezpieczyć się przed okrążeniem. Rannych wziąć między siebie.

Pododdziały brygady rozpoczął umacniać się za wałem. Wysłano patrol saperów dla rozpoznania rzeki oraz znalezienia promu. Po zebraniu danych o stanach oddziałów brygady, stwierdzono, że nie ma 1 batalionu spadochronowego oraz około kompanii z 2 i 3 batalionu i części kompanii zapasowej. Na miejscu było

tylko około 50% spadochroniarzy. Sprawa ta wyjaśniła się dopiero w trzy dni później: z powodu złych warunków meteorologicznych po wystartowaniu brygady zostały wydane rozkazy z odwołaniem lotu. Część kolumny, którą rozkazy dosięgały zawróciła, dołączając do brygady w trzy dni później.

Rozpoznanie saperskie stwierdziło, że prom o pojemności około 100 ludzi jest zatopiony a na przeciwległym brzegu znajdują się Niemcy.

O godzinie 21.00 przybył do brygady oficer łącznikowy z 1 brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej, z rozkazem aby jak najszybciej nawiązać łączność z dywizją. Oficer ten przepłynął Ren wpław i stwierdził, że lustro rzeki ostrzeliwane jest przez Niemców. Podał, on, że brygada polska prawdopodobnie swych dział przeciwpancernych nie otrzyma, ponieważ walczą w składzie oddziałów brytyjskich i poniosły już <sup>bardzo</sup> poważne straty.

Dowódca brygady zdecydował, jak najszybciej zebrać sprzęt przeprawowy /łódzie rybackie/ i przystąpić do przeprawy. Jako pierwszy miał forsować Ren 3 batalion spadochronowy - posiadający najwięcej sił. Za nim miał sztab brygady i reszta sił. Wsparcie ogniowe przeprawy winny zapewnić - dwa plutony moździerzy i karabiny maszynowe strzelające z wału. Otwarcie ognia miało być dokonane na rozkaz dowódcy brygady.

W tych warunkach forsowanie Renu zamierzano wykonać z marszu i na środkach podręcznych.

Po długich poszukiwaniach za sprzętem przeprawowym do świtu nie udało się znaleźć żadnej łodzi rybackiej. W tej sytuacji dowódca brygady decyduje się umocnić w miejscowości Driel i rozpocząć forsowanie w następną noc na środkach, które się znajdą za dnia.

#### Szósty dzień walki - piątek 22 września.

Wieś Driel była wolna od nieprzyjaciela. W dzień to 2 i 3 bataliony spadochronowe zorganizowały obronę okrężną. Kompanie specjalne rozmieszczone zostały przy sztabie brygady i stanowiły odwód.

Po zorganizowaniu obrony wysłano patrole w celu poszukiwania sprzętu przeprawowego i dwa patrole rozpoznawcze: jeden na most kolejowy w Arnhem, rozpoznać czy most ten istnieje, drugi patrol na południe w kierunku Elst, aby stwierdzić czy podeszły do niego oddziały 2 armii brytyjskiej.

O godzinie 9.00 Niemcy wykonali uderzenie na Driel z północy i wschodu. Kontratak odparto o godzinie 10.00 o tej godzinie weszły do Driel dwa brytyjskie samochody pancerne, wysłane przez dowódcę 30 korpusu z rejonu Nijmegen, w celu rozpoznania drogi na północ. Załogi tych wozów mając odciętą drogę powrotu podporządkowały się brygadzie. /Za pomocą radiostacji tych wozów nawiązano łączność z 30 kontrusem 2 armii brytyjskiej/

O godzinie 12.00 brygada odparła drugi kontratak niemiecki. Niemcy rozpoczęli silny ostrzał wsi z wielolufowych moździerzy. Dla wzbronienia Niemcom prowadzenia celnego ognia, brytyjskie samochody pancerne osłoniły całą wieś dymem z fumatorów maskowniczych.

O godzinie 18.30 w rejon rozmieszczenia brygady przybyli przez Ren szef sztabu i szef saperów brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej przywożąc ponaglenie do przeprawy przez Ren. Sam fakt użycia jako oficerów łącznikowych szefa sztabu i szefa saperów dywizji wymownie świadczył o ciężkiej sytuacji w jakiej dywizja się znajdowała. Dowódca brygady wykazał, że bataliony gotowe są do przeprawy. Lecz całe to przedsięwzięcie uzależnione jest od posiadania sprzętu przeprawowego.

Wieczorem przybył do Driel batalion czołgów z 30 korpusu wezwany przez radiostacje brytyjskich samochodów pancernych, przywożąc poważne ilości amunicji dla dywizji brytyjskiej walczącej po drugiej stronie Renu.

Forsowanie Renu brygada rozpoczęła o godzinie 23.00 na dwóch łodziach gumowych znalezionych na zrzutowisku. Każda z tych łodzi mogła pomieścić dwóch wiosłarzy i dwóch przewożonych żołnierzy. Silny prąd rzeki utrudniał prowadzenie tak małej łódki. W pół godziny po rozpoczęciu przeprawy Niemcy otworzyli na rzekę silny ogień artylerii. Mimo ostrzału artyleryjskiego łodziami tymi dokonano 23 obrotów przewożąc 56 żołnierzy 3 batalionu, po czym łodzie te nie nadawały się już do użytku. O dalszej przeprawie brygady wpływ z bronią i sprzętem przy znacznej szerokości rzeki nie mogło być mowy. Brygada wróciła do Driel, obsadzając opuszczone stanowisko obronne.

Siądmy dzień walki - sobota 23 września 1944r.

Rano przyjechał do brygady oficer łącznikowy z dowództwa korpusu, od którego otrzymano oficjalne dane o położeniu i sytuacji sąsiedniej dywizji brytyjskiej oraz o pozostałych pododdziałach brygady, które zostały zawrócone w czasie lotu. Oddziały te zamierzano w dniu 23 września zrzuć w rejonie Grave w obszarze działań 101 amerykańskiej dywizji powietrzno-desantowej, skąd drogą lądową miały dołączyć do brygady.

Znajdujący się w rejonie rozmieszczenia brygady - batalion czołgów brytyjskich, nie udzielał Polakom żadnej pomocy. Zachowanie się brytyjskich żołnierzy było całkowicie różne od zachowania się naszych spadochroniarzy. W czasie walki Polacy przejawiali dużo inicjatywy, uganiali się za patrolami niemieckimi, do tego stopnia, że trzeba ich było nieraz hamować. Natomiast żołnierze brytyjscy najspokojniej kwatrowali sobie we wsi, silnie bombardowanej przez Niemców, nie myśleli oni o żadnym konkretnym działaniu, choćby nawet o wykonaniu wypadu na przedpole.

Tak więc aby nawiązać kontakt z oddziałami brytyjskimi trzeba było wysłać oficera łącznikowego, gdyż porozumienie się przez radio otwartym tekstem było nie do pomyślenia, a posiadane krótkie kody nie dawały możliwości wyjaśnienia wielu problemów. Na poszukiwany został rannym szef sztabu brygady. Oddziały brytyjskie kiwanie czołowej brygady brytyjskiej /znajdowały się w odległości 12 km od brygady. Wojska niemieckie broniły się jedynie w miejscowościach, a linia frontu nie była ciągła.

Dowódca czołowej brytyjskiej brygady piechoty znajdował się w obronie ponieważ nie miał rozkazu nacierać na północ. Obiecał przysłać wieczorem 18 dużych łodzi, mieszczących 24 żołnierzy każda oraz kompanie saperów kanadyjskich do przeprawy ludzi i sprzętu. Saperzy polscy mieli być użyci dla zabezpieczenia działań brygady na przeciwległym brzegu. Ponadto dowódca brygady brytyjskiej obiecał wesprzeć ogniem forsowanie brygady prowadząc ogień z mapy z takim skutkiem jak obserwowany.

Po przybyciu szefa sztabu do brygady, zarządzona została odprawa oficerów, na której dokonano podziału żołnierzy na łodzie, ustalono kolejności przepławiania się fal, drogi domarowania, przewodników oraz sposób ubezpieczenia brzegu.

Wymarsz brygady ustalono na godzinę 20.00. Dojście do łodzi w lesie na godzinę 21.15 gdzie wyznaczone obsady miały wziąć łodzie na ramiona i donieść do rzeki. Kolejność przeprawy: 7 i

kompanie spadochronowe, reszta 8 kompanii, która poprzednio forsowała Ren i dowództwo 3 batalionu, 2 batalion, dowództwo brygady, moździerz 1 batalionu, kompanie specjalne i saperzy. Na dostarczenie brytyjskich łodzi czekano do północy.

Ósmy dzień walki - niedziela 24 września 1944r.

Łodzie przybyły o północy, lecz zamiast 18 nadeszło tylko 14, pojemność przeprawowa zamiast 24 ludzi wynosiła 18. Nie przybyli też saperzy kanadyjscy, wskutek czego cała organizacja forsowania musiała być zmieniona tuż przed forsowaniem. Zmienione zostało wszystko, od wioślarzy, którymi musieli być nasi saperzy, do całkowitej zmiany porządku załadunku.

O godzinie 2.00 brytyjczycy otworzyli silny ogień artylerii na niemiecką obronę za Renem, Artyleria brytyjska prowadziła nieobserwowany ogień z odległości 12 km. Przy czym wsparcie artylerii nie obejmowało celów nadbrzeżnych. Bowiem wykonywane było na głębokie tyły obrony niemieckiej co nie przeszkodziło Niemcom otworzyć ognia zaporowego na rzekę w celu utrudnienia Polakom forsowania Renu.

Forsowanie Renu rozpoczęło się o godzinie 3.00. Ostrzał artyleryjski i z broni maszynowej utrudniał spadochroniarzom podejście do punktów przeprawowych, gdyż południowy brzeg Renu jest płaski i niczym nie osłonięty. Dlatego też brzeg ten znajdował się w gęstym ogniu broni maszynowej nieprzyjaciela. Ponadto podpalony przez nieprzyjaciela tartak na południowym brzegu rzeki, oświetlał zupełnie dokładnie przyległy teren.

Rejon wyczekiwania do forsowania był oddalony 400 m od rzeki, w niewielkim lasku, gdzie pododdziały brygady rozmieszczone były niezmiernie gęsto. W tych warunkach ogień artylerii niemieckiej powodował straty i dezorganizacje wśród fal wyznaczonych do kolejnego przekroczenia rzeki. W rezultacie wyruszyły wcześniej te elementy, które miały się przeprawić później. Do nich należały: dowództwo dywizjonu przeciwpancernego, kwatermistrzostwo brygady i część pododdziału łączności. Przeprawił się również 3 batalion spadochronowy.

Ze zbliżeniem się świtu wzrosło natężenie ognia artylerii nieprzyjaciela. O godzinie 5.15 przeprawa została przerwana. Pozostałe siły brygady powróciły do Driel. Z 14 łodzi saperskich zostało tylko 6, łodzie te ukryte w krzakach na południowym brzegu Renu.

Przed południem rozpoczął forsowanie Renu z marszu jeden z batalionów 43 brytyjskiej dywizji piechoty - tzw. batalion Dorset. Baon pojechał na amfibiach do rzeki, lecz amfibiom nie udało się pokonać wysokiego wału przeciwpowodziowego, przy dojściu do rzeki. Forsowanie to zostało przerwane ogniem ciężkiej artylerii niemieckiej.

Po południu przyjechał do Brygady Polskiej dowódca 30 korpusu brytyjskiego i omówił plany na następną noc. W tym czasie brytyjska dywizja powietrzno-desantowa na tamtej stronie Renu trzymała się resztkami. Udzielenie jej pomocy było sprawą niesłychanie pilną. Forsowanie miało się rozpocząć o godzinie 24.00. Brygada Polska miała forsować w rejonie Driel, 4 batalion Dorset na zachód od Driel. Forsowanie to miał jednak rozpocząć batalion Dorset dysponujący wszystkimi środkami przeprawowymi, które potem winny być przekazane Polakom.

Wsparcie forsowania miała zapewnić korpusna grupa artylerii brytyjskiej oraz batalion czołgów - strzelających ogniem na wprost.

Artyleryjskie przygotowanie forsowania miało <sup>się</sup> rozpocząć o godzinie 22.00.

Kolejność przeprawy była następująca:

- 2 batalion spadochronowy, dowództwo brygady, oddziały specjalne, następnie 1 batalion spadochronowy, który dołączył do brygady wraz z transportem amunicji.

O godzinie 22.00 rozpoczęło się artyleryjskie przygotowanie ataku. Większość artylerii strzelała z odległości 12 - 14 km. W artyleryjskim przygotowaniu brały udział wszystkie działa przeciwlotnicze i przeciwpancerne oraz czołgi brytyjskie nad rzeki.

Przed północą przybył do brygady łącznik ze sztabu korpusu przywożąc rozkaz, że brygada nie będzie forsować w nocy. O godzinie 24.00 artyleryjskie przygotowanie zostało przerwane.

#### Dziewiąty dzień walki - poniedziałek 25 września 1944r.

Forsowanie batalionu Dorset rozpoczęło się po północy z poważnym opóźnieniem. Osiem łodzi z żołnierzami, które dobiły pierwsze do brzegu zostały zniszczone przez Niemców granatami i ogniem broni maszynowej. Na północny brzeg Renu udało się Brytyjczykom przerzucić około dwóch kompanii piechoty. Jednakże żaden żołnierz z baonu Dorset nie dotarł do obrony brytyjskiej.

Z chwilą podjęcia forsowania przez batalion Dorset Niemcy otworzyli na Driel ogień o natężeniu dotychczas nie notowanym. Ogień był wyraźnie skoncentrowany na wioskę Driel. W trakcie tego ognia trwającego od godziny 2 do 4-tej, brygada poniosła znaczne straty, było wielu zabitych i rannych.

Począwszy od godziny 16.00 wioska Driel była jeszcze czterokrotnie silnie ostrzeliwana. Każda z tych nawał wynosiła około godziny.

O godzinie 16.00 nadszedł rozkaz wycofania się. 1 brytyjska dywizja powietrzno-desantowa miała odejść na południowy brzeg Renu do Driel, skąd po zebraniu zamierzano przewieźć ją transportem samochodowym do Nijmegen.

Polska Brygada Spadochronowa winna osłaniać wycofanie się dywizji spoza Renu, do chwili przejścia ostatniego żołnierza na brzeg południowy. W ariergardzie dywizji na północnym brzegu miały działać walczące tam oddziały polskie, które winny wycofać się ostatnie na lewy brzeg Renu.

Brygadzie polskiej powierzone również zadanie zorganizowania regulacji ruchu na północnym brzegu i utrzymanie porządku wśród wycofujących się oddziałów.

Ośłonę odwrotu miała zapewnić artyleria korpusu. Początek otwarcia ognia wyznaczono na godzinę 22.00.

W brygadzie przystąpiono do wykonania zadania. Zdjęto miny z dróg, ustawiono drogowaskazy z napisami "Nijmegen". Przybywające o zmroku samochody, natychmiast były maskowane, przygotowano dla nich wyjazdy w każdym kierunku na wypadek ognia artylerii lub bombardowania lotniczego. 1 i 2 bataliony spadochronowe obsadziły drogi wiodące do rzeki. Rozstawiono przewodników na wszystkich drogach dla doprowadzenia sprzętu przeprawowego, który zaczął przybywać o zmroku.

Ogień artylerii korpusu rozpoczął się o godzinie 23.30 na co odpowiedziała artyleria niemiecka ostrzeliwując Driel.

#### Dziesiąty dzień walki - wtorek 26 września 1944r.

Wycofywanie się 1 dywizji powietrzno-desantowej za rzekę rozpoczęło się o północy.

Rannych zostawiono na miejscu pod opieką lekarzy, ponieważ służba zdrowia otrzymała rozkaz nieewakuowania rannych. Dla lekkich rannych zastrzeżone zostało pierwszeństwo załadowania do łodzi.

Całość sił znajdujących się na prawym brzegu Renu otrzymała rozkaz bezgłośniego oderwania się od nieprzyjaciela, pozostawiając drobne oddziały osłonowe dla powstrzymania naporu nieprzyjaciela. Żołnierze brytyjscy mieli rozciągnąć się wzdłuż brzegu rzeki i oczekiwać na swoją kolejność załadowania na środki przeprawowe. Kierunek marszu ku rzece był wskazywany kolorowymi pociskami z dział przeciwpancernych, strzelających co minuta.

Nie wystarczająca ilość łodzi uniemożliwiła zebranie na raz wszystkich tych, którzy podchodzili. Żołnierze umiejący pływać szli wpław, trzymając się burt łodzi. Wiele przeciążonych łodzi przewróciło się i płynący żołnierze zatonęli.

O świcie o godzinie 5.30 polski 3 batalion spadochronowy idący w ariergardzie dotarł do brzegu. Również i niemieckie czółgi rozpoznawcze podeszły do brzegu i ustawiły się nad lustrem wody. Pozostała przeprawa wpław. Z batalionu tylko niewielu żołnierzy udało się przepłynąć na południowy brzeg.

Z dywizji brytyjskiej wycofało się tylko 2490 żołnierzy. Poważną ilość broni zostawiono na miejscu z powodu braku do niej amunicji. Przed dziesięcioma dniami dywizja ta liczyła 10095 żołnierzy, w toku walki ubyło z jej szeregów 7605 żołnierzy. Straty wynosiły 75,3% stanu osobowego dywizji powietrzno-desantowej.

Brygada polska straciła 22,5% stanu osobowego. Następnie brygada przybyła marszem pierwszym w rejon Nijmegen, skąd wkrótce przerzucona została do Anglii.

## 7. OCENA I WNIOSKI Z OPERACJI POWIETRZNO-DESANTOWEJ "MARKET-GARDEN"

Operacja desantowa 1 alianckiej armii powietrzno-desantowej jest operacją strategiczną. Operacja ta dała możliwość wojskom anglo-amerykańskim przełamania obrony niemieckiej na głębokość przeszło 100 km, w terenie wyjątkowo trudnym dla nacierających wojsk /teren bagnisty, w którym trzeba było sforsować trzy duże rzeki Moza, Vaal i Ren oraz trzy szerokie kanały/.

Ważność tej operacji polega również na tym, że w omawianym okresie front się stabilizował z powodu wyczerpania się siły uderzeniowej alianckich wojsk lądowych i niemożności ich zasilania dodatkowymi siłami. Przełamanie obrony niemieckiej na tym kierunku było tym ważniejsze, gdyż otwierało ono armiom alianckim wejście do Niemiec, w miejscu nie bronionym przez Linie Zygryda.

W sumie operacja ta była udaną, za wyjątkiem bitwy na przyczółku pod Arnhem.

Na przegraną pod Arnhem złożyła się m.in. obecność w tym rejonie 2 niemieckiego korpusu pancernego /9 i 11 dywizji pancernych/, o którym brytyjskie dowództwo miało fałszywe dane.

Główna siła dywizji powietrzno-desantowych tkwi w zaskoczeniu, w nagłości uderzenia. Dywizje te mają dużą ruchliwość operacyjną lecz bardzo małą - taktyczną. Każde przedłużenie walki oddziałów powietrzno-desantowych z oddziałami lądowymi a szczególnie z pancernymi, prowadzi do klęski tych pierwszych, z powodu mniejszej ruchliwości, mniejszej siły ognia oraz ograniczonych możliwości uzupełnienia amunicji.

Mimo, że pierwsze lądowanie oddziałów spadochronowych pod Arnhem było całkowitym zaskoczeniem taktycznym przeciwnika, to jednak nie było ono wcale zaskoczeniem operacyjnym, czego dowodem jest chociażby fakt dużego nasycenia terenu artylerią przeciwlotniczą /około 190 rozpoznanych dział/ oraz stacjonowanie w rejonie na północ od Arnhem specjalnie szkolonej w zwalczaniu desantu powietrznego 20 brygady zmotoryzowanej. Prawdopodobnie nie było również przypadkiem stacjonowanie w tym rejonie dwóch dywizji pancernych. Siła ognia tych trzech związków oraz duża ruchliwość, w znacznym stopniu przesądzały o przegranej Brytyjczyków i Polaków.

Budując linię Zygfryda Niemcy skończyli ją w miejscowości Reichswald, uważając, że prawe jej skrzydło jest dostatecznie bronione przez trudny do prowadzenia działań teren Holandii oraz potrójną zapórę rzek Mozy i Renu.

Zdobycie przejść przez te trzy potężne, blisko siebie położone baterie wodne i otwarcie wyjścia na tyły "Linii Zygfryda" jest klasycznym zadaniem dla wojsk powietrzno-desantowych. Dlatego też Niemcy mający doświadczenie w masowym użyciu wojsk powietrzno-desantowych musieli się z tym liczyć.

Ważną przyczyną niepowodzenia były również złe warunki atmosferyczne, które z jednej strony uniemożliwiły zaplanowany w czasie zrzut wojsk i zaopatrzenia, z drugiej opóźniły posuwanie się 30 korpusu. Opóźnienie to umożliwiło Niemcom zorganizowanie silnego punktu oporu w Elst - w połowie drogi z Nijmegen do Arnhem.

Również ryzykowną rzeczą było zrzucać siły alianckich na raty, gdyż ujawniło to nieprzyjacielowi zamiar aliantów i narażało na niepotrzebne straty oddziały lądujące w następnych dniach. Takie urzutowanie utrudniło wykorzystanie czynnika zaskoczenia. Jeżeli więc w konkretnym wypadku nie wystarczało sprzętu lotniczego na jednorazowe podjęcie w powietrze całości wojsk powietrzno -

desantowych, to należało każdego następnego zrzutu dokonywać w innym rejonie. Zwolniłoby to siły osłaniające zrzutowiska i lądowiska do natarcia. Gdyby właśnie całość brytyjskiej dywizji i polska brygada zostały zrzucone na Arnhem jednocześnie w dniu D, to mimo złej pogody i dwóch dywizji pancernych SS, wykorzystując moment zaskoczenia siły te zdołałyby opanować mosty i miasto oraz w oparciu o zabudowania zorganizować i utrzymać konieczny przyrzeczek do czasu podejścia oddziałów 30 korpusu.

Nie przygotowano również należycie łączności i technicznej między bazą a obszarem uchwyconym przez dywizje powietrzno-desantowej. Nie było też współdziałania z wojskami lądowymi i nie było z nimi łączności technicznej. Zaopatrzenie do końca szło na zrzutowisko przewidziane jeszcze przed rozpoczęciem operacji, które jednak nigdy nie było opanowane i na którym z tej racji poniesiono wiele strat w samolotach transportowych i zasobnikach ze środkami zaopatrzenia.

Zaplanowanie działań zaczepnych pod Arnhem jak wynika ze szczegółowej analizy zadania było na ogół przemyślane, lecz ujemną stroną tego planowania był fakt, że przeciwnika przyjęto jako siłę statyczną. W rzeczywistości było inaczej.

W bitwie pod Arnhem nie zdało egzaminu dowództwo i sztab brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej, która słabo orientowała się w położeniu i walce swych oddziałów. Pierwszego dnia działania toczyły się zgodnie z planem - rzucono 1 brygadę spadochronową na Arnhem po trzech drogach. 2 batalion idący drogą nadrzeczną wyszedł w rejon mostu w Arnhem. Inne bataliony nie umiały wykorzystać sukcesu 2 batalionu, bowiem związane zostały w bezcelowej walce, która odciągnęła ich od głównego zadania jakim było opanowanie mostów.

W drugim dniu wysiłek dywizji został niepotrzebnie rozstrzelony na dwa ogniska, jedno na zdobycie mostu, a drugie na utworzenie dużego przyczółka, którego już w tym czasie nie było czym obsadzić.

Dowódca dywizji nie wykonał również podstawowego obowiązku bowiem zamiast dowodzić dywizją udał się z batalionem odwodowym w kierunku Arnhem, co pozbawiło go możliwości dowodzenia całością sił w ciągu pierwszych 40 godzin walki. Czas ten wystarczał aby rozrzucone w terenie oddziały dywizji skazać na zniszczenie. Gdy objął dowództwo 19 września nie miał już pełnowartościowych oddziałów. W tym czasie na moście walczył samotnie 2 batalion. Dowódca dywizji mając jeszcze ponad 5000 żołnierzy nie wykonał najprostszego

zadania jakim było uderzenie całością sił na most oraz polska brygada od południa. Natomiast zmieniono zadanie brygadzie polskiej, zrezygnowano z 2 batalionu i jego mostu.

Kiedy już dowódca dywizji zdecydował utrzymywać inny rejon, należało za wszelką cenę utrzymać przeprawę promową w rejonie Driel i bronić ją z obu stron rzeki do czasu zanim przeprowadzający zaoznie z niej korzystać.

Według nowej decyzji dowódcy dywizji brygada polska nie miała bronić przeprawy promowej od południa a miała przeprowadzić się na północny brzeg rzeki, by dodać otuchy walczącym oddziałom brytyjskim i podzielić ich los.

Należy stwierdzić, że Niemcy bardzo zręcznie wykorzystali różne błędy Brytyjczyków, a zwłaszcza sytuację spowodowaną rozrzuceniem oddziałów, organizując szybkie uderzenie, co przychodziło im łatwo z uwagi na to, że działali w znanym dobrze terenie.

Cechą charakterystyczną działań brygady polskiej jest to, że w toku walk pod Arnhem walczyła ona rozdzielona rzeką Ren, na jej obydwu brzegach. Na północnym brzegu Renu w ugrupowaniu 1 brytyjskiej dywizji powietrzno-desantowej walczył rzut szybowcowy i 3 batalion spadochronowy, na południowym brzegu reszta brygady. Zła pogoda spowodowała rzucenie brygady częściami. Niemniej jednak brygada polska częścią sił wsparła brytyjską dywizję, w jej ciężkich walkach na północnym brzegu Renu. Brygada polska oczyściła i utrzymała rejon na południowym brzegu Renu aż do miejscowości Elst. Przez utrzymanie rejonu Driel, umożliwiła podejście sił lądowych z południa, które w przeciwnym wypadku byłyby zmuszone do uciążliwego zdobywania terenu. Czyniła ogromne wysiłki, by mimo braku środków przeprawowych, przeprowadzić na północny brzeg maksymalną ilość żołnierzy dla wsparcia działań brytyjskich. Osłaniała wycofywanie oddziałów z północnego brzegu.

W bitwie tej Polacy nie mogli wykonać wszystkiego, czego od nich żądano, bo żądano zbyt wiele.

Opracowano na podstawie:

1. Pracy gen.bryg. Sosabowskiego "Najbliższą drogą", Londyn 1957r.
2. Artykułu mjr rez.inż. Małaszkiwicza "Bitwa pod Arnhem i udział w niej 1 Polskiej Samodzielnej Brygady Spadochronowej /17 - 25.9.1944r. WPH/.
3. Artykułu mjr Stasiaka "Uwagi i uzupełnienia do pracy Ryszarda Małaszkiwicza "Bitwa pod Arnhem" WPH nr 3 1957r.

4. Weltkrieg 1939 - 1945. Stuttgart 1957.
5. J.F.C. Fuller "Druga wojna światowa 1939-1945". Wyd. MON - Warszawa 1958r.
6. "Druga wojna światowa 1939-1945r". /pod red. gen.lejtn. Płatonowa/ Wyd. MON - Warszawa 1961r.
7. John Erman. Grand Strategy /August 1943 - September 1944/, Londyn 1956r.
8. Vincent J. Esposito "The West Point Atlas of American Wars Volume II", New York 1959r.

OPRACOWAŁ:  
WYKŁADOWCA KATEDRY 11

mjr dypl. A. WOLNY

Wydrukowano w 120 egz.

Egz.nr 1-3 Kat. HSW

Egz.nr 4-120 bibl.jawna

Wyk. mjr Wolny

Druk. OH, dn. 2.11.62r.

Nr. 329/WW

CW-O-XV41643.

