



Grey Scale #13



Part Code
ST1316

DANES
-PICTA
.COM

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

1. egz.
Ppłk. pil. WOJTYGA ADAM

WOJNA POWIETRZNA W HISZPANII

WARSZAWA 1938

Nakładem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej



1. egz.
Ppłk. pil. WOJTYGA ADAM

WOJNA POWIETRZNA W HISZPANII

WARSZAWA 1938

Nakładem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

Płk. pil. WOJTYGA ADAM

WOJNA POWIETRZNA W HISZPANII

Studium działalności lotnictwa i obrony przeciwlotniczej z wojny domowej w Hiszpanii,
z przedmową Płk. dypl. pilota obserwatora
inż. Stanisława Kuźmińskiego
Komendanta Wyższej Szkoły Lotniczej

WARSZAWA 1938

Nakładem Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

355.91



31587 | 2

O wojnie powietrznej w Hiszpanii czytamy niemal w każdej codziennej gazecie. Budzi ona zrozumiałe zaciekawienie tak świata wojskowego, jak i ogółu rzesz cywilnych.

Utarło się ogólne zdanie, że Hiszpania stanowi jeden z międzynarodowych poligonów, gdzie pewne potęgi militarne Europy przeprowadzają doświadczenia ze swym nowym sprzętem tak lotniczym jak i przeciwlotniczym oraz ustalają doktryny sposobów jego użycia na przyszłość.

Twierdzenie to jest niedalekie poniekąd od prawdy.

Wyniki tych doświadczeń rozmaicie interpretują różni autorowie i dochodzą często do wręcz nieoczekiwanych wniosków: jedni przeceniają znaczenie poszczególnych składników lotnictwa, inni natomiast przepełnieni są pesymizmem co do roli lotnictwa jako jednego z głównych czynników w przyszłych zmaganiach wojennych.

Sprzeczności te — tak krańcowe — mają źródło przede wszystkim w ignorowaniu tak sytuacji terenowej i geograficznej, warunków politycznych i wojennych Hiszpanii, jak również i kompletnej nieznajomości współczesnego, a tak skomplikowanego pod każdym względem sprzętu lotniczego; bo aczkolwiek lotnictwo było i będzie zawsze „bronią modną“ jednak niewielu posiada dostatecznie skryształizowane pojęcie o istocie jego użycia jako broni.

Samolot bojowy, który do czasu kampanii trypolitańskiej i wojny bałkańskiej 1912 roku istniał tylko w wyobraźni człowieka i dziedzinie legend i bajek, przeobraża się obecnie w tempie niemal błyskawicznym, biorąc oczywiście pod uwagę skalę dziejową. Nic też dziwnego, że w związku z tym rozwojem, lotnictwo — jako broń wymaga stale wskazań i sprawdzeń doświadczalnych.Takie wskazania daje nam między innymi studium użycia lotnictwa w wojnie hiszpańskiej.

Książka o „Wojnie powietrznej w Hiszpanii” ppłk. pil. Wojtygi Adama ma wartość szczególną. Nie jest ona przypadkowym zbiorem wiadomości o lotnictwie operującym na froncie hiszpańskim, zaczerpniętym bezkrytycznie z rozmaitych źródeł na ten temat, istniejących w literaturze lotniczej państw obcych. Autor podaje swego rodzaju syntezę poczynionych spostrzeżeń i w sposób zupełnie obiektywny i bez żadnych uprzedzeń kreśli nie tylko charakterystykę działań lotnictwa i środków obrony przeciwlotniczych, lecz i genezę rozwoju, jego organizacji, jak również opis i sposoby użycia sprzętu.

Na specjalne podkreślenie zasługują wyciągi z komunikatów wojennych, zawarte w części 2-ej książki, z których czytelnik może zdać sobie dobrze sprawę, jaki wpływ dominujący ma nawet słabe lotnictwo na przebieg pewnych operacji ziemnych. Jest to prawdziwa skarbnica wiadomości, zaczerpniętych z szarego codziennego życia lotnictwa, aczkolwiek przesiąknięta swoistym duchem propagandy politycznej.

Studium tych komunikatów przez krytycznego czytelnika jeszcze raz potwierdzi na jakie niespodzianki może być narażona każda akcja ziemna w przyszłości, pozbawiona pomocy środków powietrznych. Niech dla przykładu posłuży akcja lotnictwa czerwonego pod Guadalajarą przeciwko zmotoryzowanemu korpusowi wojsk wchodzących w skład armii gen. Franco, oraz udział lotnictwa powstańczego w bitwie pod Bilbao, podczas której według opinii sztabu strony czerwonej, lotnictwo zdecydowało o zdobyciu kraju Basków. Będzie to najbardziej wymownym przykładem potężnych skutków, jakie może odnieść na przebieg operacji ziemnych zmasowane i dobrze użyte lotnictwo.

*

Aczkolwiek praca ppłk. Wojtygi obejmuje działalność lotnictwa w przeciągu jednego roku, tj. od wybuchu rewolucji i odnosi się prawie wyłącznie do strony czerwonej, jednak działalność lotnictwa strony powstańczej również nie została pominięta. To też należy stwierdzić, że praca tak sumiennie ujęta przez wytrawnego fachowca, stanowi jeszcze jedno źródło do studiowania tak często nieuchwytnego a jednocześnie mało stosunkowo skryształizowanego czynnika jakim jest lotnictwo.

Czytając tę książkę niech każdy, do którego należą nawet w najmniejszym stopniu sprawy bezpieczeństwa kraju, szuka wskazówek i odpowiednich wniosków.

Być może nie na wszystkie pytania znajdziemy tutaj odpowiedź, gdyż szczególny charakter wojny domowej w Hiszpanii nie daje prawdziwego obrazu nowoczesnej wojny toczonej mię-

dzy dwoma powietrznymi potęgami; jednak już te czasami nieznaczne fragmenty z opisów działań lotnictwa hiszpańskiego dają przedsmak jakim potężnym taranem będzie w przyszłości w rękach każdego wodza armia powietrzna.

I chociaż rozwój działań wojennych na frontach hiszpańskich jest bardzo szczególnym wypadkiem rzeczywistym, może on być zaszczerpiony na innym terenie operacyjnym i wówczas wnioski wysnute z doświadczeń wojny hiszpańskiej mogą być z powodzeniem wykorzystane.

Lepiej za tym, mówiąc słowami autora, uniknąć rozczarowań kosztem innych i wyciągnąć z ich niepowodzeń odpowiednie wnioski.

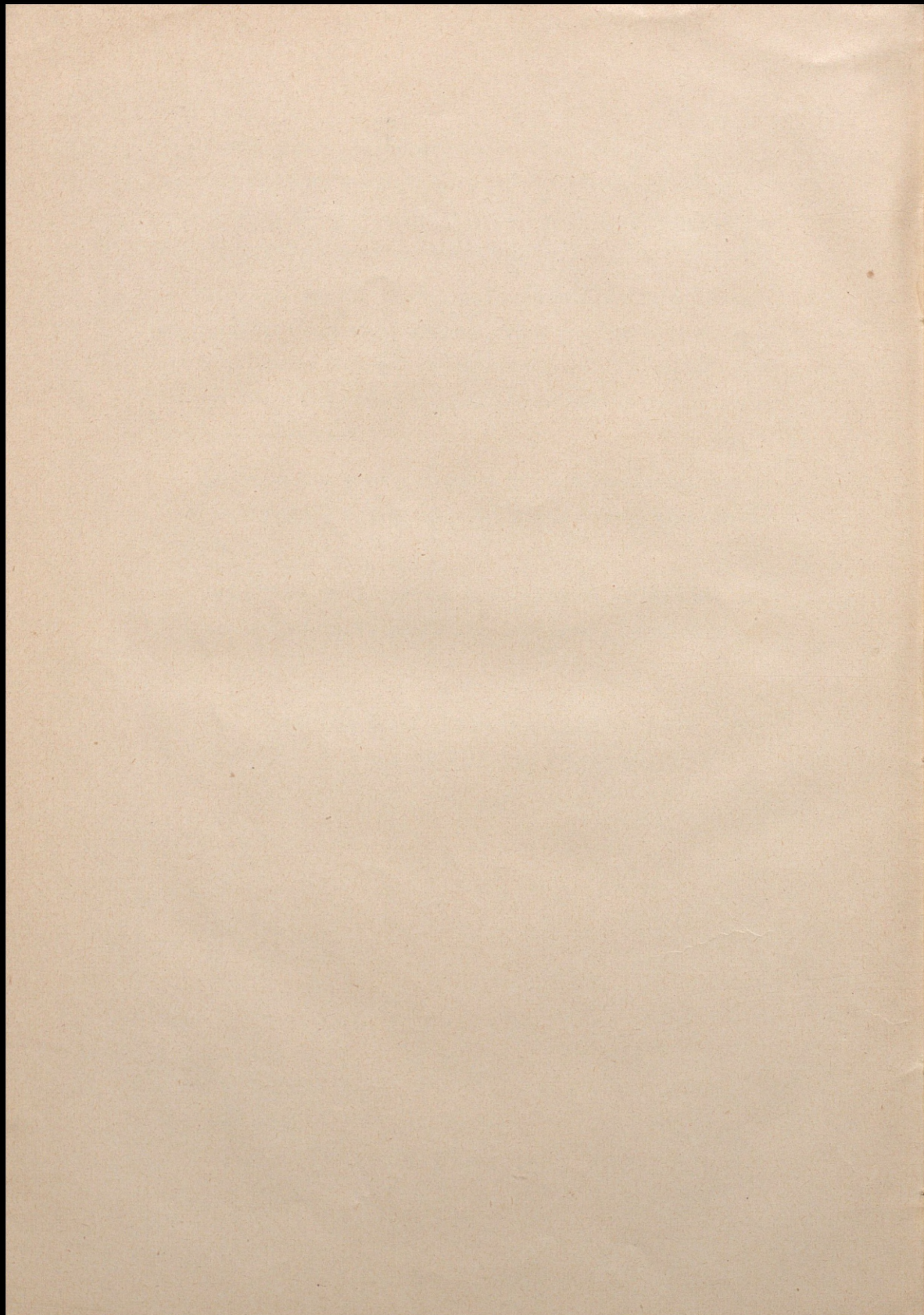
Jeżeli taki skutek będzie miało studium dzieła ppłk. pil. Wojtygi, cel jego pracy będzie sownie opłacony i osiągnięty.

KOMENDANT WYŻSZEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

Inż. KUŹMIŃSKI STANISŁAW

Płk. dypl. pil. obs.





Wojna Powietrzna w Hiszpanii.

CZĘŚĆ I.

ORGANIZACJA LOTNICTWA.

W s t ę p.

Trwająca nieprzerwanie, bo od lipca 1936, wojna domowa w Hiszpanii jest ciągle przedmiotem zainteresowań kół wojskowych innych krajów pod względem doświadczeń, jakie z niej można wyciągnąć na własny użytek. Szczególnie chodzi tu o broń młode i nowe, których rozwój techniczny stwarza coraz większe możliwości użycia taktycznego w przyszłych zmaganiach wojennych. Zainteresowanie tym zagadnieniem jest zupełnie zrozumiałe wobec rozmiarów tempa zbrojeń oraz kosztów, jakie na nie ludzkość ponosi. Nic zatem dziwnego, że każdy, w czyich rękach leży sprawa bezpieczeństwa kraju, chciałby znaleźć jakieś wskazówki, które by go naprowadziły na właściwą drogę. Wiemy, że wiele doskonałych przewidywań teoretycznych wysnutych w czasie pokoju upada przy zetknięciu się z rzeczywistością życia wojennego. Lepiej zatem uniknąć takich rozczerowań kosztem innych i wyciągnąć z ich niepowodzeń odpowiednie wnioski.

Zwłaszcza, jeśli się to odnosi do tak nieuchwytnego i nieskrystalizowanego czynnika w zasadach użycia, jakim jest lotnictwo. Nie dziw zatem, że utarło się powiedzenie o wojnie hiszpańskiej jako międzynarodowym poligonie, gdzie jedni próbują swój sprzęt wojenny i doktryny jego użycia, a inni skwapliwie się temu przyglądają.

Szczególne zaciekawienie świata wojskowego, jak już zaznaczyłem, budzi nowy sprzęt wojenny, który w stosunku do

wojny światowej uległ największym przeobrażeniom, t. j. lotnictwo, artyleria przeciwlotnicza i broń pancerna.

W naszych rozważaniach główną uwagę poświęcimy działalności lotnictwa. Ażeby to zagadnienie ująć możliwie bezstronnie, zgromadziliśmy odpowiedni ilościowo i gatunkowo materiał dowodowy. Materiał ten odnosi się głównie do strony „czerwonej“, choć i strony powstańczej tu nie pominięto. Źródłami materiałów, które nam posłużyły do opracowania tego zagadnienia, są: komunikaty wojenne ministerstwa lotnictwa, ministerstwa obrony narodowej, oficjalne oświadczenia wysoko postawionych osób w hierarchii wojskowej, fachowe artykuły w prasie hiszpańskiej i zagranicznej, wreszcie osobiste spostrzeżenia osób, które przebywały jakiś czas na terenie działań wojennych, z którymi mieliśmy sposobność zetknąć się, lub zapoznać z ich wrażeniami. To przydługie uzasadnianie źródła naszych wiadomości wydaje się konieczne ze względu na zbyt nadużywane powoływanie się na „doświadczenia hiszpańskie“ ludzi, którzy szereg wniosków urojonych popierają argumentacją trudną do sprawdzenia.

Sprawozdanie działalności lotnictwa w Hiszpanii ograniczymy do jednego roku, t. j. od wybuchu rewolucji 17 lipca 1936 do 20 lipca 1937. Dla lepszego zrozumienia szczególnych warunków wojny domowej, która się zrodziła z rewolucji, omówimy krótko przyczyny jej powstania. Działalność wojska lądowego i marynarki będziemy omawiali tylko w takich rozmiarach, jakie będą potrzebne do lepszego zrozumienia i uwypuklenia działalności lotnictwa.

Wybuch rewolucji.

Wiemy, że wojna domowa wybuchła w Hiszpanii w następstwie buntu wojskowego i rewolucji ludowej. Okres poprzedzający rewolucję był pełen niepokoju, strajków, terroru i anarchii. U władzy stał front ludowy, składający się z komunistów, anarchistów, socjalistów i liberalnych republikanów. Front ten zdobył w wyborach większość, z której wyłonił się prawowity rząd. Przeciwnikami frontu ludowego były partie monarchistyczne i prawicowe, z którymi sympatyzowała wię-

kszość zawodowych wojskowych. Przed rządem stały palące zagadnienia społeczne, których jednak nie można było rozwiązać ze względu na rozterki między partiami wchodzącymi w skład frontu ludowego i walki między ambitnymi przywódcami. Przed wyborami obiecywano ludowi wiele, po wyborach nie dano nic. A że w Hiszpanii istniały rażące niesprawiedliwości, że wobec bogactwa i zbytku uprzywilejowanych istniała skrajna nędza i głód, to nic dziwnego, iż musiało dojść kiedyś do rozstrzygającej rozgrywki, która miała przynieść zmianę stosunków na lepsze. Wskutek tego, że licytujący się w skrajnych hasłach komuniści i anarchiści podburzali robotników i chłopów przeciw „burżujom“, a rząd nie panował nad położeniem, doszło do rewolucji, do buntu wojskowego, do podziału kraju na dwa wrogie, wzajemnie się zwalczające obozy.

Powstańców, na których czele stanął gen. Franco, poparli czynnie Włosi i Niemcy, powodowani interesami politycznymi. Strona rządowa z prezydentem republiki i legalnym rządem na czele znalazła poparcie w Rosji i Francji. Zwłaszcza Rosja udzieliła frontowi ludowemu pełnego poparcia, w nadziei, że tą drogą uda się jej skomunizować Hiszpanię i wprzęgnąć ją w rydwan międzynarodówki komunistycznej. Strona rządowa walczy z powstańcami w imię swych praw. Powstańcy twierdzą, że zwalczając legalny rząd zwalczają komunizm, tym bardziej że rząd ten jest obecnie całkowicie uzależniony od Moskwy.

Tyle o stronie politycznej zagadnienia. Nie o wiele lepiej przedstawiało się położenie wojskowe. Wojsko hiszpańskie nie stanowiło takiego wartościowego czynnika wychowawczego jak w innych państwach. Jego wartość bojowa, wyjąwszy oddziały marokańskie, była bardzo mała. Wieczne bunty generalskie, rozpolitykowanie wśród dowódców i propaganda socjalistyczno-komunistyczna wśród żołnierzy robiły swoje. Na wojsko jako czynnik obrony i karności, wzór ładu i porządku, nie można było liczyć.

Z chwilą wybuchu rewolucji i powstania wojskowego wojsko składało się z 7255 oficerów, 3728 podoficerów zawodowych i 102.763 szeregowców. Powszechny obowiązek służby wojskowej trwał rok.

Prócz wojska regularnego istniała żandarmeria wojskowa, t. zw. „guardia civil“, mająca 1946 oficerów i 41.657 szeregowców.

Z jednostek wojska lądowego utworzono 8 dywizji piechoty, 1 dywizję kawalerii i 2 brygady górskie. Do tego dochodziła armia w Marokku i garnizony na Balearach oraz wyspach kanaryjskich.

Armia marokańska, o łącznej sile 38.000 żołnierzy, składała się z dwóch dywizyj t. zw. „Moros“ i legionu cudzoziemskiego, t. zw. „Tercios“. Do armii marokańskiej prócz Hiszpanów rekrutowano tubylców, a legion cudzoziemski stanowiło 80% rdzennych Hiszpanów. Armia marokańska była najlepsza pod względem bojowym i przystosowana do nowoczesnych zasad sztuki wojennej. W jej szeregach znajdowali się najzdolniejsi oficerowie, którzy nie mając wysokich koligacji tylko tam mogli zrobić karierę.

Stan lotnictwa, według źródeł niemieckich, wynosił około 500 samolotów, z czego w pierwszej linii około 300. Według więcej miarodajnych wiadomości, bo z urzędowego miesięcznika ministerstwa lotnictwa „Aeronautica“, w chwili wybuchu rewolucji znajdowało się na wszystkich lotniskach wszystkiego 150 samolotów wojskowych zdolnych do lotów. Personel lotniczy składał się z 496 oficerów i 3940 szeregowców.

Rewolucja wprowadziła podział wojska. Jedne jednostki, stojąc po stronie rządowej, zostały wchłonięte i opanowane przez bojówki partyjne, inne zdemobilizowały się same przez dezercję żołnierzy. Powstańcy wiele jednostek wojskowych planowo opanowali i odtąd stanowiły one właściwy trzon nowotworzącego się wojska powstańczego. Żołnierze o przekonaniach czerwonych zbiegli z szeregów powstańczych. Z wojska republikańskiego zdołał generał Franco utworzyć: 28 batalionów piechoty, 3 pułki kawalerii, 3 bataliony pionierów, 70 baterij i 1 pułk kolejowy.

Z lotnictwa, wskutek tego, że główne bazy lotnicze znajdowały się po stronie oddziałów rządowych oraz że propaganda czerwona cieszyła się tam dużym powodzeniem, większość została po stronie rządowej.

O ówczesnym położeniu daje nam pewne pojęcie treść ulotek rządowych skierowanych do zbuntowanych garnizonów.

Ulotki były zrzućane masowo przez samoloty rządowe nad miejscowościami, które stanowiły zarzewie buntu.

Do żołnierzy!

„Rząd frontu ludowego ostrzega was, iż zamieszani jesteście w tragiczną i haniebną awanturę. Powstałście przeciwko republice wzięci posłuchem, jaki winniście swym przełożonym. Lecz ponad tym obowiązkiem istnieje najwyższe prawo ojczyzny. Ojczyzna jest nieubłagana wobec zdrajców. Na stopie wojennej znajduje się lud uzbrojony, guardia civil, gwardie szturmowe i bezpieczeństwa, a w karze przewodniczyć będzie chlubne lotnictwo. Jeżeli się nie poddacie i nie uwięzicie swoich oficerów, padniecie wraz z nimi. I padniecie bez honoru, gdyż zdrada nie przynosi zaszczytu. Oddziały regularne, które wylądowały w Algeziras, żeby wymordować wasze rodziny, padły od świętego gniewu prawdziwego patriotyzmu. Marynarka w rękach rządowych zablokowała ogniska rewolucji w Afryce i na wybrzeżu. I w Madrycie, gdzie powstańcy spodziewali się posiłków, poddały się wszystkie koszary, a te które stawiały opór, zostały zbombardowane przez lotnictwo.

Żołnierze! Jesteście zwolnieni od obowiązku posłuszeństwa wobec zdrajców. Zatrzymajcie ich, a jeśli się opierają, ukarźcie ich. Niech żyje Republika!, rząd frontu ludowego!”

Pomimo zapowiedzi zawartej w treści odezw y Franco zdołał przeprowadzić armię marokańską na półwysep iberyjski, rozprzestrzeniając płomień buntu na coraz większe obszary Hiszpanii. Odpowiedzią była pożoga rewolucji ludowej. Z obu stron mordowano się wzajemnie z bezprzykładną gwałtownością i okrucieństwem. Wyrównywano stare porachunki w potokach krwi, niszczone bezmyślnie dorobek materialny i kulturalny narodu.

W miastach, gdzie przewagę miały bojówki partyjne frontu ludowego i oddziały wojskowe o nastawieniu czerwonym, wszyscy posądzeni o sprzyjanie powstańcom, życiem płacili za swe przekonanie polityczne, jeżeli nie zdążyli na czas się ukryć czy uciec. To samo i z taką samą bezwzględnością stosowano w odniesieniu do „czerwonych“ na terenach zajętych przez powstańców.

Pierwszy okres wojny domowej to krwiożerczy szal rewolucyjny, walki o miasta i ugruntowanie podziału w społeczeństwie na dwa wrogie obozy.

Bunt wojskowy przygotowany przez gen. Franco był całkowitym zaskoczeniem rządu i stronnictw frontu ludowego. Wiedzano wprawdzie, że w wojsku jest niezadowolenie, że coś się przygotowuje, ale nie przywiązywano do tego takiej wagi, jak należało. Przypuszczano, że będzie to nowy objaw niesubordynacji zawiedzionych ambicji generalskich, jakich tyle już Hiszpania przeżyła, o przebiegach mniej lub więcej operetkowych. Zaskoczenie polegało na skrupulatnym przygotowaniu wojskowym tak w wojsku jak i w marynarce, a wreszcie, co jest może najważniejsze, na zapewnieniu sobie pomocy niemieckiej i włoskiej.

Franco zaskoczył front ludowy, ale przeliczył się w ocenie jego wartości wojskowych. Jego doskonale przygotowany i błyskawicznie przeprowadzony plan natarcia dał mu pełne powodzenie, ale w wyniku nie dał upragnionego i przewidzianego rozstrzygającego zwycięstwa. Powstańcy przypuszczali, iż w ciągu kilku tygodni opanują cały kraj, zlikwidują „czerwonych“ i obejmą władzę w swoje ręce. Zagrożony w swoich posadach front ludowy w bardzo krótkim czasie potrafił zorganizować milicję ludową, która coraz więcej nabierała cech wojska regularnego. Tam też większość dzisiejszych dowódców wojska ludowego zdobywała stopnie oficerskie. Prócz wojska frontu ludowego wystąpiły przeciw powstańcom armie: katalońska i baskijska, których kraje, posiadając już pewną niezależność w postaci autonomii, związały się z frontem ludowym, wskutek zapewnienia im przez ten front niezależności w ramach praw, które tymczasowo tym krajom przyznano, podczas gdy przyszłe zgromadzenie ludowe miało ustalić ostatecznie formy niezależności Basków i Katalończyków w ustroju politycznym przyszłej Hiszpanii.

Wojsko ludowe, sklecone na prędcę, niewyćwiczone, źle uzbrojone, nie mające dowódców, zwłaszcza na wyższych stanowiskach, potrafiło się jednak zdecydowanie przeciwstawić działaniu powstańców, rozporządzających wyborowymi jednostkami byłego regularnego wojska hiszpańskiego o jednolitym dowództwie i wyszkoleniu. W jesieni 1936 r. u bram Madrytu załamał się rozmach zaczepny powstańców o zdecydowany

opór wojska ludowego. Nawet rząd frontu ludowego liczył się wtedy zupełnie poważnie z upadkiem stolicy, przenosząc się pospiesznie i skrycie pod osłoną nocy do Walencji.

Zatrzymanie natarcia gen. Franco na przedmieściach Madrytu zadecydowało o przerodzeniu się wojny o charakterze partyzanckim w wojnę regularną i co może najważniejsze, o jej przedłużeniu się na tak niewspółmiernie długi czas.

Czas ten zaczął pracować na rzecz frontu ludowego. Z bojówek partyjnych, z nieregularnej milicji, z luźnych band, nie zawsze nastrojonych ideologicznie, powstało regularne wojsko, w którym niepoślednią rolę odegrało lotnictwo, nowoczesnie zorganizowane i wyposażone. Przypatrzmy się jego powstaniu, działaniom wojennym i wpływom, jakie jego działanie miało na dalszy przebieg wojny domowej.

Rozwój organizacyjny lotnictwa.

a) Przed rewolucją.

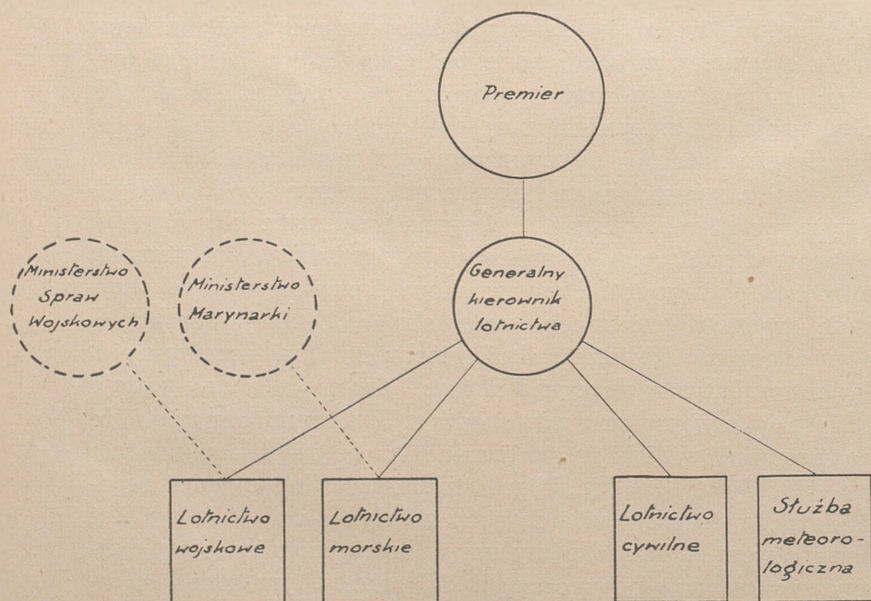
Organizacja sił powietrznych wpływa z myśli użycia lotnictwa jako środka walki w przyszłej wojnie i roli, jaką się dla niego przewiduje w czasie pokoju i wojny. Istnieją państwa, które uznały lotnictwo za trzeci czynnik sił zbrojnych obok wojska i marynarki, mogący działać samodzielnie i w łączności z pozostałymi czynnikami dla osiągnięcia wspólnego celu: pobicia przeciwnika i narzucenia mu swej woli. Stąd widzimy ministerstwa lotnictwa i armie powietrzne jako czynnik równorzędny z wojskiem lądowym i marynarką. Ministerstwu lotnictwa podlega lotnictwo wojskowe i cywilne oraz te wszystkie organizacje, które na rzecz obu tych lotnictw pracują, a więc: przemysł lotniczy, służba techniczna, meteorologia itd. Prócz lotnictwa zazwyczaj i obrona przeciwlotnicza zostaje podporządkowana temu ministerstwu. Jest rzeczą oczywistą, że do tworzenia wojska powietrznego trzeba mieć odpowiednie środki. Gdy się ma środki na stworzenie silnego wojska powietrznego, to powołanie do życia ministerstwa lotnictwa jest następstwem logicznie pomyślanej formy organizacyjnej najwyższych władz sił powietrznych. W przeciwnym razie bez posiadania istotnych sił powietrznych — stwarzanie ministerstwa

lotnictwa nie ma logicznego uzasadnienia i może być poczytane tylko za objaw wewnętrznej kombinacji politycznej.

Przed wybuchem rewolucji lotnictwo hiszpańskie dążyło do usamodzielnienia się i stworzenia takiej organizacji, która by je uniezależniała od wojska i marynarki. Dążenia te nie były jednak wyrazem istotnej wartości sił powietrznych, albowiem siły te były jeszcze zbyt słabe, aby je można uznać za niezależny czynnik sił zbrojnych. Nie mogąc jeszcze stworzyć ministerstwa lotnictwa Hiszpania znalazła drogę pośrednią, dość oryginalną w rozwiązaniu. W chwili wybuchu rewolucji organizacja lotnictwa przedstawiała się następująco:

Naczelną władzą lotnictwa było „Generalne kierownictwo lotnictwa“, obejmujące: lotnictwo cywilne, lotnictwo wojska lądowego, lotnictwo marynarki, służbę meteorologiczną.

Organizacja lotnictwa przed rewolucją /lipiec 1936/



Ryc. 1.

Generalny kierownik lotnictwa podlegał bezpośrednio prezesowi rady ministrów. Lotnictwo wojskowe podlegało mu jako najwyższej władzy kierowniczej, natomiast bojowe jednostki lotnicze wojska lądowego podlegały ministrowi wojny, a jednostki lotnicze morskie — ministrowi marynarki.

Siły powietrzne składały się z następujących jednostek:

1 pułk lotniczy — Madryt - Getafe.

- 2 eskadry myśliwskie „
- 2 eskadry dalekiego rozpoznania „
- 3 eskadry obserwacyjne — Leon.

2 pułk lotniczy — Sewilla.

- 2 eskadry myśliwskie „
- 3 eskadry obserwacyjne „

3 pułk lotniczy — Barcelona — Logrono.

- 2 eskadry myśliwskie „
- 3 eskadry obserwacyjne „

Samodzielny dywizjon morski — Los Alcazares-Cartagena.

Prócz lotnictwa tu wymienionego istniały pewne jednostki lotnicze w koloniach:

W M a r o k u:

- 1 eskadra rozpoznawcza — Tetuan,
- 1 eskadra rozpoznawcza — Larache i Nador,
- 1 eskadra morska — El Aralagon.

W R i o d e l O r o:

- 1 eskadra rozpoznawcza.
- Lotniskowiec „Dedalo“ (11.385 ton) nosił 25 samolotów.

Razem lotnictwo posiadało:

w kraju:

- 6 eskadr myśliwskich,
- 11 eskadr rozpoznawczych,
- 2 eskadry morskie,

w koloniach:

3 eskadry rozpoznawcze,
1 eskadrę morską.

Z lotnictwa rozpoznawczego większość była przeznaczona do współpracy z wielkimi jednostkami.

W projekcie miano utworzenie 4 pułku lotniczego i 1 eskadry rozpoznawczej w Maroku.

Szkolnictwo lotnicze rozporządzało: 1 szkołą pilotów, 1 szkołą obserwatorów, 1 szkołą strzelców i bombardierów, 1 szkołą mechaników.

Sądząc z ilości jednostek lotniczych należałoby przypuszczać, iż lotnictwo miało około 300 samolotów w linii i pewną ilość w rezerwie. Źródła niemieckie obliczały ilość samolotów w pierwszej linii na 300 sztuk, w rezerwie na 200 sztuk, t. j. razem 500. Tak jednak nie było, albowiem ilość samolotów w chwili wybuchu rewolucji była znacznie mniejsza, a stan ich pozostawiał prócz tego jeszcze wiele do życzenia.

O stanie ówczesnego lotnictwa mówi jeden z zasłużonych lotników w artykule czasopisma madryckiego „Estampa“, który przytaczamy w wyjątkach.

„....Przed czerwcem roku ubiegłego (1936) Republika Hiszpańska miała bardzo ubogie lotnictwo, coś około setki samolotów użytkowych. Samoloty te przeznaczone były raczej do defilad w czasie uroczystości narodowych niż do wojny. W każdym razie najlepszej części lotnictwa nie stanowiły samoloty. Brutalne przeciwieństwo stanowili: fatalnie zniszczony materiał — zdolni piloci i dobrzy mechanicy. Najlepszym materiałem hiszpańskiego lotnictwa był człowiek. Zbuntowało się wojsko lądowe. Zbuntowali się oficerowie marynarki, zbuntowało się kilku oficerów lotniczych. Lecz pierwsze przeciw faszyzmowi powstało lotnictwo...“.

„....Nasze pierwsze samoloty zdadne do użytku nie przekraczały liczby 50. Robotnicy naszych lotnisk mieli sporo trudu, aby je uruchomić. Powstańcy nie mieli nawet tej pół setki samolotów. To, co mieli zniszczyli bohaterscy lotnicy stojący po stronie republiki. Wystarczyło kilku dni, by zniszczyć lotnictwo gen. Franco. Lotnicy republikańscy bez obawy o to, iż samoloty w połowie

lotu mogą odmówić posłuszeństwa, bombardowali zgrupowania nieprzyjacielskie i inne obiekty wojskowe. W czasie pierwszych bombardowań nasi lotnicy unieszkodliwili 50% samolotów nieprzyjacielskich... Można twierdzić, iż dzięki bohaterskiej działalności naszych eskadr zdrajca Franco w parę dni po wybuchu powstania znalazł się bez samolotów zdalnych do użytku. Lecz na krótko, do chwili, gdy zmontowano samoloty nadesłane przez Hitlera i Mussoliniego. Samoloty „Junkers“, „Caproni“, „Heinkel“, „Fiat“, wszystkie ze swymi pilotami i mechanikami. Taki był układ zawarty przezornie między Hitlerem a Sanjurio¹⁾ na wypadek wybuchu rewolucji. I zjawiły się imponujące ptaki — czarne samoloty śmierci²⁾. Bomby nad naszymi miastami, bomby na naszych pozycjach. Czasami na naszą milicję spadał deszcz pocisków... Potężne samoloty niemieckie i włoskie zwyciężyły nasze samoloty. Wielu naszych pilotów poniosło śmierć. Nasze małe samoloty ponosiły klęski przy spotkaniu w powietrzu z wielkimi faszystowskimi trzysilnikowymi bombowcami i szybkimi samolotami myśliwskimi, przystanymi przez Hitlera i Mussoliniego do Hiszpanii. Po 4 miesiącach wojny nasze lotnictwo zostało niestęchające osłabione. Górował nad Hiszpanią huk trzysilnikowców cudzoziemskich...”

„...Lecz nasze fabryki pracowały z całej siły. Robotnicy Hiszpanii republikańskiej byli zdolni postawić na nogi nowe siły. W powietrze wlatywały nowe samoloty. Proletariat zdołał dokonać cudu, szybkiego stworzenia niezwyciężonej broni. Były to pierwsze dni Madrytu... I zatrzymaliśmy ich w powietrzu. Rozmach naszych pilotów wzrósł, a nowe hiszpańskie samoloty uojenne wleciały do zwycięstwa... Republika broniła Madrytu skrzydłami stworzonymi przez najzapaleńszych obrońców i zwycięzców”.

Zobaczmy jaki to był sprzęt, którym się posługiwały obie strony w pierwszych dniach wojny. Otóż według źródeł niemieckich lotnictwo hiszpańskie w r. 1936 przed rewolucją, rozporządzało następującymi typami samolotów:

¹⁾ Gen. Sanjurio, jeden z głównych obok Franca przywódców powstania, zginął w katastrofie lotniczej na początku wojny domowej.

²⁾ Powstańcy oznaczali swe samoloty czarnym kolorem.

a) Myśliwskie:

Nieuport 52 (500 KM Hispano Suiza),
 Martinsyde F 4 (300 KM Hispano Suiza),
 Hawker „Fury“ (500 KM Hispano Suiza).

b) Rozpoznawcze:

Loring R 3 (600 KM Hispano Suiza),
 Bréguet 19 (450 KM Elizade),
 De Havilland D H 9 (300 KM Hispano Suiza),
 De la Cierva „Autogiro C 30“ (140 KM. Siddeley „Genet Major“).

c) Wodnosamoloty:

Dornier „Wal“ (2 X 600 KM BMW),
 Macchi M 18 (150 KM Isotta Fraschini),
 Savoia S 62 (500 KM Isotta Fraschini).

d) Samoloty torpedowe:

Vickers „Vildebeest“ (595 KM Hispano Suiza).

e) Szkolne:

Avro 504 K (180 KM Siddeley).

Widzimy, że były to różnorodne stare typy, nie przedstawiające większej wartości bojowej.

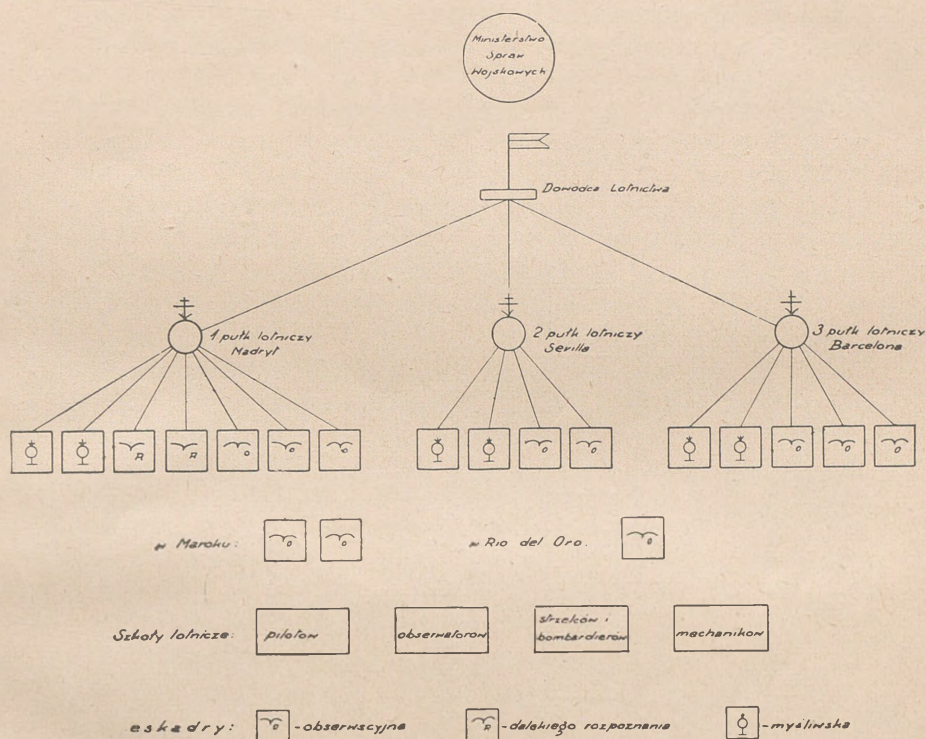
Wracając do artykułu z „Estampy“ trzeba podkreślić przesadę autora w zdaniach, które mówią o uruchomieniu fabryk lotniczych, które jakoby rozpoczęły wyrób nowych samolotów. Hiszpański przemysł lotniczy był słabo rozwinięty pomimo szumnych nazw. Hiszpanie mieli w tym czasie:

Wytwórnice samolotów:

A. I. S. A. — Aeronàutica Industrial S. A.: Madryt.

C. A. S. A. — Construcciones Aeronàuticas S. A.: Madryt
 (Fabryki w Getafe i Puntales).

Organizacja lotnictwa wojskowego przed rewolucją



Ryc. 2.

Hispano — La Hispano - Suiza S. A.; Barcelona (Fabryka w Guadalajara).

Loring — Dr. Jorge Loring S. A.; Madryt.

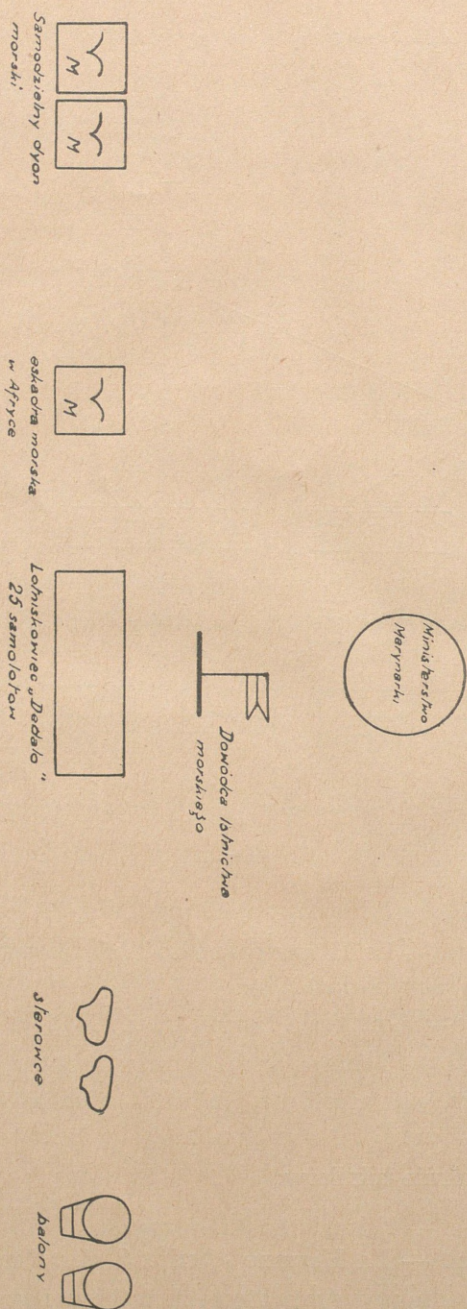
T. A. M. — Talleres de la Aviacion Militar (Wojskowe zakłady samolotów); Madryt — Cuatro Vientos.

Wytwórnice silników:

Elizalde — Elizalde S. A.; Barcelona.

Hispano — La Hispano - Suiza S. A.; Barcelona (Fabryka silników samolotowych w Guadalajara).

Organizacja lotnictwa marynarki przed rewolucją



Lotniska: 8 lotnisk wojskowych, 2 wodowiska wojskowe, 26 lotnisk cywilnych, 451 wodowisk cywilnych, 35 lądowisk

Ryc. 3.

Wymienione tu fabryki samolotów i silników remontowały i montowały sprzęt zakupiony oraz budowały pewne typy na podstawie licencji. Jedyń własny typ stanowił samolot „Loring R-3“, zbliżony cechami i wyglądem do naszego pocziwego Poteza. Jeśli weźmiemy pod uwagę ilość samolotów, jakimi rozporządzało lotnictwo hiszpańskie, musimy dojść do przekonania, iż przemysł lotniczy był bez znaczenia, jakby w ogóle nie istniał.

Pisząc o nowych typach samolotów wypuszczonych z fabryk hiszpańskich autor z „Estampy“ świadomie mija się z prawdą, albowiem chodziło tu tylko o remont starych samolotów i montaż nowych, zakupionych za granicą.

Na zakończenie warto jeszcze nadmienić, że Hiszpania rozporządzała: 8 lotniskami wojskowymi, 2 wodowiskami wojskowymi, 26 lotniskami cywilnymi, 15 wodowiskami cywilnymi i 35 lądowiskami.

Lotnictwo cywilne, komunikacyjne i sportowe bardzo słabe, bez żadnego znaczenia i wpływu na układ sił powietrznych.

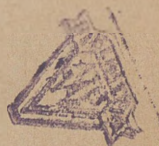
b) p o r e w o l u c j i.

Wybuch rewolucji przewrócił zupełnie dotychczasową organizację lotnictwa, tak jak i całego wojska. Lotnictwo od tej chwili podlegało ministerstwu wojny przez miejscowych dowódców wojska lądowego. Stan ten prędko musiał ulec zmianie ze względu na konieczność utworzenia jednolitego dowództwa, tym bardziej że do kraju zaczął napływać sprzęt kupiony za granicą i obcokrajowy personel lotniczy, zakontraktowany do służby bojowej w eskadrach rządowych.

O tej sprawie wyraźnie mówi komunikat prasowy z 26 i 27 lipca 1926:

„...Barcelona, — „Solidaridad Obrera“ podaje, iż do Prat de Llobregat przybyło 50 samolotów francuskich, nabytych dla eskadr tamtejszego lotniska. Ogólna liczba nabytych samolotów dochodzi do 300, przybywać one będą stopniowo...”

„...W godzinach porannych latały nad Madrytem samoloty, które rząd Republiki nabył ostatnio. Wyruszyły one do Alto del Leon i Samosierra, gdzie rozpoczęły działanie, bombardując buntowników...”



Po samolotach francuskich, zaczęły napływać samoloty rosyjskie. Zaprzeczenie szefa rządu z 22 IX 36, które tu przytoczymy, było zaprzeczeniem formalnym, kierowanym względami politycznymi.

„...Szef rządu i minister wojny dowiedział się, że pewien dziennik angielski twierdzi, iż do Barcelony przybyło 200 samolotów pochodzenia sowieckiego, z których 25 rzekomo miało przybyć do Madrytu. Szef rządu republiki oświadcza, iż twierdzenie to jest pozbawione wszelkich podstaw...”

Pomimo zaprzeczenia samoloty przysły i poważnie wzmocniły siły powietrzne frontu ludowego, zwłaszcza, że nie przysły same, lecz z pełnymi obsadami bolszewickimi.

Druga strona robiła to samo, biorąc pomoc od Niemców i Włochów.

Chaos rewolucyjny pomału mija, stopniowo wytwarzają się wyraźniej zarysowane linie frontu, dotychczasowa bezładna partyzantka zaczyna się stopniowo przemieniać w wojnę regularną. Franco siedzi milicjantom na karkach i prze na Madryt.

Dla należytego poprowadzenia dwóch ważnych resortów, marynarki i lotnictwa, tworzy się ministerstwo marynarki i lotnictwa, które obejmuje znany z energii i zdolności socjalistyczny adwokat madrycki Idalencio Prieto. (W chwili obecnej ma także tekę ministra wojny, skupiając w swych rękach kierownictwo całością sił zbrojnych). Prieto doskonale rozumie znaczenie i rolę lotnictwa w nowoczesnej wojnie, dlatego przeprowadza gruntowną reorganizację lotnictwa, a zwłaszcza jego władz kierowniczych i dowódczych.

Odpowiedni komunikat z 9 IX 36 ujmuje tę sprawę zupełnie jasno.

„...Podsekretariat Lotnictwa i Dowództwo Sił Lotniczych. Minister marynarki i lotnictwa zniósł Kierownictwo Generalne Lotnictwa, tworząc Podsekretariat Lotnictwa, który obejmuje: Dowództwo Sił Lotniczych, Kierownictwo Lotnictwa Cywilnego, Służby Techniczne Aeronautyki, Narodową Służbę Meteorologiczną, Wydział Rachunkowy, Sekretariat Techniczny. Znikną dotychczasowe dowództwa lotnictwa wojskowego i morskiego, które objęte zostały w Dowództwie Sił Lotniczych, utworzonym tym dekretem. Minister lotnictwa jako najwyższy kierownik lot-

nictwa ma wszelkie pełnomocnictwa w dziedzinie rozkazodawstwa, zarządu i administracji tegoż. Na podsekretnarza lotnictwa przejdą atrybucje, które dekret z 19 VII 34 przyznawał generalnemu kierownikowi aeronautyki.

Minister Prieto mianował podsekretnarzem lotnictwa gen. Angel Pastor, a dowódcą sił lotniczych pułkownika don Ignacio Hidalgo de Cisneros...

Z dekretu przebija wyraźna wola uporządkowania spraw lotniczych. Zostaje powołany podsekretnarz lotnictwa, który obejmuje wszystkie przygotowania sił powietrznych, i dowódca, który trzymając jednostki bojowe w swych rękach, będzie je mógł poprowadzić do walki według pewnego planu i potrzeb wojska na froncie.

Minister lotnictwa przystępuje energicznie do pracy organizacyjnej. Choć komunikaty nie nam nie mówią o dokonującej się organizacji nowego lotnictwa, jednak z innych źródeł wiemy, iż siły powietrzne miały charakter jednostek dyspozycyjnych w rękach dowódcy lotnictwa, który ich używał na poszczególnych frontach w zależności od położenia oddziałów walczących. Większość lotnictwa skupiono na froncie (środkowym) madryckim. Niewielka jego ilość znajdowała się na froncie południowym. Lotnictwo armii katalońskiej na froncie północnym i armii baskijskiej na froncie północno - zachodnim, nie było zbyt liczne i pomimo pewnych odrębności tych frontów podlegało pośrednio dowódcy lotnictwa. Można by przyjąć, że pewna drobna ilość lotnictwa była przydzielona dowódcom frontów do współpracy z wojskiem lądowym i marynarką, natomiast większość, skupiona na froncie madryckim, była lotnictwem dyspozycyjnym i podlegała bezpośrednio dowódcy lotnictwa.

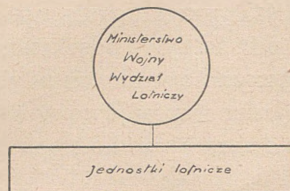
Jednostkami bojowymi były eskadry i dywizjony. Te ostatnie, były wyposażone nieraz w sprzęt mieszany.

Co było powodem stwarzania dywizjonów mieszanych, trudno powiedzieć, ale zapewne przyczyną była różnorodność sprzętu, mała jego ilość, brak wykwalifikowanych dowódców, lub co jeszcze możliwe, chęć wyposażenia słabszych odcinków frontów w lotnictwo o pewnego rodzaju uniwersalnych zadaniach.

Jeśli byśmy mogli sądzić, iż numeracja dywizjonów odpowiadała ilości, to wynikałoby z tego, że już pod koniec listopada 1936 „czerwoni“ mieli 12 dywizjonów. Wiemy jednak, że numeracja zazwyczaj nie odpowiada liczbom kolejnym nowo-stworzonych jednostek. Z ówczesnego położenia wojennego

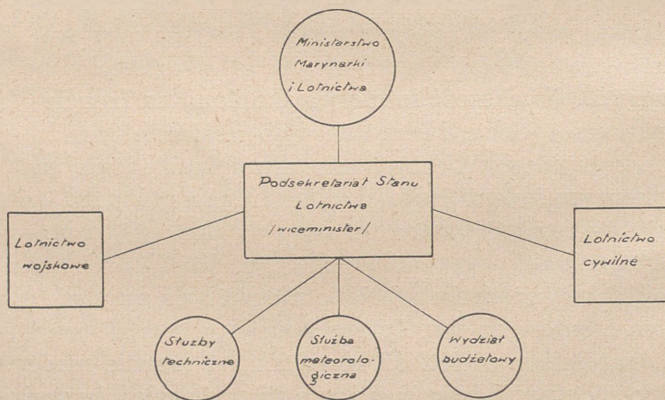
Organizacja lotnictwa po rewolucji

w czasie 18.10 - 8.12.1936



Organizacja władz lotniczych

w czasie 9.12.1936 - 14.1.1937



Ryc. 4.

wcale nie wynika, żeby strona rządowa mogła rozporządzać tak pokaźną liczbą dywizjonów, a jeżeli nawet istniały, to ich stany liczebne musiały być mocno niepełne.

Powstrzymując naprawdę bohaterским wysiłkiem natarcie powstańców pod Madrytem rząd, a raczej może najwyższe władze wojskowe, dążyły do ustalenia frontu, do okopania się, skrycia w bezpiecznych i dobrze bronionych schronach i umocnieniach, aby przedłużyć okres walki bez zbytnich strat i wy-

siłków ze swej strony. Chodziło tu o wygranie na czasie, aby móc sprowadzić dalsze partie sprzętu i ludzi z zagranicy, wyszkolić i uzbroić nowy narybek hiszpański. Na organizację wojska trzeba mieć czas. O ten czas zatem chodziło, przy czym wszystko zależało od zachowania się jednostek na froncie. Udało się — zasłużeni bojówkarze rewolucyjni, wspomagani przez brygady międzynarodowe, utrzymali Madryt w swych rękach, pomimo gwałtownych natarć powstańców.

Czas, jaki wskutek tego zyskał Prieto, wykorzystano do tworzenia nowych jednostek lotniczych. Prieto poszedł dalej, niżbyśmy mogli przypuszczać, bo nie ograniczył się tylko do zakupywania sprzętu i sprowadzenia gotowych załóg z zagranicy, ale zabrał się do gorączkowej pracy nad szkoleniem młodego narybku hiszpańskiego. W swoich zamiarach niejednokrotnie wypowiedzianych Prieto stwierdzał, iż trzeba stworzyć nowe lotnictwo dla nowej Hiszpanii. Jak to nowe lotnictwo miało wyglądać, mówiły o tym liczne artykuły „Aeronautica“¹⁾). Niektóre z tych artykułów są znamienne, dlatego przytoczymy je w wyjątkach.

A e r o n a u t i c a - M a r z o 1937

*„D o m a g a m y s i ę l o t n i c t w a s i l n e g o
i ś w i a t ł e g o n a s ł u ż b i e l u d u“.*

„...Trzeba znać podstawy, na których można stworzyć potęgę naszego lotnictwa i naszego wojska. Kto myśli, że potęga wojska zależy jedynie od większej lub mniejszej ilości broni i jej wartości, jest w błędzie. Historia daje nam obfite na to przykłady. Znajdujemy je we własnym kraju. Nasze wojny o niepodległość w zeszłym stuleciu należą do nich. Nad wojskiem najlepiej wyposażonym na świecie, okrytym chwałą zwycięstw nad potężnymi wrogami, zatriumfował naród zgłodniały, źle zaopatrzony, lecz z duszą przepełnioną miłością i pragnieniem niepodległości ojczyzny...

...Wielki wysiłek umożliwi nam dokonania wielkiego dzieła historycznego, którym będzie stworzenie wojska ludowego i lotnictwa, umiłowanego, przez ten lud i poważanego przez nieprzyjaciela. Jakie cechy musi mieć nasze nowe lotnictwo?

¹⁾ Aeronautica — miesięcznik, urzędowy organ ministra lotnictwa.

Zupełnie odmienne od tych, jakie miało przedtem...

...Podstawą naszego lotnictwa, musi być jego podstawa społeczna.

To znaczy, że szeregi jego muszą się uzupełniać żywiołami z ludu, które go rozumieją i które by z nim były związane. Na drugim miejscu trzeba zważać na stosunki, które muszą istnieć między ogółem naszych lotników a dowódcami. Stosunki te nie ustalą się nigdy w sposób zadowalający, jeśli dążyć do tego będziemy drogą dekretów lub urzędowych poleceń.

Stosunki między przełożonymi a personelem w lotnictwie muszą się ustalić w oparciu o zrozumienie nowego położenia i we wspólnym pragnieniu, aby zwyciężyła szlachetna sprawa. To zrozumienie sprawy ogólnej, zrozumienie jasne, budzi w każdym jakby nowego ducha, nowy sposób patrzenia na rzeczy, tworząc w człowieku wolę pracy, silny charakter...

W kierownictwie będzie zawsze dążenie do pomagania swoim żołnierzom, słuszne osądzanie ich wartości i opiekowanie się człowiekiem, co wzbogaci ogromnie nasze siły powietrzne.

To postępowanie wytworzy całkowite zaufanie żołnierza do kierownictwa, powiększy zamiłowanie do pracy i do walki. Wreszcie postępowanie takie wytworzy nową karność, silniejszą i skuteczniejszą. Bicz zawsze budził nienawiść. Poprzednio słuchano tylko rozkazów kierownictwa ze strachu. To nie jest karność, gdyż jednocześnie z wykonaniem rozkazu rosła obojętność, niechęć, która się kończyła gwałtownym buntem przeciw własnym wodzom. W tych wypadkach robiono na jakiś czas z ludzi automaty działające bezmyślnie, z czego wynika, że siła ta mogła być również dobrze używana przez jednych jak i drugich, w obronie tych czy innych interesów.

Tego my dziś nie chcemy, chcemy karności nowej i skutecznej, opartej na obopólnych stosunkach wyżej określonych. Nie obniża to indywidualności oficera, nie obniża jego powagi. Zmienia tylko jego rolę. Nie ma on wyłącznie rozkazywać, ma wychowywać, dbać o człowieka, kształcić go wojskowo, politycznie i kulturalnie. Musi być jednocześnie przełożonym i nauczycielem..."

*Manuel Vidal
Comisario politico
de la region aérea de Valencia.*

A e r o n a u t i c a — k w i e c i e ń 1937.

„...Mocarstwa prześcigają się w przygotowaniu nowej broni... Wszystkie państwa świata przeznaczają fantastyczne wprost sumy na swe armie lotnicze.... Pokój i wojna rozstrzygają się w powietrzu. Hegemonia nad światem będzie bez wątpienia hegemonią w powietrzu. Narody bez lotnictwa będą komórką wymarłą... W przyszłej geografii politycznej ludzkości lotnictwo będzie grało rolę decydującą. A struktura społeczna narodu będzie zależała od niego...”

A e r o n a u t i c a — m a j 1937.

„...Lotnictwo nie stanowi już części wojska. Dzisiaj w narodach silnych jest ono samo niezależnym wojskiem, którego wartości wzrastają w szybkim tempie. Kraje, które się nie dostosują do tempa rozwoju lotnictwa, zostaną zepchnięte, jeśli nie prawnie, to faktycznie, do rzędu kolonii. Nie wystarczą dobre chęci, by stworzyć potężne wojsko powietrzne, konieczny jest ponadto wielki wysiłek woli i świadoma organizacja dla stworzenia całej struktury przemysłowej i techniczno-naukowej, jakiej wymaga powstanie samodzielnej siły lotniczej...”

Z tych odgłosów prasowych przebijają wyraźnie nowe prądy nurtujące lotnictwo hiszpańskie. Komisarze polityczni nie próżnują. Chcą stworzyć nowy typ lotnika, pasowanego z góry na bohatera, przepojonego miłością ludu, z którego wyszedł, i nienawiścią do faszyzmu. Lotnicy starszego pokolenia, sprawujący przeważnie role kierownicze, nie podobają się, stąd częste zarodki tarć między przełożonymi a wykonawcami. Pomimo tych usterek, powiedzmy polityczno - osobowych, rozbudowa lotnictwa idzie w szybkim tempie, zdobywając sobie należne miejsce w układzie sił zbrojnych republiki. Minister Prieto dąży konsekwentnie do uniezależnienia lotnictwa od wojska i marynarki. Powodzenia, jakie lotnictwo odniosło w obronie Madrytu i odparciu natarcia włoskiego pod Guadalajara (marzec 1937) dały mu w rękę dużo atutów i argumentów przekonywujących. Na jego wniosek rząd uchwala projekt rozporządzenia normującego zagadnienia organizacyjne lotnictwa,

który prezydent republiki zatwierdza, w przewidywaniu, że kiedyś rozporządzenie to zostanie przedstawione Korteżom pod głosowanie. Rozporządzenie ukazuje się z datą 15 maja 1937 i zostaje natychmiast wprowadzone w życie. Korzystając z uprawnień, jakie daje art. 17 rozporządzenia, minister Prieto wydaje szereg rozporządzeń wykonawczych. Ustala się prawa i obowiązki personelu lotniczego, który stanowi oddzielny korpus sił powietrznych. Określono dokładnie sprawy dowództwa, podział sił i ich podległość.

Lotnictwo stanowi niezależną broń, zdolną do działań samodzielnych lub też w łączności z wojskiem i marynarką. W tym celu tworzy się wojsko powietrzne, podległe dowódcy lotnictwa. Część sił lotniczych musi być oddana do dyspozycji wojsku lądowemu i marynarce, jeśli tego zajdzie potrzeba. Siły te, nazwijmy je pomocniczymi, nie przestają podlegać dowódcy lotnictwa, z tym tylko zastrzeżeniem, że w okresie działań lądowych czy morskich podlegają pod względem taktycznym tym dowódcom wojska lądowego czy marynarki, do których dyspozycji zostały oddane. Ostatnim bardzo ważnym pościągnięciem było podporządkowanie całej obrony przeciwlotniczej lotnictwu.

Rozporządzeniu temu warto się bliżej przyjrzeć:

Rozporządzenie o organizacji lotnictwa
z 15 maja 1937 brzmi następująco:

„U z a s a d n i e n i e.

Podczas naszej walki o obronę niepodległości Hiszpanii i swobody ludu rząd nie przestał dbać usilnie o rozwój lotnictwa, czego dowodem jest to, co osiągnięto obecnie, przy złym stanie tego najnowsze go czynnika walki przed lipcem 1936 r.

Wielki krok naprzód w tym kierunku wykonano we wrześniu r. 1936, kiedy oddzielono od ministerstwa wojny wydział lotniczy, tworząc z niego wiceministerstwo lotnictwa, które dzisiaj jest organizacją samodzielną ministerstwa lotnictwa i marynarki.

Ustrój wyłożony w rozporządzeniu, tworzącym podsekretariat stanu lotnictwa, wymaga określenia nowych przepisów,

które by wyraźniej podkreśliły dążność do wyodrębnienia tej broni, łącząc ostatecznie lotnictwo wojskowe i lotnictwo morskie pod jednym dowództwem. Przepisy mają ustalić ramy organizacyjne dla ogniu niewidzialnego łańcucha, który łączy samolot w powietrzu z jego obsługą naziemną i wytwórnią, która go produkuje.

Nowa organizacja ma na celu zaspokojenie nie tylko wymagań obecnej walki, chociaż to byłoby dostatecznym jej usprawiedliwieniem, ale także przyszłość, w której będziemy zmuszeni zabezpieczyć sobie wyniki zwycięstwa nie przeciw wrogom wewnętrznym, bo tych będziemy musieli zgnieść, ale przeciw wrogom zewnętrznym, którzy, należy się tego spodziewać, ustawicznie będą nad nami czuwali, powodowani nienawiścią do ustroju o bezwzględnej wolności; pragnieniem zdobycia naszych bogactw naturalnych oraz zamiarami imperialistycznymi, zajęcia mocnej pozycji w kraju o położeniu geograficznym tak godnym pożądania jak Hiszpania.

Nasza siła zbrojna musi temu przeszkodzić, aby okoliczności niebezpieczne nie sprzyjały takim zamierzeniom.

Lotnictwo będzie musiało stanowić główną ostoję tej przyszłej siły zbrojnej. Jej wyższość jako środka natarcia i obrony jest dostatecznie ustalona po 9 miesiącach wojny, podczas której niebo w Hiszpanii było teatrem wyczynów epickich, w większej części dokonywanych przez młodzików, których zuchwałość wynagradzała braki zbyt pospiesznej nauki.

Technicy wszystkich narodowości wyrażają podziw dla umiejętności tak szybko osiągniętych przez nasze lotnictwo, które zaimprowizowano w sposób niewytłumaczalny, jeżeli nie wziąć pod uwagę szczególnych zdolności naszej rasy.

Otóż wszystko, co osiągnięto, i wszystko, co się przygotowuje dalej tym samym systemem, musi być ułożone w pewne ramy. Organizujemy jednocześnie przemysł lotniczy, zdolny wziąć na siebie zaspokojenie potrzeb narodowych, którym nasza ambicja wyznacza tak daleki zakres.

W myśl tych wywodów, w porozumieniu z Radą Ministrów i na wniosek ministra marynarki i lotnictwa postanawiam co następuje:

*

*

*

P r z e p i s y:

Art. 1. — Tworzy się wojsko lotnicze, które składać się będzie z wojsk, i służb lotniczych Republiki oraz oddziałów i służb obrony specjalnej przeciwlotniczej.

Art. 2. — Siły zbrojne lotnictwa będą się składały ze:

- a) — sztabu,*
- b) — organów dowodzących,*
- c) — ogółu jednostek, działów pomocniczych i służb lotnictwa.*

Art. 3. — Lotnictwo zostanie zorganizowane w ten sposób, żeby mogło występować samodzielnie albo w łączności z siłami zbrojnymi morskimi i lądowymi.

Samoloty zaokrętowane pozostaną stale w dyspozycji marynarki wojennej, przy czym będą dowodzone i obsługiwane przez personel korpusu głównego lotnictwa który przejdzie odpowiedni kurs morski, podlegając dowództwu marynarki wojennej tylko pod względem taktycznym.

W czasie wojny organ, któremu będzie powierzono dowództwo lotnictwa, wyznaczy jednostki, które będą oddane do dyspozycji sił zbrojnych morskich lub lądowych, i takie, które będą działały samodzielnie.

Art. 4. — Personel lotnictwa będzie się grupował w następujących korpusach:

- a) — korpus główny lotnictwa,*
- b) — korpus pomocniczy lotnictwa,*
- c) — warsztatowcy lotnictwa.*

Pierwszy składać się będzie z personelu latającego, przy czym każda specjalność będzie miała swoje odpowiednie kadry. Po utworzeniu pierwszych kadr wejdą do nich oficerowie, którzy ukończyli akademię lotniczą, albo akademię lub szkoły, które zostaną utworzone.

Drugi składać się będzie z inżynierów aeronautycznych, intendentury lotnictwa, służby sanitarnej lotnictwa, mechaników i rusznikarzy nie latających, kierowców, specjalistów lotniczych i sekcji korpusu pomocniczego służb technicznych floty i innych korpusów mających lotnicze specjalności techniczne.

Trzeci będzie obejmował personel robotniczy wszelkich kategorii, pochodzący z lotnictwa cywilnego, morskiego lub wojskowego.

Art. 5. — Dla utworzenia korpusu głównego lotnictwa zostanie powołany personel mający prawa i kwalifikacje uznane a pochodzący z lotnictwa wojskowego, morskiego i cywilnego. zostanie on uszeregowany według starszeństwa w każdej z tych organizacji, poczynając od 18 lipca 1936, poza personelem, nie pochodzącym ze szkół wojskowych, dla którego starszeństwo będzie ustalone według funkcji wykonywanych po powyższej dacie.

Art. 6. — Korpus główny lotnictwa dzielić się będzie na kadry powietrzne i kadry lądowe.

Personel z kadr powietrznych przejdzie do lądowych na 4 lata przed wiekiem wyznaczonym na przejście w stan spoczynku dla poszczególnych funkcji w wojsku, dokonując tego w tym samym wieku co w tej ostatniej.

Kadry lądowe składać się będą z personelu mającego dyplom lotniczy, znajdujacego się obecnie w służbie lotnictwa, oraz z tego, który później będzie chciał tam przejść z kadr powietrznych.

Do kadr lądowych, jeżeli ich wakanse na to pozwolą, będą mogli być zaliczeni wyjątkowo w stopniach, które im były przyznane, albo w innych niższych, oficerowie, przeznaczeni w ciągu obecnej wojny do lotnictwa lub do służb pomocniczych, jeśli oddadzą usługi i zostaną zakwalifikowani.

Art. 7. — Po 15 latach latania personel kadr powietrznych będzie mógł przejść do kadr lądowych, zaszeregowany tam według swego starszeństwa i zachowując nabyte prawa.

Art. 8. — Wojskowi mający tytuł pilota, którzy obecnie służą w lotnictwie cywilnym, morskim i wojskowym, złożą podania w ciągu 10 dni poczynając od daty ogłoszenia niniejszego rozporządzenia.

Art. 9. — Kadry różnych sekcji korpusu pomocniczego lotnictwa zostaną utworzone w sposób podobny do sekcji korpusu głównego. Personel, który by chciał wejść do niego, złoży o to podanie w ciągu 15 dni licząc od daty ogłoszenia niniejszego rozporządzenia.

Art. 10. — Piloci, radiotelegrafiści, mechanicy i robotnicy będący na służbie państwa będą mogli zostać zakwalifikowani pod względem wojskowym do ostatecznego zaliczenia, jeśli będą sobie tego życzyli, do różnych korpusów siły zbrojnej.

Art. 11. — Przepisy późniejsze oznaczają skład korpusu intendentury i służby sanitarnej lotnictwa oraz rekrutację personelu.

Art. 12. — Dla utworzenia warsztatów lotnictwa zostaną zjednoczone prawa i obowiązki organizacji przemysłu lotniczego

Art. 13. — Rezerwy lotnictwa będą się składały z personelu, który już służył w lotnictwie cywilnym, morskim lub wojskowym jak również z inżynierów specjalistów i robotników lotniczych.

Art. 14. — W lotnictwie będzie działało specjalne Kierownictwo Obrony Przeciwlotniczej, które będzie sprawowało dowództwo taktyczne i administracyjne wszelkich składników, podlegających jego rozkazom

Art. 15. — Oddziały przeciwlotnicze, które zostaną oddane jednostkom wojska lub marynarki, będą w dalszym ciągu dowodzone przez personel specjalnej obrony przeciwlotniczej, ale będą podlegały pod względem taktycznym i dyscyplinarnym rozkazom broni, do której zostaną chwilowo przydzielone.

Art. 16. — Oficerowie wyżsi i niżsi specjalnej obrony przeciwlotniczej, pochodzący z korpusu wojska lub marynarki, nie będą z nich wykreśleni.

Podoficerowie, kaprale i szeregowcy, będą należeli do siły zbrojnej lotnictwa.

Art. 17. — Minister marynarki i lotnictwa jest upoważniony do wydania regulaminów stanowiących rozwinięcie niniejszego rozporządzenia.

Art. 18. — Unieważnia się wszelkie przepisy niezgodne z tym, co ustalono niniejszym rozporządzeniem.

Art. 19. — Niniejsze rozporządzenie będzie przedstawione Korteżom“.

Niektóre paragrafy rozporządzenia nie są zbyt jasne, jeśli chodzi o unormowanie pewnych spraw osobowych. Chodzi tu o szczególne warunki, w jakich się stworzyły nowe siły po-

wietrzne republiki, gdzie obok starego oficera sprzed rewolucji znaleźli się zasłużeni rewolucjoniści o zabarwieniach partyjnopolitycznych, angażowani za granicą kombataneci, no i wreszcie najmłodszy hiszpański narybek lotniczy. Te sprawy jednak mniej nas obchodzą, dlatego je pominiemy. Ważniejszą dla nas jest struktura organizacyjna jednostek bojowych lotnictwa, t. j. organizacja wojenna, o której rozporządzenie mówi ogólnikowo. Postaramy się ją odtworzyć na podstawie innych źródeł informacji.

A więc mamy ministra marynarki i lotnictwa jako najwyższego zwierzchnika sił powietrznych. Jego organem wykonawczym jest podsekretariat stanu lotnictwa z wiceministrem na czele. Cały kraj jest podzielony na kilka okręgów powietrznych, które, zdaje się, pokrywają się z terytorialnym podziałem państwa. Dowódca okręgu powietrznego podlega podsekretarzowi stanu lotnictwa. Temu samemu podsekretarzowi podlega dowódca obrony przeciwlotniczej, mający odpowiedni sztab i dowódców obrony przeciwlotniczej we wszystkich okręgach powietrznych.

Wszystkie jednostki bojowe lotnictwa, przeznaczone do pracy na froncie podlegają dowódcy lotnictwa. Nie wiemy, jaka jest jego zależność od naczelnego wodza, dowódców frontów i od ministra lotnictwa. Jednak logicznie biorąc powinien on podlegać naczelnemu wodzowi pod względem bojowego użycia lotnictwa i być uzależnionym od ministra lotnictwa pod względem zaopatrzenia.

A więc mamy:

- naczelnego dowódcę lotnictwa,
- dowódców lotnictw frontów (armii),
- dowódców wyższych związków taktycznych lotnictwa,
- dowódców jednostek lotniczych.

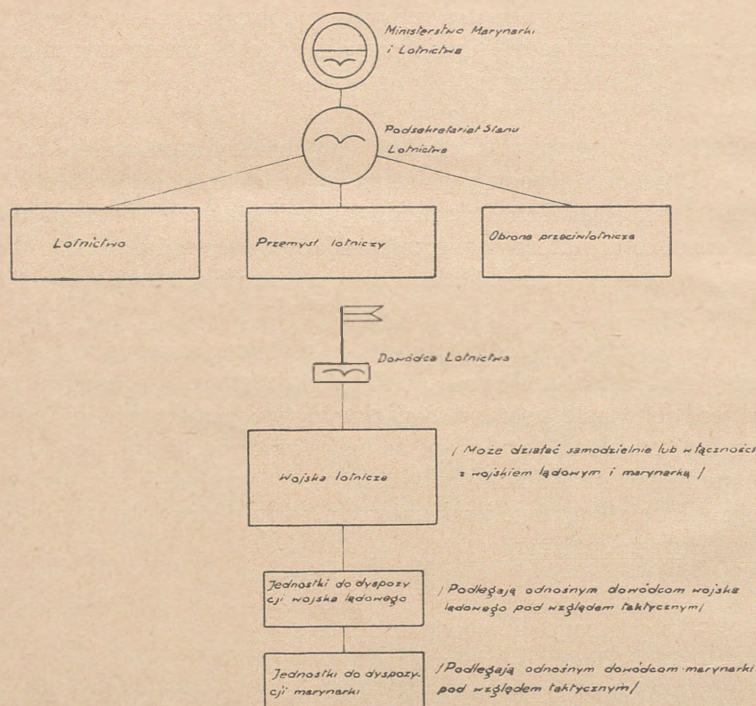
Rozporządzenie mówi wyraźnie o wojsku powietrznym jako lotnictwie samodzielnym i o lotnictwie pomocniczym przeznaczonym do współpracy z wojskiem lądowym i marynarką. Jeżeli ma istnieć wojsko powietrzne, to oczywiście musi mieć odpowiednio zorganizowane wyższe związki taktyczne lotnictwa.

Rozpatrzmy zatem, jak się przedstawia organizacja jednostek lotniczych.

Najniższą jednostką dyspozycyjną jest klucz (patrulla), składający się z trzech samolotów, razem 3 samoloty.

Następnie idzie eskadra (escadrilla), mająca trzy klucze po trzy samoloty, oraz samolot dowódcy i trzy samoloty w rezerwie. Czyni to $3 \times 3 + 1 + 3$ rezerwowe — razem 13 samolotów.

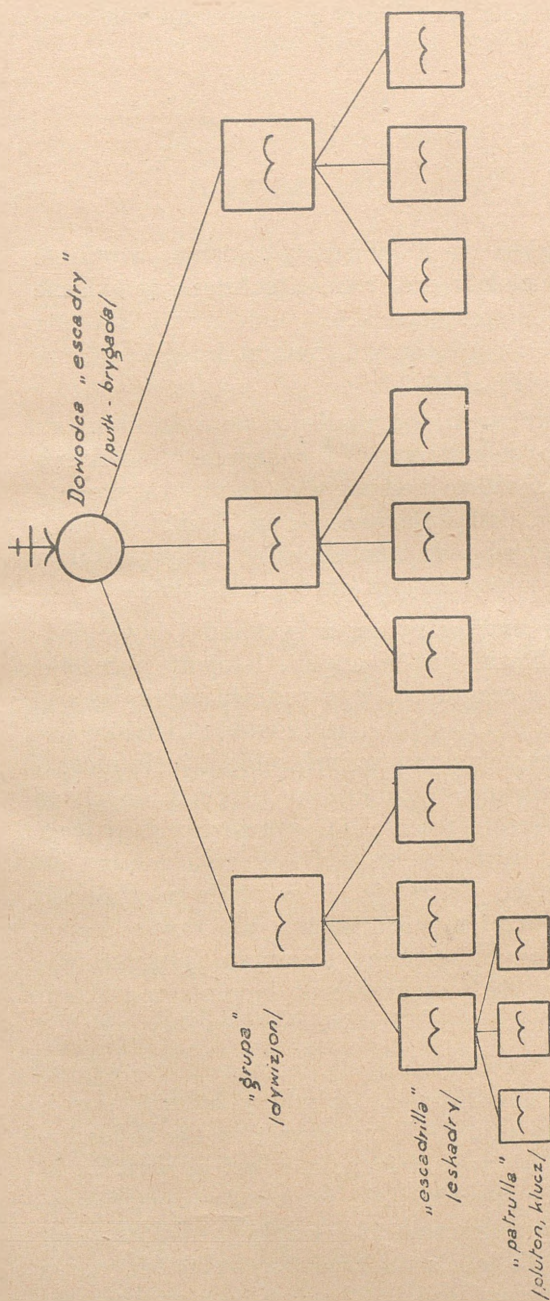
*Organizacja lotnictwa obecna /od 15 * 1937 /*



Ryc. 5.

Wyższym z kolei związkiem organizacyjnym i bojowym jest dywizjon (grupa), składający się z trzech eskadr — razem 39 samolotów.

Najwyższym związkiem taktycznym, o różnych rodzajach lotnictwa, jest coś w rodzaju pułku czy brygady (escadra), składająca się z trzech dywizjonów, czyli — razem 117 samolotów, + prawdopodobnie kilka samolotów dowództwa.



"patrulla" - pluton, klucz / - najniższa jednostka dyspozycyjna, składająca się z 3 samolotów
 "escadrilla" / eskadra / ma $3 \times 3 + 1$ samolot dowodczy, 3 rezerwowe = 13 samolotów
 "grupa" / dywizjon / składa się z 3 eskadr $3 \times 13 = 39$ samolotów + samolot dowodztwa
 "escadra" / pułk / składa się z 3 grup $3 \times 39 = 117$ samolotów + samoloty dowodztwa
 / najwyższy związek taktyczny lotnictwa /

Uwaga: W lotnictwie hiszpańskim znajduje się podobno 20 grup lotniczych

Ryc. 6.

W wojnie hiszpańskiej spotykamy się po stronie rządowej z eskadrami:

- rozpoznawczymi,
- myśliwskimi,
- szturmowymi,
- bombowymi.

Z eskadr myśliwskich niektóre miały zadania wybitnie „myśliwskie“, t. zn. działały na froncie, ochraniając własne samoloty i zwalczały nieprzyjacielskie. Inne miały zadania wybitnie „pościgowe“. Do pierwszych należałoby zaliczyć samoloty „I-15“, do drugich „I-16“.

W lotnictwie bombowym spotykaliśmy się z określeniem samolotów „szybkich bombowych“ i następnie „wielkiego bombardowania“. W zasadzie podział tego lotnictwa, według naszego mianownictwa dałby się określić na lotnictwa bombowe, lekkie i średnie, albowiem lotnictwa bombowego ciężkiego strona rządowa w ówczesnym okresie nie miała.

W komunikatach spotykamy się z grupami (dywizjonami) lotniczymi jednolitymi i mieszanymi. Istnienie dywizjonów składających się z eskadr różnego rodzaju lotnictwa nie jest dostatecznie jasne, ani uzasadnione zadaniami wojska powietrznego, musimy jednak uprzytomnić sobie, że lotnictwo hiszpańskie pomimo pięknych zamiarów przewidzianych w rozporządzeniu nie dorosło jeszcze do prawdziwego pojęcia wojska powietrznego. Jest ono słabe ilościowo i zależne od dostaw zagranicznych, co powoduje, że w wielu wypadkach musi się posługiwać sprzętem mieszanym, nie zawsze odpowiadającym przewidzianym planom i ramom organizacyjnym. Możliwe, że te względy zmuszają do łączenia w ramach jednego dywizjonu lotnictwa myśliwskiego z bombowym.

W komunikatach wojennych spotykamy się z numeracją grup lotniczych aż do 20 włącznie. Nie mamy żadnego dowodu, że istnieje 20 grup lotniczych, natomiast mamy dokładne dane z działalności lotnictwa na froncie, z której wynika, iż w dniach największych nasileń ilość samolotów uczestniczących w działaniu nie przekraczała 100. Gdyby istniało 20 pełnych grup lotniczych, to lotnictwo rządowe miałoby około 600 samolotów w pierwszej linii i 180 samolotów w rezerwie.

Z zestawienia lotów bojowych na roczny okres czasu nie wi-
dać wcale, aby taką ilością samolotów kiedykolwiek rozpo-
rządzało.

Zestawienie lotów bojowych.

(od 21 VII 1936 r. do 22 VII 1937 r.)

Przeprowadzono: 788 bombardowań z powietrza
Dokonano około: 220 rozpoznań bliskich i dalekich. (Ilość
rozpoznań bojowych niewiadoma).
Przeprowadzono: 122 walki powietrzne.
Przeprowadzono: 76 patrołowań zaczepno - obronnych nad
frontem.
Dokonano: 98 lotów szturmowych.. (Ostrzelanie npla
z karabinów maszynowych z małej wy-
sokości).
Dokonano: 37 lotów na współpracę z bronią i innych.

Z tego:

Stoczono: 42 walki powietrzne podczas bombardo-
wań.
Dokonano: 14 zadań różnych (przeważnie rozpoznaw-
czych) podczas bombardowań.
Przeprowadzono: 19 bombardowań w nocy.
Przeprowadzono: 52 działania kombinowane (bombardo-
wanie, a następnie ostrzelanie z karabi-
nów maszynowych).
Przeprowadzono: 3 walki powietrzne w połączeniu z inny-
mi zadaniami.
Przeprowadzono: 4 walki powietrzne w nocy.

Według komunikatów Ministerstwa Lotnictwa w ciągu
rocznej działalności strącono w walkach powietrznych:

Samoloty rozpoznawcze własne: 1,
Samoloty rozpoznawcze nieprzyjaciela: 8,
Samoloty bombowe własne: 7,
Samoloty bombowe nieprzyjaciela: 42,
Samoloty myśliwskie własne: 32,
Samoloty myśliwskie nieprzyjaciela: 155.
Wodno - samoloty własne: 1.

Prócz tego artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła: 32 samoloty nieprzyjacielskie.

Tak samo ze strat, jakie poniosło lotnictwo w tym czasie, widzimy, że musiało ono być słabe ilościowo. Komunikaty Ministerstwa Lotnictwa podają straty w poszczególnych miesiącach.

Mianowicie komunikat z lutego podaje, że w styczniu:
Strącono: 21 samolotów powstańczych
Strącono: 5 samolotów własnych.

Taki sam komunikat wydany w marcu za luty mówi, że:
Lotnictwo rządowe wykonało: 67 bombardowań a
lotnictwo powstańcze: 65,
strącono: 32 samoloty powstańcze
strącono: 9 samolotów własnych.

Komunikat za kwiecień mówi:

Bombardowano: 2 lotniska nieprzyjacielskie,
Przeprowadzono: 168 bombardowań wojsk nieprzyjaciela,
Przeprowadzono: 44 bombardowania obiektów nieprzyjacielskich,
Stracono: 4 własne samoloty myśliwskie,
Stoczono: 13 walk powietrznych.

Ten sam komunikat o działaniu lotnictwa powstańczego w kwietniu mówi:

Przeprowadzono: 37 bombardowań oddziałów rządowych.
Dokonano: 70 bombardowań miast i obiektów rządowych.
Stracono: 20 samolotów z tego:
2 „Fiaty“ na froncie południowym,
2 samoloty myśl. na froncie północnym,
5 wodnosamolotów w Maladze,
1 „Fiat“,
5 „Heinkl“
2 „Junkers“ } pod Teruelem,
3 samoloty myśliwskie na froncie północnym.

Najważniejsze jednak jest oświadczenie w tej sprawie dowódcy lotnictwa gen. Ignacio H. de Cisneros z 25 VI 1937, powtórzone przez prasę hiszpańską:

„...Ignacio Hidalgo de Cisneros, generał, dowódca lotnictwa hiszpańskiego po raz pierwszy poczynił szereg oświadczeń. Hidalgo de Cisneros jest starym republikaninem i socjalistą; on to w październiku 1934 r., w czasie krwawych represji gubernatorów czarnego dwulecia uratował życie p. Prieto przewożąc go do granicy francuskiej... Deklaracje dotyczyły tematów lotniczych i wojennych.

Ciągle wzrastające lotnictwo republikańskie — powiedział — zdołało stracić od początku wojny 122 samoloty buntownicze, wobec 62, które nam stracili.

Obecnie, pod kierownictwem towarzysza Prieto, ministra obrony narodowej, sprawy lotnictwa przybrały obrót zadowalający. Sześć szkół lotniczych działa teraz w Hiszpanii, które miesięcznie wydają 60 pilotom dyplomy. Doprowadzono do tego, że cały personel lotniczy, piloci, obsługa karabinów maszynowych, mechanicy, obserwatorzy, bombardierzy, radiotelegrafści itd. w zupełności są Hiszpanie, do czego daleko naszym przeciwnikom.

Co się tyczy samolotów, to hiszpański przemysł wojenny, nie istniejący przed 19 lipca, dokonał cudu, bo buduje obecnie przeszło 30 samolotów miesięcznie, a przewiduje się, że w ciągu niedługiego czasu wytwórczość ta będzie potrójna, lub nawet poczwórna. Na zakończenie Hidalgo de Cisneros oświadczył, że kto zdobędzie przewagę w powietrzu, ten wygra wojnę...”

Jaką ilością samolotów rozporządza lotnictwo rządowe?

Odpowiedź na to pytanie dają komunikaty rządowe. W jednym z nich z 20 marca 1937, traktującym o bardzo ważnej bitwie pod Guadalajara, od której wyniku zależały niewątpliwie dalsze losy wojny domowej, czytamy między innymi takie zdanie:

„...nawet w czasie wielkiej wojny nie było takich bitew, jaka wrzała rano na froncie Guadalajara, tak pod względem ilości walczących samolotów — setka po obu stronach — jak i skutków działań naszej floty powietrznej...”

A więc w rozstrzygającej chwili na najważniejszym odcinku frontu każda ze stron zdążyła zgromadzić po 100 samolotów. Czytając dalej komunikaty z tej bitwy przekonaliśmy

się, że naczelný wódz gen. Miaja skupił tutaj całe rozporządzone lotnictwo kosztem innych frontów. Trzeba podkreślić, że na olbrzymich terenach wojny domowej w Hiszpanii nasycenie frontów lotnictwem jest słabe, z wyjątkiem frontu środkowego — obrony Madrytu. Z tego powodu w komunikatach spotykamy się z dość żywą działalnością lotnictwa na froncie środkowym, a bardzo słabą na innych frontach. Opierając się zatem na tych przesłankach przyjmujemy, że oprócz tu wymienionych stu samolotów drugie sto znajdowało się na lotniskach nie biorąc udziału w tym działaniu ze względów taktycznych i technicznych, a trzecia setka była rozmieszczona na lotniskach innych frontów, wobec czego nawet przy tak naciągniętym obliczeniu możemy się doliczyć najwyżej 300 samolotów przeróżnych typów o większej i mniejszej wartości. O jakichś zapasach w bazach lotniczych trudno mówić, albowiem zapotrzebowanie frontów było większe niż możliwości zakupu i sprowadzenie z zagranicy tego niezbędnego środka walki.

Pewne potwierdzenie naszych wniosków znajdujemy w książce znanego niemieckiego pisarza lotniczego Fischera von Poturzyn, wydanej w Berlinie w r. 1938 pod tytułem „Luftmacht“. W jego studiach poświęconych wojnie hiszpańskiej (rozdział: Spanien), znajdujemy rozważania nad ilością samolotów obu stron walczących:

„...Według niezbyt obfitych wiadomości fachowej prasy zagranicznej, można określić ogólną ilość lotnictwa po obu stronach na około 200 samolotów u każdego z przeciwników (stan z lipca 1937). Ale przyjmijmy nawet korzystniejszy stosunek sił dla lepiej uposażonej strony rządowej na 300 czy nawet 500 samolotów i równą ilość po stronie Franco, to ilość ta nie odpowiada sile bojowej nawet takich państw, jak Dania czy Holandia; a więc siłom powietrznym drobnych państw europejskich. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że ogólny obszar Hiszpanii jest 10-krotnie większy od któregośkolwiek ze wspomnianych państw, to obszar każdej z walczących stron jest większy około 5-krotnie. Charakter wojny powietrznej Hiszpanii wobec słabego nasycenia lotnictwem w stosunku do obszaru jest raczej kolonialny niż europejski. Zwłaszcza, że lotnictwo używane jest tylko w pewnych punktach (ośrodkach) olbrzymiego terenu...”

Zobaczymy jeszcze z dalszych naszych rozważań, że istotnie siły lotnicze tam użyte są słabe, wobec czego trudno od nich wymagać jakichś działań o znaczeniu rozstrzygającym. Trzeba sobie uprzytomnić na zimno, bez jaskrawego kolorytu lotniczych komunikatów obu stron, że w Hiszpanii nie ma działań lotniczych w wielkim stylu, jakie mogłyby być udziałem samodzielnych wielkich i silnych armii powietrznych.

Tam możemy studiować tylko urywki działań, taktykę użycia, charakterystykę sprzętu i uzbrojenia, rzadko kiedy jakieś przebłyski działań operacyjnych, a już prawie nigdy działań o zarysie strategicznym. To jest bardzo ważne, bo niejednokrotnie spotykamy się z zarzutami, że lotnictwo w wojnie hiszpańskiej nie dało spodziewanych wyników. Innymi słowami, mówią niektórzy z utajoną radością: przeceniacie wartość lotnictwa, straszycie nim niepotrzebnie, reklamujecie jego siłę i niebezpieczeństwa, jakie stwarza, kiedy w rzeczywistości tak nie jest, a dowodem — wojna hiszpańska. Oczywiście trudno dyskutować z kimś, kto z góry i bez uzasadnień ustosunkowuje się wrogo do sprawy. Takiego człowieka trudno przekonywać, że wojna powietrzna w Hiszpanii nie jest wojną w prawdziwym tego słowa znaczeniu, bo siły tam występujące są za słabe, aby dać obraz prawdziwej wojny powietrznej. Jeden samolot, kilka, a już rzadko kiedy kilkanaście samolotów bombowych, działających w myśl nawet najlepiej pomyślanego planu, nie może spowodować takich zniszczeń, które by zupełnie sparaliżowały działanie przeciwnika na ziemi czy na morzu. Do tych spraw jednak powrócimy przy omawianiu działalności lotnictwa w Hiszpanii.

Samoloty.

Sprzęt, jakim posługuje się lotnictwo rządowe i powstańcze, jest różnolity. W zasadzie jednak jest to już obecnie sprzęt nowoczesny. Starzyzny i rozmaitego rodzaju zbieraniny doraznie zakupionej, gdzie się udało, już prawie nie ma. Zaopatrzenie w samoloty obu stron walczących pochodzi przeważnie z tych państw, które dla celów politycznych związały się z jednymi czy z drugimi. A więc strona rządowa posługuje się głównie samolotami pochodzenia rosyjskiego i francuskiego, a po-

wstańcy czerpią swe wyposażenie lotnicze z baz włoskich i niemieckich.

Lotnictwo rządowe rozporządza następującymi samolotami:

S a m o l o t „P o t e z 54“ bojowy, francuski t. zw. „multiplace de combat“, górnopłat dwusilnikowy, o obsadzie 4 ludzi, uzbrojony w 3 stanowiska karabinów maszynowych z przodu, z tyłu i ze spodu, wyposażony w radiostację nadawczo-odbiorczą, przyrządy do lotów w nocy i bez widoczności oraz aparat fotograficzny. Samolot zdolny jest do zabrania w swych wyrzutnikach 1.000 kg bomb różnego kalibru przy zasięgu 1.250 km. Szybkość maksymalna 320 km/g. lub 355 km/g. zależnie od silników, jakie są na nim zastosowane (Hispano-Suiza „12 Xbrs“), albo (Gnome-Rhone „Mistral Maior“). Prócz tego samolot „Bloch“ o podobnych cechach.

S a m o l o t r o s y j s k i „S. B.“ bombowy, jednopłat, zaopatrzony w silniki Hispano-Suiza 12 Ybrs o chowanym podwoziu. Załoga składa się z 3 osób. Szybkość maksymalna 400 km/g., nosi 600 kg bomb. Bliższych danych technicznych brak.

S a m o l o t r o s y j s k i „I-15“ jednoosobowy myśliwski dwupłat, zaopatrzony w silnik „Wright-Cyclone“ 650 KM. Uzbrojenie stanowią 2—4 karabiny maszynowe i wyrzutniki do małych bomb odłamkowych. Szybkość maksymalna 360 km/g., czas wznoszenia się na 5.000 m 6,5 min. Promień działania 750 km, co odpowiada czasowi pracy w powietrzu 2 g. 30 min.

S a m o l o t r o s y j s k i „I-16“ jednoosobowy myśliwski dolnopłat, wyposażony w silnik „Wright-Cyclone“ 650—730 KM 9-cylindrowy ze sprężarką, gwiazdzysty, chłodzony powietrzem. Podwozie chowane, uzbrojenie 2 — 4 karabiny maszynowe i wyrzutniki do lekkich bomb odłamkowych. Szybkość maksymalna na wysokości 3.500 m 400—450 km/g., czas wznoszenia się na 5.000 m 6,5 min, pułap 9.600 m. Promień działania 800 km, co odpowiada czasowi pracy w powietrzu ponad 2 g.

Prócz tych typów są i inne. Swego czasu podawała prasa, że Sowiety zakupiły dla Hiszpanii w Ameryce samoloty myśliwskie „Boeing“ i bombowce „Martin“.

Lotnictwo powstańcze ma następujące samoloty:

S a m o l o t b o m b o w y „J u n k e r s 52“ (niemiecki) dolnopłat, konstrukcji metalowej, zaopatrzony w 3 silniki po 525 KM. Szybkość maksymalna 286 km/g., podróżna 245 km/g. Pułap około 6.000 m. Ciężar użyteczny samolotu 3.800 kg przy zasięgu 900 km. Uzbrojenie: 2 stanowiska (wierzyczki) karabinów maszynowych z dołu i od tyłu.

S a m o l o t b o m b o w y „S a v o i a - M a r c h e t t i S. 81“ (włoski) dolnopłat, zaopatrzony w 3 silniki po 700 KM. Szybkość maksymalna 340 km/g. Pułap około 7.000 m. Ciężar użyteczny 2.000 kg przy zasięgu 600 km. Uzbrojenie: 3 stanowiska ogniowe.

S a m o l o t b o m b o w y „S a v o i a M a r c h e t t i S. 79“, którego szybkość i zasięg są lepsze od „S. 81“.

S a m o l o t b o m b o w y „C a p r o n i“ o cechach zbliżonych do „S. 81“.

W o d n o p ł a t o w c e w ł o s k i e „S a v o i a - M a r c h e t t i“. Typ bliżej nieznany.

S a m o l o t m y ś l i w s k i „H e i n k e l 51“ (niemiecki) jednoosobowy, dwupłat, zaopatrzony w silnik B M W VI. Szybkość maksymalna ponad 300 km/g. Uzbrojenie: 2 karabiny maszynowe, strzelające przez śmigło.

S a m o l o t m y ś l i w s k i „H e i n k e l“ 52“ (niemiecki) jednoosobowy, dwupłat. Wyczyny techniczne samolotu „Heinkel 52“ są lepsze od „Heinkel 51“ pod względem szybkości (około 350 km/godz.) i czasu wznoszenia się.

S a m o l o t m y ś l i w s k i „A r a d o 65“ (niemiecki) jednoosobowy, zaopatrzony w silnik B M W VI. Szybkość maksymalna 350 km/g. Uzbrojenie: 2 szybko-strzelne karabiny maszynowe.

S a m o l o t m y ś l i w s k i „A r a d o 68“ (niemiecki) jednoosobowy. Wyczyny techniczne „Arado 68“ są lepsze od „Arado 65“.

S a m o l o t m y ś l i w s k i „F i a t C. R. 32“ (włoski) jednoosobowy, dwupłat, zaopatrzony w silnik chłodzony wodą „Fiat“ A. 30. R-AV 550/800 KM. Uzbrojenie stanowią 2 karabiny maszynowe strzelające przez śmigło. Prócz tego samolot zdolny jest do zabrania 12 myszek lotniczych o ciężarze 2 kg. Szyb-

kość maksymalna 386 km/g. Czas wznoszenia się na 3.000 m 4 i pół min., na 5.000 9 i pół min., na 6.000 m 14 min. Pułap 8.500 m.

Prócz typów tu wymienionych powstańcy mają i inne typy, np. włoski „Romeo“. Ostatnio, jak podają komunikaty rządowe, pokazały się na froncie nowoczesne samoloty bombowe dwusilnikowe typu „Junkers“, a więc prawdopodobnie „Ju 86“ i jakiś nowoczesny myśliwski dolnopłat. Z opisu można przypuszczać, że jest to prawdopodobnie jeden z ostatnich modeli niemieckich samolotów myśliwskich, którego wartość, jak zresztą i innego nowoczesnego sprzętu wojennego, bada się i ocenia na „doświadczalnym poligonie hiszpańskim“.

Biorąc sprawy wyposażenia stron walczących w samoloty zupełnie ogólnie musimy zwrócić uwagę, że z układu ilościowego poszczególnych rodzajów lotnictwa wynika, iż powstańcy położyli większy nacisk na lotnictwo bombowe, kiedy na odwrót rządowcy na lotnictwo myśliwskie. Wynika to zapewne nie z przypadku, ale z nastawienia zaczepnego powstańców a obronnego rządowców.

Personel.

Personel latający, jakim się posługują obie strony, jest podobnie jak sprzęt w większości sprowadzony z zagranicy.

Po stronie czerwonej spotkać można jednostki lotnicze całkowicie obsadzone przez bolszewików, następnie wielu Francuzów, a na ostatku szereg rozmaitego rodzaju awanturników międzynarodowych. Hiszpanie z początku wojny nie stanowili w tym zespole zbyt licznej grupy, zwłaszcza, że nie było skąd czerpać uzupełnień, bo szkół lotniczych nie było. O uzupełnieniach jednak myślał min. Prieto, dlatego stworzył odpowiednie ośrodki szkolenia, do których powołano młodzież, która już przeszła wstępne wykształcenie lotnicze w ramach batalionu lotniczego przysposobienia wojskowego.

Starsi lotnicy z okresu przedrewolucyjnego pozostali na stanowiskach dowódczych i kierowniczych, zapelniając przeważnie tyły. Młodzież świeżo wykształconą przydzielono do eskadr, gdzie u boku pilotów rosyjskich czy francuskich zaprawia się do boju. Dążeniem min. Prieto było zapewnić sobie całkowicie uzupełnienie bojowych jednostek lotniczych wy-

łącznie przez personel hiszpański. Sprawa to nie jest taka prosta, jakby się wydawało, dlatego będziemy się niejednokrotnie jeszcze spotykali z załogami pochodzenia zagranicznego. Od początku wojny do czerwca 1937 r. lotnictwo rządowe wyszkoliło sobie 200 pilotów, a od tego czasu według oświadczenia dowódcy lotnictwa ma otrzymywać po 60 pilotów miesięcznie plus odpowiednią ilość obserwatorów, strzelców, specjalistów i mechaników. Jest możliwe, że oświadczenie gen. J. Hidalgo de Cisneros o całkowitym obsadzeniu stanowisk w eskadrach przez rdzennych Hiszpanów spełni się, na razie jednak można stwierdzić, że do tego jeszcze nie doszło. Faktem jednak jest, że istotnie coraz większe uzupełnienia rdzennie hiszpańskie zapełniają eskadry rządowe.

Jak pracują hiszpańscy lotnicy strony rządowej, możemy ocenić z komunikatów wojennych, z rozkazów ministra lotnictwa, wynurzeń osobistości rządowych i wojskowych, wreszcie z odgłosów prasowych dzienników i czasopism poświęcających wiele łamów lotnictwu.

I tak n. p. w jednym z numerów madryckiej „Estampa“ znajdujemy w artykule pod tytułem „Nowi piloci nas bronią“ następujące zdania:

„...Nasi „starzy“ piloci republikańscy byli w zbyt małej ilości, żeby sprostać nowym potrzebom. Trzeba było wyłonić nowych asów powietrza. Lud stanowi źródło niewyczerpane... dał lotnictwu nowych żołnierzy. Wyborowi piloci prowadzą nasze samoloty myśliwskie, nasze samoloty bombowe, nasze samoloty rozpoznawcze... Nowi piloci, którzy uczyli się od dawnych, oni i ich nauczyciele wywołują trwogę u lotników niemieckich i włoskich...”

Odpowiednikiem tego artykułu jest komunikat wojenny z 20 marca 1937, który opisując działanie lotnictwa pod Guadalajara wtrąca takie zdanie o młodym narybku lotniczym:

„...Piloci nasi, chłopcy, którzy w sierpniu 1936 nie umieli jeszcze prowadzić samolotu, wykazują niezwykle doświadczenie i bohaterstwo. Są to czynniki, które łącznie z samolotami szybkimi i skutecznymi sprawiają, iż lotnictwo nasze góruje nad nieprzyjacielskim, dysponującym najnowocześniejszymi samolotami niemieckimi i włoskimi...”

W dalszym ciągu postaramy się przytoczyć w streszczeniu szereg artykułów z prasy hiszpańskiej, które są wspomnieniami lotników hiszpańskich walczących na różnych frontach. Wspomnienia te są zupełnie świeże, albowiem pisano je pod wpływem jakichś ważniejszych wydarzeń na froncie, a więc od ręki, pod wpływem uczuć i odruchów, jakie się rodziły w duszy autora-lotnika, który szereg opisywanych zdarzeń sam przeżywał. Z tych względów są one doskonałym materiałem do oceny wartości lotniczych personelu latającego.

„Ostatni bohaterski czyn Urtubi“.

„...Wielu zginęło okrytych chwałą, zginął i Urtubi. Urtubi w chwili wybuchu powstania znajdował się w Tetuanie. Był on członkiem Antyfaszystowskiego Wojskowego Związku Republikańskiego. Polecono mu prowadzić trzysilnikowiec. W ciągu lotu zabił obserwatora i wylądował na terytorium legalnym. Od następnego dnia zaczął bombardować linie nieprzyjacielskie. Stracił szereg samolotów nieprzyjacielskich. Pewnego dnia samolot jego musiał przymusowo lądować. Samolot opadł na terytorium nieprzyjacielskim, lecz Urtubi zdołał ująć przebrany za pasterza. Ostatnie bohaterstwo: w walce powietrznej został ranny, a poczuwszy, że samolot zaczyna opadać a on go nie może już opanować, ostatnim wysiłkiem w pełnym gazie skierował go na samolot nieprzyjacielski. Zderzenie wywołało wybuch obu samolotów.

Podobnie zginął Cabre, rzucając swój samolot na samolot nieprzyjacielski — trzysilnikowiec niemiecki.

Ostatnio zginął por. Guaza, który stracił szereg „Heinkli“. Podczas ostatniego lotu zestrzelił trzysilnikowiec faszystowski, który latał nad Alcarria. W trzysilnikowcu było 12 oficerów faszystowskich, którzy wylecieli na inspekcję frontu...”

W komunikatach lotniczych jeszcze niejednokrotnie spotkamy się z wypadkami zderzeń samolotów podczas walk powietrznych. Trudno ocenić, czy wynikały one z rozpaczliwej odwagi pilota, czy też po prostu z nieumiejętności prowadzenia walki. W tym pierwszym wypadku nie można by zaliczać do zwycięstw powietrznych takich wypadków, gdzie śmiercią

własnej załogi i zniszczeniem samolotu wywołuje się dopiero zniszczenie samolotu przeciwnika. Do walki powietrznej ma pilot karabiny maszynowe, a zwycięzcą na placu boju powietrznego będzie wtedy, gdy zniszczy przeciwnika, pozostając sam nietknięty. Akty rozpacz czy nadmierny temperament walki prowadzą do klęski, a nie do zwycięstw, bo trudno nazwać zwycięstwem równorzędną stratę obu przeciwników.

*„Bohaterzy narodowi, kpt. Lacalle
i kpt. Mendiola”.*

„...Lacalle dowodził eskadrą myśliwską od początku powstania. Pewnego razu w czasie lotu został oddzielony od reszty eskadry. Widząc to opadło go 5 nieprzyjacielskich samolotów. Dzięki manewrom uniknął pocisków samolotów włoskich i natarł ze swej strony. Po kilku minutach spadł jeden z samolotów nieprzyjacielskich. Niedługo potem jego karabiny maszynowe strąciły drugi samolot nieprzyjacielski. Pozostałe 3 samoloty nie czekały dłużej i uciekły.

Podobny jest kpt. Mendiola. Dla niego nie istnieją działa przeciwlotnicze, ani myśliwskie samoloty nieprzyjacielskie. Jego zadaniem jest bombardowanie obiektów z góry oznaczonych i dokonuje tego z niesłychaną dokładnością. Nieprzyjaciel wie dobrze, że nasze samoloty nie bombardują ludności cywilnej. To im sprawia więcej przykrości, niż oni nam wyrządzają, kiedy ich 300 kg bomby niszczą domy madryckie...”

Opis ten dowodzi tylko, że jeden kapitan jest dobrym myśliwcem, a drugi dobrym bombardierem. Natomiast zakończenie, widocznie dla celów propagandowych, jest zwykłym humbugiem, bo jest rzeczą wiadomą i dostatecznie udowodnioną, że obie strony bombardują bez skrupułów ludność cywilną swego kraju. Kiedy powstańcy zbombardują, dajmy na to, Walencję, to można być pewnym, że na drugi czy trzeci dzień „czerwoni” wyrzucą swój ładunek bomb na Salamankę czy Burgos. Nazywa się to odwetem za barbarzyński napad itd., ale w zasadzie kończy się śmiercią i kalectwem wielu niewinnych ofiar spośród ludności cywilnej bombardowanych miast.



*„Dlaczego „Junkersy” faszystowskie..
obawiają się naszych myśliwców?”*

„...Nie daleko frontu na odcinku Andujar faszyci przekształcili klasztor w fortecę. Kościoły, klasztory, konwikty używane są przez nich od chwili wybuchu wojny jako umocnione



Obnażone przez bombę przewody pod jezdnię.

pozycje wojskowe. Zaopatrzenie ich w żywność dokonuje się przy pomocy trzysilnikowych Junkersów. Samoloty dostarczają im żywności i amunicji. Początkowo dokonywano tego z łatwością, lecz gdy się ukazały nasze wspaniałe samoloty myśliwskie, zaopatrywanie stało się trudniejsze. Przyjęto wobec tego inną taktykę. Junkersy latają tylko w nocy. O zmierzchu ukazują

się na widnokregu zarysy dwóch trzysilnikowców niemieckich. Pomimo ciemności nasze samoloty myśliwskie wzlatują i rzucają się na 2 trzysilnikowce. Na widok naszych samolotów te zawracają i uciekają. Mimo trzech silników lecą wolniej od naszych samolotów. Wiedzą, że gdy się dostaną w ogień naszych karabinów maszynowych, to 1.600 pocisków na minutę strąci ich na ziemię lub co najmniej zabije część załogi. I dlatego na widok naszych samolotów myśliwskich uciekają jak mogą, jednak samoloty myśliwskie szybko je doganiają. Nasi lotnicy ponawiają parokrotnie napad na uciekających na pełnym gazie faszystów. W czasie natarcia jeden z „Junkersów“ traci równowagę, przechyla się na skrzydło i opada, lecz ciemność nie pozwoliła nam stwierdzić, co się z nim stało. Również tracę z oczu drugi samolot. Nasze samoloty wracają do swych baz. W kilka dni potem rzucono z samolotu faszystowskiego list, który spadł poza klasztor, a oto kilka wyjątków z listu:... „nasze samoloty poniosły tyle uszkodzeń, iż trzeba będzie dużo czasu na ich naprawę. Drugi nasz samolot został zupełnie unieszkodliwiony. Dlatego możemy was zaopatrzyć tylko w nocy, pomimo trudności, jakie to przedstawia aż do chwili, gdy na tym odcinku będziemy mieli dostateczną ilość samolotów myśliwskich...”

Wspomnienia tego lotnika, prawdopodobnie bardzo młodego, bo się niepotrzebnie chwali, nie wnoszą nic nowego. Jest rzeczą wiadomą, że ciężki samolot bombowy „Junkers Ju-52“ jest bezbronny od przodu i łatwy do zestrzelenia dla nowoczesnych samolotów myśliwskich. Nie ma się więc czym chwalić, tym bardziej że nawet tej łatwej zdobyczy myśliwcy „czerwoni“ nie zdołali skutecznie zwalczyć.

„E p i z o d n a f r o n c i e p o ł u d n i o w y m”.

„...Trzeba wiedzieć, iż nasi lotnicy republikańscy pracują dniem i nocą, by chronić nasze oddziały lądowe przed napadami nieprzyjacielskimi, jak również przyczyniać się do zwycięstwa... Mamy wyborowych lotników, którzy są specjalistami w swym zawodzie. Przede wszystkim są oni lotnikami myśliwskimi, lecz równie dobrze bombardują przedmioty z góry wyznaczone przez dowództwo. I równie dobrze dokonują lotów rozpoznawczych czy też niespodziewanie napadają na siły nieprzyjacielskie, rozpraszając je karabinami maszynowymi.



Lej po bombie w jezdni.

Przeprowadzamy od rana loty rozpoznawcze, obserwując ruchy oddziałów faszystowskich. Jedna eskadra myśliwska unieszkodliwia świetnie zamierzenia oddziałów nieprzyjacielskich. Ta sama eskadra bombarduje o 15-tej pozycje faszystowskie tego odcinka. Jednocześnie chroni samoloty bombowe przed możliwymi napadami lotniczymi nieprzyjaciela. Samoloty bombowe dokonują dzieła i wracają, lecz specjaliści, asy, pozostają je-



Zasłona z worków z piaskiem.

szcze w powietrzu. Bomby już im się wyczerpały, lecz samoloty ich mają wspaniałe karabiny maszynowe i duże zapasy amunicji. Obniżają się na 10 m nad ziemię i ostrzeliwują przeciwnika.

W powietrzu zbliża się niebezpieczeństwo, po kilku sekundach nieprzyjaciel nacierają. 4 włoskie samoloty Fiat rzucają się na naszych. Nasza eskadra dzieli się na dwie grupy i rozpoczyna napad. Fiaty chcą uciekać, nie wiedząc, że nasze samoloty są

szybkie. I od razu spada jeden samolot, następny samolot faszystowski nie nadążył za swą grupą, nasi nacierają, samolot spada; to już drugi. Pozostałe dwa uciekają. Nasza eskadra ukończyła swą pracę i wraca do baz..."

Ten dość chaotyczny opis pracy bojowej na froncie, łącznie z walkami powietrznymi, nie wiele mówi, jeśli chodzi



Zasłona z worków z piaskiem.

o scharakteryzowanie personelu latającego, natomiast jest znaczącym, jeśli chodzi o zadania lotnictwa. Do tego tematu powrócimy jednak przy omawianiu działalności lotnictwa.

*

*

*

„W a l k a z W ł o c h a m i”.

„...Dn. 20 marca, bohaterami dnia są samoloty bombowe Korpus włoski miał za zadanie w ciągu trzech dni dojść do Alcala de Henares. Stacja Siguenza była jedną z najważniejszych baz, gdzie zgromadzono cały potrzebny materiał. Lecz podczas gdy jedna z eskadr w locie koszącym ostrzeliwała z karabinów maszynowych faszystów na froncie, druga eskadra dokonywała niemniej ważnego dzieła na tyłach nieprzyjaciela. Grupa samolotów bombowych udała się nad stację w Siguenza. Samoloty republikańskie szły zwartym szykiem, bacząc, żeby nieprzyjaciel nie przeciął im drogi. Lotnicy mieli bombardować wyłącznie stację i sprzęt wojenny nieprzyjaciela. Na stacji widać szereg pociągów, około 15. Na otwartych platformach stoją nowiutkie samochody włoskie. Obok nich wagony-cysterny z benzyną, inne zamknięte szczelnie zawierają amunicję i broń. Brak jeszcze kilku minut, by być nad obiektem, gdy nagle ze wszystkich stron ukazują się samoloty myśliwskie Fiat. Lecz Fiaty nie ośmielają się zbliżyć do naszych samolotów. Ostrzeliwują nas z daleka, gdy nasze samoloty lecą w dalszym ciągu. Trzy samoloty nieprzyjacielskie umieszczają się z przodu, żeby rozbić grupę, którą tworzą nasze samoloty. Taktyka wojny powietrznej akademie Mussoliniego nauczyły ich tego. Lecz nie umieją nacierać, tego ich nie nauczono. Fiaty nacierają bez wyniku, chcąc zapobiec bombardowaniu, lecz bezskutecznie. Trzy samoloty faszystowskie są najbardziej zaczepne, umieszczają się przed naszymi i ostrzeliwują je z karabinów maszynowych. Lecz nasze karabiny maszynowe są pewniejsze. Po kilku sekundach jeden Fiat spada, pozostałe uciekają. Nasze samoloty po kilku sekundach bombardują stację. Bomby spadały, a każdej naszej bombie odpowiadało 100 eksplozji. Dym był tak gęsty, iż uniemożliwiał naszym pilotom dalsze bombardowanie. Wszystkie rezerwy, jakie się na tej stacji znajdowały, zostały zniszczone. Nasze samoloty powróciły do swych baz...”

Opis walki powietrznej z Włochami dowodziłby mniejszej wartości bojowej pilotów włoskich. Jest dość znamienne, że w szeregu wspomnień, komunikatów i opisów spotykamy się z faktami, które ujemnie świadczą o odwadze włoskiej, okazywanej w ich działalności bojowej w Hiszpanii.

Zanim omówimy ostatecznie wartość bojową personelu latającego obu stron walczących, warto się zapoznać z działalnością lotniczą pilotów pozostających w służbie gen. Franco. Wiemy dobrze, że lotnictwo powstańcze składa się nie tylko z samolotów włoskich i niemieckich, ale i z obsad należących do odnośnych państw. Trzeba nadmienić, że nie dotyczy to tylko personelu latającego, ale także technicznego i pomocniczego, który tworzy jednolitą obsadę eskadr, w zależności od pochodzenia, włoskiego czy niemieckiego.



Zasłona z worków z piaskiem.

Jakieśmy już na wstępie zaznaczyli, studium wojny powietrznej oparliśmy na materiałach odnoszących się do strony „czerwonej“, niemniej jednak postaramy się scharakteryzować i personel lotnictwa gen. Franco, dzięki materiałom, które znajdują się w naszym posiadaniu. Do materiałów tych zaliczyć musimy w głównej mierze pamiętnik lotnika niemieckiego, który po kilku miesiącach służby u gen. Franco dostał się do niewoli oddziałów rządowych.

Sprawa ta spowodowała swego czasu wielki huczek w prasie europejskiej. Chodziło w zasadzie o rzecz prostą. Do-

wódca eskadry niemieckiej działającej w danej chwili na froncie baskijskim pojechał w towarzystwie trzech swoich oficerów na pole bitwy, już jakoby opuszczone przez oddziały rządowe, aby sprawdzić skutki bombardowań lotniczych eskadr niemieckich dnia poprzedniego. Samochód, którym się wybrali na te „badania doświadczalne“, zabłądził i wpadł w ręce silnego patrolu rządowego. Wynikiem walki, jaka się przy tym wywiązała, była śmierć dwóch oficerów niemieckich i uwięzienie dwóch pozostałych. Zostali oni później skazani na śmierć przez baskijski trybunał ludowy, zyskując krótko potem wolność przez wymianę za dwóch lotników rosyjskich, którzy byli w rękach gen. Franca, i też oczywiście byli poprzednio skazani na śmierć.

Nie o to zresztą chodzi, tylko o pamiątnik oficera niemieckiego, który prócz jego właściciela nieopatrznie dostał się w ręce „czerwonych“. Autor pamiątnika był oficerem nadzwyczaj skrupulatnym i drobiazgowym. W kalendarzyku, będącym jednocześnie pamiątnikiem, zapisywał lakonicznie wszystko, co w danym dniu zaszło.

Pierwsze miejsce zajmowały działania bojowe, następnie uwagi osobiste, rachunki i na ostatku sprawy intymno-seksualne.

Ze względu na to, że pewne uwagi i zapiski pamiątnika dadzą nam niejaki wyjaśnienia do charakterystyki działalności lotnictwa powstańczego, pozwolimy sobie przytoczyć niektóre wyjątki odrzucając cały balast propagandowy, jaki doń przyczepili „czerwoni“.

„...Od stycznia do końca marca 1937 terenem działań eskadry był Madryt i okolice. Uwaga w notatniku świadczy, że do połowy stycznia można było latać nad Madrytem dość bezpiecznie, bo oddziały rządowe nie rozporządzały odpowiednią ilością środków obrony przeciwlotniczej...“

Jest to dość znamienne dla obrony przeciwlotniczej Madrytu, ale o tym pomówimy szerzej w rozdziale traktującym o stosowaniu obrony przeciwlotniczej przez stronę rządową.

O działalności lotnictwa w dniu 6 stycznia 1937 dowiadujemy się z takiej wzmianki:

„...Wylecieliśmy o 8.15 — 2 samoloty Junkers i 3 Romeo. Mielśmy chwile obawy, gdyż naprzeciw nas leciała nieprzyja-

cielska eskadra myśliwska. Ponieważ było nas za mało, aby przyjąć walkę, zawróciliśmy na lotnisko. O godz. 11.30 wylecieliśmy ponownie w sile 15 samolotów typu Junkers, 18 Fiat i 18 Heinkel. Poleciliśmy nad Madryt, gdzie się wywiązała walka powietrzna między włoskimi samolotami Fiat a myśliwskimi samolotami „czerwonych”. W chwili, gdyśmy dolatywali do celu bombardowania, silnie natarły na myśliwskie samoloty strony rządowej, niemieckie samoloty bombowe Junkers. Sam miałem dużo dziur w samolocie od pocisków nieprzyjacielskich karabinów maszynowych. Samolot prowadzony przez pilota Kneidinga został zestrzelony. Zwłoki pilota zabrali „czerwoni”.

Szczerść, z jaką autor prowadzi swój pamiętnik, stanowi doskonały materiał do oceny personelu i sprzętu, jakim w tym czasie posługiwał się Franco w natarciu na Madryt.

8 stycznia nowy nalot na Madryt, tym ciekawszy, że ponoś na froncie zjawiał się znany konstruktor i fabrykant Heinkel, prawdopodobnie aby się przekonać naocznie o wartości swych samolotów:

„...O 8.15 wylatuję ze swoją eskadrą, aby towarzyszyć 5 Junkersom i 3-em Romeom w ich locie na Madryt. Eskadrą samolotów Heinkel dowodzi sam Heinkel. Bombardujemy, ale jesteśmy ścigani przez samoloty myśliwskie „czerwonych”. O godz. 5 po południu wylatujemy ze wszystkimi samolotami, jakie są w naszej dyspozycji. Jeden z pilotów wyprawy został zabity. W nocy dokonujemy jeszcze raz lotu na bombardowanie Madrytu...”

Niedługo potem zjawia się na froncie dowódca lotnictwa niemieckiego w Hiszpanii. Tu trzeba wyjaśnić, że eskadry niemieckie tworzą odrębne związki taktyczne, pozostające wprawdzie w dyspozycji gen. Franco, ale z pełnym własnym rozkazodawstwem aż do dowódcy lotnictwa włącznie, który podlega bezpośrednio sztabowi gen. Franco.

Przychodzi okres niepowodzeń, o którym autor pisze:

„...Oczekujemy nowych rozkazów z dowództwa. Zamiast tego przybywa dowódca lotnictwa we własnej osobie, nakazując zwalczanie czołgów nieprzyjacielskich w lotach na małej wysokości. 16 stycznia pracujemy w ten sposób na froncie Talavera. Pogoda się psuje. Dokonujemy lotów rozpoznawczych nad liniami nieprzyjacielskimi, i to bardzo rzadko.

Pacieszamy się, jak możemy, urządzając bibki koleżeńskie. Zwiedzamy samochodami front Carabanchel. Znalazłem książkę, którą czytam: „Ludzie i góry” — Wicherla. Zaczynają się deszcze. Krótkie loty z dowódcą wykonują piloci Schlosser i Rutsch...”



Wejście do schronu.

W dniu 6 lutego zaczyna się znowu żywsza działalność lotnictwa.

„...11 lutego zostaje zestrzelony samolot H—109, na którym ginie dobry pilot Rehan...”

Znowu mnożą się niepowodzenia:

„...12 lutego podczas walki nad Arganda dwa samoloty spadły w płomieniach. Ja rzuciłem się pierwszy do walki. Palm i Hessen uratowali się przy pomocy spadochronów. Podczas

walki dowódca lotnictwa został ranny, a później odwieziony do szpitala..."

Dzień 13 lutego ma znamiennej uwagę w kalendarzyku, ze względu na karność i nastawienie pilotów niemieckich. Samolot autora pamiętnika „H.-51“ nie jest w zupełnym porządku, ale leci na nim zapisując:

„...Psia krew, muszę lecieć, bo tak każe karność...”



Wejście do schronu.

Pod datą 16 lutego znajdujemy lakoniczną wzmiankę o niepowodzeniach lotnictwa powstańczego:

„...Wysyłają nas z 10 Junkersami nad Arganda: Po skutecznym bombardowaniu napadły nas samoloty myśliwskie „czerwonych”. Schrumpell został zestrzelony i obecnie leży w szpitalu. O godz. 15.50 wylatuję z 6 samolotami, aby towarzyszyć 11 Junkersom i 3 Romeo. Niedaleko Arganda kilka Junkersów spadło w płomieniach...”

Po kilku mniej znaczących wzmiankach pamiętnik milczy, albowiem całe zgrupowanie lotnicze zostaje przeniesione na

front północny do kraju Basków. 24 marca cała grupa została przerzucona lotem na północ, i rozpoczęła się na nowo działalność lotnictwa na tym froncie

„...Zacząłem od napadów lotem koszącym o godz. 9.45. O godz. 11.45 nowy lot nad drogami, na których znajdowały się kolumny transportowe i samochodowe. Wyrządziliśmy nieprzyjacielowi dużo strat. O godz. 13.15 wylatujemy nad pozycje czerwonych...”

W kwietniu podczas jednego działania niedostatecznie zgranego na froncie dochodzi w locie nad Gorbea do ostrzelenia przez pomyłkę własnych oddziałów, o czym autor pisze w nawiasie:

„...opadły nas wątpliwości, czyśmy przypadkiem nie ostrzelali własnych pozycji...”

Dziennik roi się od nazwisk niemieckich. Ma się wrażenie, że całe lotnictwo gen. Franca składa się głównie z Niemców.

Prócz działania bojowego, w którym bierze udział wymieniony oficer niemiecki, warto przytoczyć niektóre wyjątki z jego pamiętnika, dotyczące osobistych uwag i spostrzeżeń.

I tak w dniu 7 marca wyraża zdziwienie, że w obsłudze dział przeciwlotniczych spotyka Hiszpanów, bo:

„...do tej pory widziałem tylko swoich ziomków jako specjalistów artyleryjskich...”

W pewnym miejscu pamiętnika autor pogardliwie wyraża się o kilku lotnikach hiszpańskich, przysłanych prawdopodobnie na praktykę do dywizjonu niemieckiego.

Podczas zwiedzania San Sebastian ludność omyłkowo bierze oficerów niemieckich za Włochów, co, jak autor zapisuje z przekąsem:

„...nie robi nam żadnej przyjemności...”

Lotnikom niemieckim nie podobają się stosunki w Hiszpanii. Uważają, że nic się tam nie dzieje tak, jak być powinno. Dlatego zapewne pamiętnik zawiera i takie zdanie:

„...dlatego bez skrpułów bombarduję ten kraj...”

Gdybyśmy usiłowali z grubsza ocenić personel latający obu stron, zdaje się, że następująca opinia byłaby zbliżona do prawdy:

Niemcy pracują solidnie, pomimo strat i braków wynikających z wad sprzętu. Pracę lotniczą uważają za służbę dla swej ojczyzny, nie kierując się żadnymi względami ideologicznymi wobec Hiszpanii. Ułatwia im to okoliczność, że tworzą zwarte jednostki, czysto niemieckie, z własnym dowództwem. Tak samo prawdopodobnie pracowaliby przy podboju kolonii dla Niemiec czy też w każdej innej wojnie, w której brałaby udział Rzesza Niemiecka.

Niemców oceniają „czerwoni“ jako groźnych przeciwników, zwłaszcza jeśli chodzi o planowe działanie bombardujące i działania zespołowe.

Włosi tak w powietrzu jak i na ziemi nie cieszą się opinią zbyt walecznych. Powodzenia lotnictwa włoskiego w Abisynii, gdzie działali właściwie bez przeciwnika powietrznego, nie mogą mieć zastosowania w Hiszpanii. Na tym terenie Włosi spotkali się ze zdecydowanym oporem przeciwnika i walką, która ich rozczarowała. Spodziewali się łatwych powodzeń, które w rzeczywistości skończyły się wielokrotnie porażkami. To prawdopodobnie wpłynęło ostudzająco na ich zapał bojowy. Trudno oczywiście posądzać lotnictwo włoskie o tchórzostwo, ale faktem jest, że „czerwoni“ daleko więcej boją się Niemców niż Włochów.

Młodzi Hiszpanie po stronie rządowej stanowią doskonały materiał na dzielnych lotników. Cechuje ich zapał, temperament i nastrój bojowy. Te zalety są umniejszane przez braki wyszkolenia i doświadczenia.

O nielicznych hiszpańskich lotnikach powstańcach trudno coś powiedzieć, bo nie mamy odpowiedniego materiału porównawczego, ale należałoby sądzić, że przynależność do jednego narodu nie powinna dopuszczać zbyt dużych różnic w cechach lotniczych po obu stronach frontu.

Bolszewicy, importowani bezpośrednio z Rosji, pracują w podobnych warunkach jak Niemcy. Mają własne eskadry i dywizjony z własnym, choć ukrywanym dowództwem. Na froncie spisują się zupełnie dobrze, zyskując wiele pochwał. Można by przypuścić, że mają pewne nastawienie ideologiczne, wyni-

kające z ich sowieckiego wychowania. Prawdopodobnie zdaje się im, że na półwyspie Iberyjskim spełniają misję dziejową, zwalczając „wroga ludzkości.—fasyzm“.

Francuzi wyrobili sobie markę bardzo dobrych lotników, ale rozważnych i ostrożnych. Nie robią nic więcej poza zobowiązaniem, wynikającym z umowy. Nie kwapią się zbyt do ryzyka i nadstawiania szyi w sprawie, która dla wielu z nich jest tylko sprawą dobrego zarobku.

◊ innych, pewnego rodzaju zbieraninie międzynarodowej, nie będę mówił, albowiem nie jest ich wielu, a oprócz tego nie przedstawiają większej wartości, aby się nimi zajmować.

CZĘŚĆ II.

DZIAŁALNOŚĆ BOJOWA LOTNICTWA W HISZPANII.

Szczególny charakter wojny domowej w Hiszpanii nie dał i prawdopodobnie nie da prawdziwego obrazu nowoczesnej wojny toczonej między dwoma potęgami wojskowymi. Odnosi się to nie tylko do działań lądowych czy morskich, ale przede wszystkim powietrznych.

Lotnictwo stworzyło sobie już pewne pojęcia i doktryny, które znalazły wspólny język wśród potęg powietrznych Europy. Ustalił się podział na rodzaje lotnictwa, z których każdy ma swe określone zadania. Ułożono pewne doktryny użycia lotnictwa w przyszłej wojnie i do nich dostosowano ramy organizacyjne. Wiemy już dokładnie, jakie wymagania stawia lotnictwu wojsko i marynarka, na których korzyść ma pracować. W grubszych zarysach znamy możliwości działań samodzielnych lotnictwa, jako niezależnego składnika sił zbrojnych, obok wojska i marynarki, które w następstwie prowadzą do jednego wspólnego celu, tj. zniszczenia sił przeciwnika i osiągnięcia przez to upragnionego zwycięstwa.

Siły powietrzne wielkich mocarstw mają ustaloną organizację i wykreśloną rolę, jaką lotnictwo ma do spełnienia podczas wojny. Część lotnictwa wejdzie organicznie w skład wojska i marynarki, natomiast większość stworzy wojsko powietrzne, które będzie potężnym taranem w rękach naczelnego wodza. Uderzenia będą kierowane nie tylko przeciw nieprzyjacielowi działającemu na polu walki i jego bezpośrednich tyłach,

ale głównie przeciw żywotnym ośrodkom jego sił, znajdującym się w głębi kraju.

Cele wojny są jedne i odwiecznie niezmiennie. Zmienia się tylko wykonanie. Inaczej prowadzi swe działania wojsko lądowe, a inaczej marynarka czy lotnictwo. Żywiół stawia tu swe wymagania, które nie uznają kompromisu. Cała sztuka użycia sił zbrojnych polega na umiejętnym wykorzystaniu jej trzech czynników, jakie działają na lądzie, morzu i w powietrzu, zgrywając ich działania w czasie i przestrzeni, aby uzyskać największy wysiłek tam, gdzie się chce osiągnąć rozstrzygnięcie.

Do innych celów będzie zużywał wysiłki swych sił zbrojnych podczelny wódz, a do innych dowódca armii czy dywizji. Stąd podział na zadania taktyczne, operacyjne i strategiczne.

Lotnictwo nie byłoby godne nazwy niezależnego składnika sił zbrojnych, gdyby nie było zdolne do wykonania zadań o znaczeniu strategicznym. Tu leży istotna wartość tej nowej broni, która zdobywa z każdym dniem coraz mocniejsze podstawy do swych działań, obok niezaprzeczalnych jeszcze wartości swych starszych siostrzyc. Możliwość użycia sił powietrznych do działań o charakterze strategicznym wysunęła na pierwszy plan lotnictwo bombowe. Ono jest w rękach naczelnego wodza tym taranem, który umiejętnie użyty i w odpowiedniej ilości pozwoli na niszczenie żywotnych sił przeciwnika. Wojsko lądowe stosuje starą zasadę, że aby zniszczyć przeciwnika, trzeba go pobić w najkorzystniejszym dla siebie miejscu i zejść na jego tyły, dla sparaliżowania jego ośrodków komunikacyjnych i zaopatrujących. Lotnictwo jest w szczęśliwym położeniu, bo nie potrzebuje bić sił lądowych, aby wyjść na ich tyły i zniszczyć ośrodki, które je żywią materialnie i moralnie. Temu działaniu lotnictwa bombowego może się skutecznie przeciwstawić, a przynajmniej dotychczas, lotnictwo nieprzyjacielskie. Zadanie to spada na barki lotnictwa myśliwskiego i pościgowego.

Czy zadanie to można wykonać skutecznie?

Ostatecznej odpowiedzi na to pytanie nie znajdziemy w wojnie hiszpańskiej, bo stały wyścig techniczny i uzbrojenio-
wy jednego i drugiego rodzaju lotnictwa utrudnia powzięcie konkretnej odpowiedzi w tej sprawie.

*

*

*

Zagadnienia tu poruszane są teoretycznie ogólnie znane. Jeśliśmy je poruszyli, to dlatego, aby sprawdzić, jak się przedstawiają praktycznie w wojnie hiszpańskiej. Trzeba sobie z góry zdać sprawę, że wojna w Hiszpanii nie może nam dać pełnego obrazu wojny przyszłości. Wynika to stąd, że po pierwsze, jest to wojna domowa, powstała z chaosu rewolucyjnego, oparta na improwizacji, przy braku przygotowań i planowości. Po drugie — mała ilość i różnorodność sprzętu i sił walczących na stosunkowo wielkich przestrzeniach, wymyka się po prostu spod oceny norm przyjętych w regularnych wojskach.

Według oceny zagranicznych obserwatorów w Hiszpanii walczą po obu stronach wojska liczące około 300.000 żołnierzy każde. Mówimy tu, oczywiście, o tych, którzy znajdują się na frontach, jeżeli bowiem dodamy tych, którzy są na tyłach, to niewątpliwie liczby te będą odpowiednio podwyższone.

Siły lotnicze walczących, jak to staraliśmy się udowodnić w pierwszej części tej pracy, wynoszą około 300 samolotów u każdej ze stron.

Wiemy, że strony nie rozporządzają ani jednolitym materiałem ludzkim, ani tym bardziej jednolitym sprzętem i uzbrojeniem. W mozaice wojskowej najliczniej są reprezentowani Hiszpanie, ale niewątpliwie najważniejszą rolę odgrywają Włosi, Niemcy, Marokańczycy, Rosjanie i rozmaitego rodzaju zbieranina międzynarodowa (głównie w brygadach międzynarodowych) pośród której nie brak i Polaków.

Lotnictwo to tylko częściowo Hiszpanie, reszta to znów Niemcy, Włosi, Rosjanie, Francuzi, Anglicy i ochotnicy różnych narodowości. Tej różnorodnej zbieraninie odpowiada różny sprzęt lotniczy, pochodzący głównie z Niemiec, Włoch, Rosji i Francji, choć nie brak też sprzętu zakupionego w innych państwach.

Te różnorodne i w zasadzie nieliczne armie działają pod wpływem równie różnorodnych doradców wojskowych, pomijając już wpływy polityczne zainteresowanych państw, które podtrzymują stan wojenny w Hiszpanii dla własnych celów.

Nie zapominajmy, że wszystko to odbywa się w kraju o powierzchni (z wyspami kanaryjskimi) 505.152 km² i zamieszkanym przez około 23 miliony ludności, nie licząc kolonii, które obejmują 347.000 km², z ludnością liczącą ponad półtora mi-

liona mieszkańców. Długość granic Hiszpanii wynosi 4.808 km, z tego 3.144 km morskich. Kraj w 56% rolniczy, przemysł i górnictwo zajmują 15%, handel 5%, inne 24%. Największe miasta (ponad 100.000 mieszkańców) to Madryt, Barcelona, Walencja, Sewilla, Malaga, Saragosa, Muria, Bilbao, Granada. Kraj górzysty, o rzadkiej sieci kolejowej (16.317 km) i równie rzadkiej, ale doskonałej sieci dróg samochodowych. Szereg dobrze położonych portów umożliwia swobodną komunikację morską w zagłębiu morza Śródziemnego i od strony Atlantyku, co ułatwia łączność wewnętrzną i z własnymi wyspami (Baleary i wyspy Kanaryjskie) oraz z koloniami w Afryce.

Oto w ogólnych zarysach tło, na którym się rozgrywają wypadki wojenne w Hiszpanii, z którymi, jeśli chodzi o lotnictwo, postaramy się bliżej zapoznać czytelników.

Rewolucja wojskowa, która wybuchła w Hiszpanii 17 lipca 1936, była zaskoczeniem frontu ludowego, była ona dobrze przygotowana pod względem wojskowym i miała zapewnione poparcie Niemiec i Włoch.

Plan powstania opracowali spiskowcy-oficerowie, na których czele stali gen. Franco, Mola, Queipo de Llano. Zajmowali oni w wojsku odpowiednio wysokie stanowiska, mając możliwość przygotowania sobie gruntu do rozgrywki z rządem frontu ludowego, do którego odnosili się wrogo. Później dopuszczono do spisku jeszcze gen. Sanjurjo, znajdującego się na wygnaniu w Lizbonie. Plan rewolucji był prosty i dlatego mógł liczyć na powodzenie, tym bardziej, że oprócz podstaw czysto wojskowych, miał oparcie w niezadowoleniu pewnych odłamów społeczeństwa z rządów frontu ludowego.

Z chwilą wybuchu powstania gen. Mola opanował wierne sobie garnizony na północy, zorganizował z nich armię i rozpoczął marsz na Madryt, zwalczając po drodze opór oddziałów i bojówek wiernych rządowi. To samo zrobił gen. Queipo de Llano na południu. Gen. Franco przyleciał samolotem z wysp Kanaryjskich do Maroka i objął dowództwo nad wyborowymi oddziałami, które się tam znajdowały (korpus marokański i legion cudzoziemski). Korpus marokański miał być natychmiast przerzucony z Afryki do południowej Hiszpanii. Miał on najlepsze pod względem bojowym jednostki wojskowe, na których głównie opierano powodzenie dalszego działania.

Głównym celem spiskowców było błyskawiczne opanowanie Madrytu, uwięzienie rządu i wprowadzenie dyktatury wojskowej. Nie przewidziane okoliczności jednak stanęły na przeszkodzie dobrze obmyślanemu planowi, co spowodowało pewne opóźnienia, które w następstwie spowodowały długotrwałą wojnę domową.

Porozumienie spiskowców z oficerami marynarki doprowadziło do skupienia większości floty wojennej w bazie morskiej w Cadiz, jednak z chwilą wybuchu rewolucji wojskowej zbuntowali się marynarze i większość oficerów wymordowali lub potopili. Ten nie przewidziany w planach wypadek uniemożliwił gen. Franco natychmiastowe przerzucenie korpusu marokańskiego do południowej Hiszpanii. Zaskoczony tym niepowodzeniem gen. Franco rozpoczął przerzucać swe oddziały drogą powietrzną przy pomocy własnych samolotów i na gwałt sprowadzonych z Niemiec i Włoch dużych samolotów transportowych. Następnie, już przy pomocy opanowanych kilku jednostek morskich, przerzucał swe oddziały regularnie okrętami pod osłoną lotnictwa.

Gen. Mola, który osiągnął powodzenie na północy ruszył na Madryt, ale, niestety, jego oddziały utknęły w wysokim pasmie górskim Guadarrama. Armia południowa silnie zaangażowana w miejscowych walkach nie mogła dać większych sił, poza drobnymi oddziałami do zdobycia Madrytu.

Garnizonem madryckim, częściowo opowiadającym się za powstańcami, miał dowodzić gen. Sanjurjo, który w tym celu wyleciał z Lizbony samolotem do Madrytu. Niestety, samolot ten uległ po drodze katastrofie, w której generał postradał życie. Oddziały w Madrycie bez dowódcy i wskazówek oczekiwały beczynnie w koszarach, gdzie je „czerwoni“ stopniowo wybili lub rozbroili.

Przerzucenie korpusu marokańskiego pozwoliło na opanowanie południa Hiszpanii, a następnie wywalczone sobie łączność z północą, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo od tyłu, w oparciu o Portugalię.

Na terenie zajęтым przez powstańców rozgorzały zacięte walki miejscowe.

W dniu 1 września gen. Franco został ogłoszony w swej głównej kwaterze w Burgos naczelnym wodzem i szefem rządu. Po opanowaniu terenów, na których toczyła się dotychczas

walka, przystąpiono do wznowienia głównego celu rewolucji, tj. opanowania Madrytu.

Zobaczmy teraz, jak w pierwszej fazie wojny domowej działało lotnictwo. Ówczesne działania naziemne ograniczały się do walk o miasta i wewnątrz nich. Kolumny powstańców nacierały na miasta i miasteczka zajęte przez ludność i oddziały wiernie rządowi. To samo było i po stronie przeciwnej. Były to więc walki drobnych oddziałów, nieraz zupełnie nie uzgodnione ze sobą. Luźne kolumny tej czy tamtej strony działały samorządnie. Istniały większe ośrodki buntu, ale jeszcze o jakiejś zorganizowanej walce w terenie, o liniach frontów, jednolitym dowództwie, organizacji zaopatrzenia itd. nie było mowy. Była to typowa wojna partyzancka.

Jak działało lotnictwo, a głównie lotnictwo rządowe, zobaczmy z komunikatów wojennych, które tu w wyjątkach więcej ciekawych przytoczymy, pomijając szereg mniej ważnych¹⁾.

Komunikaty wojenne z 23 VII 36 mówią o użyciu lotnictwa do bombardowania miast, opanowanych przez powstańców.

23 VII 36. „...O godz. 8 rząd otrzymał wiadomość, iż oddziały republikańskie po wytężonym i skutecznym bombardowaniu lotniczym rzuciły się do natarcia w trzech punktach miasta, zdobywając Guadalajara, po zadaniu straszliwej klęski powstańcom. Wiadomo, iż jedna bomba rzucona z samolotu spadła na skład amunicji i dynamitu buntowników, powodując olbrzymi wybuch, który wyrządził buntownikom wielkie straty...”

„...Z Barcelony donoszą, iż lotnictwo, które wyleciało, żeby współdziałać z kolumną idącą z Barcelony przeciw Saragossie, zbombardowało to miasto. Samoloty przyjęte zostały strzałami karabinowymi, karabinów maszynowych i dział przeciwlotniczych. Samoloty po zrzuceniu bomb wróciły do swych baz. Jeżeli jutro rano zbuntowani w Saragossie nie poddadzą się, lotnictwo wróci, żeby ponownie miasto bombardować...”

*
* *

¹⁾ Komunikaty tu podane nie wyczerpują całości działań lotniczych, albowiem kierując się ograniczoną ilością łamów nie możemy podać wszystkich komunikatów, lecz ograniczamy się tylko do najważniejszych.

W komunikacie z 25 VII 36 znajdujemy wzmianki o bombardowaniu miast, lotniska, kolumny w marszu i wyprawie karnej na Baleary. Trzeba nadmienić, że Baleary od samego początku rewolucji były przedmiotem zażartych walk między oddziałami rządowymi a powstańczymi. Do tego celu używano głównie desantów morskich i lotnictwa morskiego, którego baza była w Barcelonie.

*

*

*

25 VII 36. „...Dowiadujemy się w Madrycie, iż kilka wodnopłatowców wysłanych przez Generalidad bombardowało szereg miejscowości na Balearach, gdzie są oddziały powstańcze. Zda się, że bombardowanie spowodowało szereg uszkodzeń...”

„...Barcelona. Przez radio donoszą o bombardowaniu lotniska w Huesca...”

„...Generał bazy barcelońskiej Diaz Sandino podał tej nocy następujący komunikat: Dziś rano dokonaliśmy rozpoznania oddziałów zbuntowanych w rejonie aragońskim. W Caspe napotkaliśmy małą kolumnę zbuntowanych, którą bombardowaliśmy dość skutecznie. W północnej części rejonu istnieje tylko mała garstka faszystów, niedaleko Huesca spotkaliśmy kolumnę republikańskiego płk Villalba, która maszerowała do miasta. W Saragossie bombardowaliśmy z dużym skutkiem budynki zajęte przez buntowników, którzy przyjęli nas ogniem baterii przeciwlotniczych i karabinowym, nie wyrządzając nam jednak szkody. Przy powrocie spotkaliśmy pierwszą kolumnę, wysłaną z Katalonii na pomoc braciom aragońskim, którzy w Bajaraloz z wielkim zapałem walczą przeciw faszystom. Dziś tak jak wczoraj i jutro zdecydowani jesteśmy oddać życie za wolność i republikę...”

*

*

*

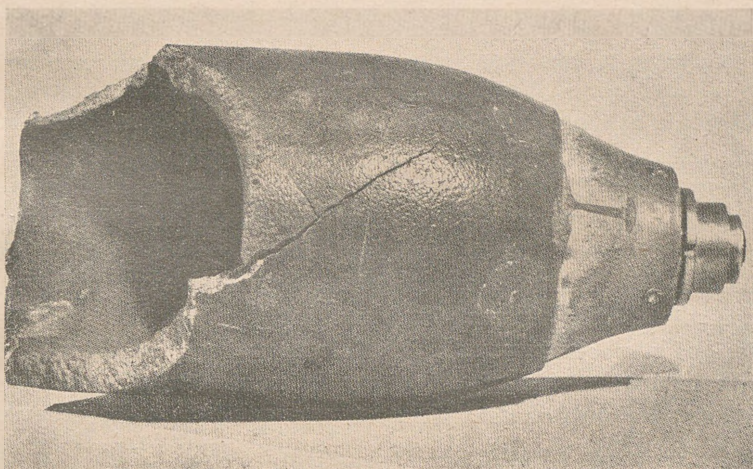
Następne komunikaty mówią o nowych świeżo zakupionych samolotach. Były to samoloty zakupione we Francji. Spotykamy się już z walkami powietrznymi. Komunikaty są dość chaotyczne, słabymi stosunkowo siłami bombarduje się wszystko, co się nadarzy. Nie widać uzgodnionego działania lotnictwa i rzucania go w możliwie dużej ilości na główne ośrodki buntu. Wprawdzie zarysowuje się już pewne działanie, polega-

jące na bombardowaniu kolumn gen. Moli, dążących z północy przez Guadarrama na Madryt, ale jest ona bardzo nikła. To samo można powiedzieć o działaniu przeciw armii południowej. Koncentrujące się armie na północy i południu dawały wiele celów do skutecznego bombardowania. Prawdopodobnie brak jednolitego dowództwa był przyczyną nieumiejętnego użycia lotnictwa.

*

*

*



Czerep bomby zapalającej.

26 VII 36. „...Madryckie lotnictwo z Getafe, Cuatrovientos i Bajas bombardowało wczoraj szereg miejscowości Sierry, Valladolid i Saragosa, które są jeszcze w rękach faszystów...”

26 VII 36. „...O godz. 6. popołudniu ukazała się nad Palma na Mallorce eskadra złożona z 12 wodnopłatowców, która rozpoczęła gwałtowne bombardowanie pozycji zajmowanych przez buntowników, pozbawionych dowódców, których wychwytały łodzie podwodne. Bombardowanie wywołało popłoch wśród oddziałów faszystowskich, próbujących ratować się ucieczką na wszystkie strony. Ponieważ dwanaście wodnopłatowców latało bez przerwy nad pozycjami, bombardując je i ostrzeliwując z karabinów maszynowych, wyrządzone szkody musiały być znaczne.

W każdym razie stwierdzono, iż wkrótce po rozpoczęciu działania buntownicy przestali strzelać...

28 VII 36. „...Do portu wpłynął „Alsedo“ z małymi uszkodzeniami, które już naprawił. Przed portem Melilla został napadnięty przez kilka samolotów nieprzyjacielskich, z których dwa udało mu się strącić...”

„...Malaga. Po zaciętej walce lotnictwo rządowe zdołało strącić w Cadiz dwa nieprzyjacielskie samoloty myśliwskie. Pewne strzały naszych lotników zwały je w płomieniach na ziemię...”

30 VII 36. „Wszystkie pozycje, które oddziały rządowe zdobywają w Guadarramie, umacnia się i broni. Stale postępujemy naprzód, a faszyci codzień opuszczają jakiś punkt strategiczny, który nasze oddziały fortyfikują w ten sposób, że staje się on nie do zdobycia. W dniu dzisiejszym działała prawie wyłącznie artyleria i lotnictwo, które bombardując wzniesienia ułatwiły znacznie natarcie piechoty. Samoloty bombardowały kilkakrotnie tereny nieprzyjacielskie licznymi bombami. Piloci mogli później obserwować dokładnie zniszczenie spowodowane przez te bomby. Ciekawe jakśmy to wspominali, iż Guadarrama w całej swej rozciągłości opanowywana jest przez oddziały rządowe. Nieprzyjaciel wobec rozmachu naszych oddziałów ucieka pozostawiając pozycje, których jeszcze kilka dni temu bronił...”

„...Malaga, 29. — Otrzymujemy szczegóły o strąceniu samolotu buntowników w miejscowości La Roda. Milicję pod dowództwem kolejarza Antonio Sanchez Alvares zaskoczył samolot. Wówczas pewien wieśniak, wspaniały strzelec, wziął karabin i dał parę strzałów do samolotu, trafiając go szczęśliwie. Dwie osoby załogi zginęły”.

3 VIII 36. „...Ze względu na otrzymane wiadomości podano linię Valladolid—Ariza bacznej uwadze. Wkrótce nadeszła wiadomość, że w Valladolid składano 2 pociągi dla przewiezienia kilku jednostek wojskowych i materiałów wojennych. Pozwolono pociągom wyruszyć, a gdy się znajdowały w miejscu odpowiednim, napadły je dwa samoloty rządowe wielkim ładunkiem

bomb. Jedna z bomb przedziurawiła kocioł lokomotywy, co spowodowało zderzenie i rozbicie się kilku wagonów, które wkrótce zaczęły płonąć. Amunicja, którą wiozł pociąg, eksplodowała... Podobny los spotkał drugi pociąg, idący w niewielkiej odległości za pierwszym. Bomby padające na pociąg przewróciły parowóz i zniszczyły szereg wagonów. Po zniszczeniu tej wyprawy samoloty powróciły do swych zadań. Najpierw bombardowały Valladolid, gdzie żaden z pocisków rzucających na budynki wojskowe nie poszedł na marne.

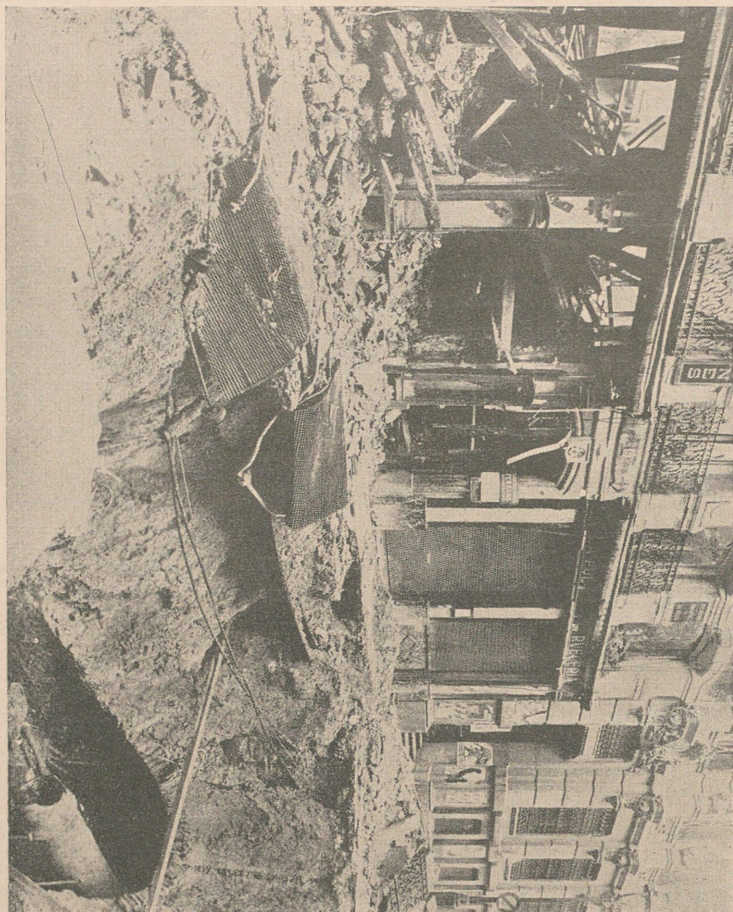
Następnie samoloty, ponownie zaopatrzone w materiały wybuchowe, obrzuciły Segovię szeregiem bomb, których skuteczność stwierdzono. Tak w Valladolid jak Segovii buntownicy ponieśli poważne straty. Wybuchły tam pożary..."

4 VIII 36. „...Barcelona. 2. Dziś rano o 4.30 wyruszyły z portu trzy wodnosamoloty bombowe lotnictwa morskiego, udając się na Majorkę. Wróciły do swej bazy o 8.30. Komisarz Generalidad p. Vila, który leciał jako pasażer, donosi, że samoloty rzuciły na Majorkę bomby 20-kilowe, które trafiły w wyznaczone cele. Baterie dział przeciwlotniczych w Palma rozpoczęły ostrzeliwanie wodnopłatowców, nie wyrządzając im jednak żadnej szkody..."

„Wczoraj 3 wodnosamoloty „Savoia“ nr 3, 26 i 30 ponownie bombardowały Majorkę. Bombardowanie było bardzo silne i bomby trafiły baterię z pięciu dział przeciwlotniczych, które właśnie ustawiono. Działa te przybyły do Palma na Majorce przed wybuchem buntu faszystowskiego, lecz z braku pewnych części, które znajdowały się na półwyspie, nie były zmontowane; należy przypuszczać, iż części te zbudowano na wyspie dla uruchomienia dział.

Wiadomość podana przez służbę informacyjną lotnictwa morskiego w związku z bombardowaniem wyspy Majorki stwierdza, że każdy z samolotów rzucił 20 bomb 10-kilowych, które wyrzadziły olbrzymie szkody w koszarach, kapitanacie i fabryce gazu, której poprzednie uszkodzenie dopiero co naprawiono. Po dokonaniu tego wodnosamoloty powróciły do Barcelony. Również eskadra z Mahon pod rozkazami szefa lotnictwa w Barcelonie wykonała swe codzienne zadanie rzucając bomby i ulotki w miejscowościach zbuntowanych. Energiczna działalność lotnictwa morskiego jest coraz bardziej stanowcza“.

Lej od bomby burzącej w jezdni.



„3 VIII 36. Barcelona. W ciągu dnia wczorajszego wodnosamoloty z baz w Mahon i Barcelonie bombardowały intensywnie Palma i główne miasta Majorki, które stawiają jeszcze opór. W ciągu 30 godzin eskadry z Barcelony rzuciły na stolicę wyspy 150 bomb o wielkiej mocy i wiele bomb normalnie używanych do bombardowania. Zostały zupełnie zniszczone fortece, w których się bronią zbuntowani, wśród nich katedra, pałac biskupi, szereg koszar, dworzec kolejowy oraz gazownia i elektrownia, dzięki wybuchom, jakie spowodowały bomby w zbiornikach z gazem. Również zbombardowano linię kolejową. Poddanie jest rzeczą pewną, wobec czego należy przypuszczać, że odzyskanie Palmy i całej wyspy jest sprawą kilku dni...”

* * *

Pierwsze dni sierpnia dają zdecydowane działanie lotnictwa morskiego, mające na celu opanowanie Majorki. Widać tu koncentrację lotnictwa morskiego i celowe dążenie do współdziałania z marynarką, dla opanowania zbuntowanych wysp.

Oprócz dość bezładnej walki przeciw buntownikom widzimy w następnych dniach coraz więcej przemyślanych działań lotnictwa, bombardującego lotniska, węzły komunikacyjne i kolumny w marszu, aby w ten sposób utrudnić powstańcom skupienie sił. Coraz częściej spotykamy się z walkami powietrznymi.

* * *

5 VIII 36. „Wczoraj o wczesnych godzinach rannych niedaleko Navalperal lotnicy odkryli idącą z Avila przez Villacastin silną kolumnę zbuntowaną, złożoną z przeszło 60 samochodów ciężarowych, z wojskiem, kilku działami i karabinami maszynowymi. Zamierzali zapewne napaść kolumnę gen. Mangada, który w tych dniach zadał im klęskę. Lotnicy manewrowali nad nieprzyjacielem dla stwierdzenia ich położenia i marszu, a po dokonaniu tego pomimo strzałów kilku nieprzyjacielskich karabinów maszynowych napadli kolumnę. Po godzinie kolumna była zupełnie rozproszona. Bomby padały z matematyczną dokładnością na wozy i grupy buntowników, którzy zamierzali wykorzystać nierówności terenu, powodując eksplozje wozów naładowanych amunicją. Wobec tego natarcia, dokonanego z bardzo niedużej wysokości, nieprzyjaciół zdecydowanie opuścił pole, rzucając

karabiny i z podniesionymi do góry rękami uciekał do Avila. Lecz w pościg za nim wystąpiły oddziały gen. Mandaga, które wzięły wielką ilość jeńców, zdobyły wielką ilość broni i 11 samochodów ciężarowych...

„Działalność naszych eskadr lotniczych na froncie aragońskim, szczególnie na północy, była wytężona, pomimo niesprzyjającej pogody, co dowodzi zdolności naszych lotników. Silny deszcz padający w ciągu dnia nie dawał wielkiego pola widzenia, co nas zmuszało do dokonywania lotów na niewielkiej wysokości, lecz za to umożliwiło nam dokładniejszą obserwację strat i demoralizacji oddziałów buntowniczych“.

„...Wiadomości otrzymane z frontu Sierra donoszą, że wczoraj zauważono, iż oddziały faszystowskie od wczesnego ranka strzelały z 4 dział, które musiały być ukryte wśród liści i zamaskowane gałęziami. Natychmiast lotnicy wzlecieli i zdołali unieszkodliwić 3 armaty, które zbombardowali z wielką dokładnością i skutecznością, gdyż po chwili zupełnie zamilkły i tylko jedno działo od czasu do czasu czasu miotało pociski, które padały zdaleka od linii rządowych.

Lot na niewielkiej wysokości potwierdził, że istotnie trzy działa nieprzyjacielskie były zniszczone, a nowe bombardowanie do południa zmusiło do milczenia ostatnie działo...”

...8 VIII 36. „Minister wojny przyjął dziennikarzy, którym oświadczył, iż dzień był wspaniały, wiadomości z Guadarrama i Somosierra donosiły o zajęciu pozycji strategicznych, które uniemożliwiają oddziałom buntowników przejście. Z reszty Hiszpanii nadchodzą również pocieszające wiadomości. Minister potwierdził, że oddziały z Sigüenza, do których się przyłączyła kolumna z Guadalajara i z którą z wielkim skutkiem współdziałało lotnictwo, zdołały rozbić kolumnę z Saragossy, zabijając dowódcę i zmuszając przeciwnika do pozostawienia przeszło 40 trupów oraz obfity materiał wojenny, m. i. dwa działa, 5 wozów amunicji i wiele karabinów maszynowych...”

...9 VIII 36. „Valencja g. 1. w nocy. W piątek wyprawa nasza przybyła do wyspy. Nasze wodnosamoloty w straży przedniej zażądały poddania się. Przeszedł termin i w południe eskadra posuwając się w półkolu rozpoczęła gęsty ogień. Nieprzyjaciel odpowiedział słabym ogniem działowym i z karabinów maszynowych. Wówczas rozpoczęło lądowanie, przygotowane niskim lo-

tem samolotów, które rzucając 100-kilowe bomby zdemoralizowały przeciwnika. W łodziach, uzbrojonych w karabiny maszynowe przybyły do brzegu kolumny składające się z marynarzy, guardia civil, karabinierów i milicji. Artyleria rozpoczęła ponownie działalność. Nieprzyjaciel rozbitý gwałtownym natarciem naszych rzucił się wreszcie do ucieczki. Po zgnieceniu w ten sposób rewolucji wyspa przeszła w ręce oddziałów legalnych.

Całe uzbrojenie i sprzęt wpadł w ręce naszych.

Zaraz potem wodnosamoloty poleciały nad sąsiednią wyspę Ibiza, gdzie zrzucały pisma i odezwy, które wzywały do natychmiastowego poddania się. Jednocześnie eskadra zajęła przedporcie Ibiza. Wskutek odezw w wielu miejscach wyspy ukazały się białe chorągwie. Lecz ponieważ komendant się nie poddał, wodnosamoloty rozpoczęły bombardowanie..."

...11 VIII 36. „1. w nocy. Donoszą z Burgos o czynie na prawdę odważnym. Na lotnisku Gamonal (Burgos) wylądowało kilka 3-silnikowych „Caproni“ nieprzyjacielskich, poważnie uszkodzonych przez republikańskie przeciwlotnicze karabiny maszynowe, w czasie walki w Sierra. Dokoła lotniska, miejsca przechadzkowego tamtejszej ludności było dużo ludzi oglądających samoloty. Nagle nadjechał samochód biskupa, w którym znajdowały się 3 osoby wyglądające na duchownych, przed którymi publiczność z respektem się rozstępowała. Samochód zbliżył się do miejsca, w którym płk. Montanes i różni oficerowie badali uszkodzenia silników. Trzej pasażerowie wyskoczyli i zaczęli rzucać ręczne granaty na grupę ludzi i samoloty. Kilku oficerów poniosło śmierć lub rany. Jeden z granatów zapalił jedną z maszyn i ogień przerzucił się na hangar, gdzie znajdowały się inne, starsze samoloty, które spłonęły. Napastnicy zbiegli. W następstwie gen. Mola zabronił na przyszłość pieszym i samochodom przebywania na drodze prowadzącej przez lotnisko..."

„...Lotnictwo nasze nie próżnuje i w ciągu jednego tylko dnia rzuciło 5.000 kg bomb na koszary i fortyfikacje Granady, powodując olbrzymie zniszczenie. Należy podać następujący fakt:

Dwa samoloty nieprzyjacielskie latały nad Alquífe i innymi niebronionymi miejscowościami, gdzie się znajdują wyłącznie kobiety i dzieci, rzuciły kilka bomb, które na szczęście nie wyrządziły szkody. Natychmiast wyruszyły dwa nasze samoloty myśliwskie. Jeden z samolotów nieprzyjacielskich musiał lądować

na polu koło Granady, gdzie się zapalił. Drugi samolot, po wyzbyciu się wszystkich bomb, żeby łatwiej uciekać, chciał zemknąć do Granady, lecz został strącony, zanim zdołał wylądować. Samoloty nasze rzuciły na oddziały w Granadzie 20 bomb 50-kilowych, które odniosły swój skutek...”

...13 VIII 36. „Lotnictwo republikańskie dokonało wczoraj ryzykownych lotów ponad terenem nieprzyjacielskim, bombardując skutecznie bazy nieprzyjacielskie w Estremadura, Cordoba, Segovia i Avila. Niektóre zbiorowiska nieprzyjacielskie zostały przez bombardowanie zupełnie rozproszone...”

*

*

*

Najgroźniejszym dla frontu ludowego wydaje się gen. Franco, który jest w toku przerzucania wyborowego korpusu marokańskiego do Hiszpanii. Ażeby sparaliżować i przerwać komunikację z Marokiem, minister wojny przerzuca część lotnictwa na południe, głównie z bazy w Barcelonie do Malagi. Zamiar niewątpliwie bardzo dobry, ale siły lotnicze są zbyt słabe, aby mogły przeszkodzić działaniom gen. Franco. Wszystkiego jedna eskadra pilnuje portów afrykańskich i miejsc wyładowniczych na południu Hiszpanii (Andaluzja). Bombardowanie Ceuty (port na wybrzeżu Maroka) dwoma bombami 50 kg i transportowca wojskowego 1 bombą 70 kg nie może być poważną przeszkodą dla transportów gen. Franco.

*

*

*

...14 VIII 36. „Lotnictwo bombardowało ponownie określone punkty strategiczne i koncentracje nieprzyjacielskie w Asturii. Również zwalczało przedmioty wskazane przez komendę w Andaluzii i w Estremadura.

Eskadra pilnuje miejscowości w okręgu północnej i zachodniej Afryki oraz w kilku punktach Andaluzji.

Pod Oviedo walczy się w tej chwili zawzięcie. Położenie wrogów jest bardzo przykre. Lotnictwu nieprzyjacielskiemu uniemożliwiono zaopatrywanie w żywność koszar, gdzie się schronił Aranda. Samolot nieprzyjacielski traiony naszym granatem spadł w płomieniach zwęglając 3 osoby załogi.

Oddziały, które idą na Teruel, zajęły dobre pozycje. Lotnictwo dokonało lotów rozpoznawczych, które potwierdzają wiadomość, że ludność cywilna ucieka do Caminreal i Calatayud.

Na odcinku Saragossy działa artyleria i karabiny maszynowe. Lotnictwo nasze bombardowało koszary. Nie zdołały temu przeszkodzić dwa samoloty myśliwskie wysłane przez nieprzyjaciela...

...W dniu dzisiejszym zaatakowana została pozycja pod Tardienta. Oddziały republikańskie ją obroniły, wsparte przez nasze lotnictwo bombowe, które wyrządziło nieprzyjacielowi liczne szkody i zmusiło go do ucieczki. Bohaterski ppor. Cabra, który jako wywiadowca znajdował się na swym samolocie na przeździe, napotkał 3 bombowce i jeden nieprzyjacielski samolot myśliwski. Nie bacząc na przewagę przeciwnika napadł go strącając jeden samolot bombowy buntowników i rozpoczął walkę z pozostałymi. Po tytanicznej walce, czując przewagę przeciwnika, bohaterski ppor. z całą odwagą wpadł na myśliwski samolot nieprzyjacielski i obaj zwalili się na ziemię."

...18 VIII 36. „Porażka pod Medellin jest jedną z największych, jaką ponieśli dotychczas powstańcy. Przechodziła tamtędy jedna z najsilniejszych kolumn, jakie zdołali utworzyć. Składała się z przeszło trzystu samochodów, które z pewnością wiozły materiały wojenne i żywność. Wystarczyły jednak dwa samoloty republikańskie, żeby zniszczyć tak potężną wyprawę. Większość wozów ciężarowych została zniszczona, 60 wzięto do niewoli wraz z 300 ludźmi. Reszta zbiegła w popłochu. Chlubny ten czyn pełnego już chwały lotnictwa republikańskiego potwierdza fakt wypróbowany już poprzednio na odcinku aragońskim. (Gdy zbuntowani wychodzą kolumnami ze swych kryjówek, aby się udać do ważniejszych ośrodków republiki, lotnictwo bombowe wstrzymuje ich i rozprasza. Wielkie ruchome masy na ziemi nie mogą się oprzeć działaniu niszczycielskiemu sił powietrznych, które je rozpraszają i zmuszają do ucieczki).

Podczas gdy republika dysponuje olbrzymią przewagą lotnictwa, która wzrasta w niesłychanym tempie, dążenia zbuntowanych, by dotrzeć do ważniejszych ośrodków państwa, są zupełnie nierealne. Przeszkodzi im zawsze od samego początku lotnictwo republikańskie, nie tylko potęgą swych samolotów i śmiertelnością

nych ładunkw, lecz, i to w głównej mierze, doświadczeniem i bohaterstwem załóg..."

21 VIII 36. „Barcelona. Lotnictwo skutecznie bombardowało znajdującą się w rękach zbuntowanych części miejscowości Belchite. Zabudowania, w których bronili się zbuntowani, zostały zapalone."

„Do Perdiguera zbliżały się nieprzyjacielskie oddziały zmotoryzowane wraz z transportem amunicji; zbombardowana przez nasze lotnictwo kolumna to poniosła olbrzymie szkody.

Z Almualmudevar w kierunku na Huesca maszerował oddział wraz z taborami; został zatrzymany przez strażę przednie milicji. Zawiadomione o tym lotnictwo zbombardowało oddział wyrządzając mu olbrzymie straty i uniemożliwiając dalszy marsz na Huesca."

26 VIII 36. „Lotnictwo nasze bombardowało bardzo intensywnie Oviedo. To samo czyniło na odcinku Guipuzcoa, gdzie 3 samoloty nieprzyjacielskie strącone zostały celnymi strzałami naszych samolotów myśliwskich. Jeden z nieprzyjacielskich samolotów był wielkim trzysilnikowcem, bardzo nowoczesnym, pilotowanym przez lotnika cudzoziemskiego..."

„Loty rozpoznawcze lotnictwa republikańskiego trwają w dalszym ciągu z dużą skutecznością. Podpalona została fabryka materiałów wybuchowych w Sabinaningo. Piloci nasi spełniają polecenia głównej komendy z zaparciem się i poświęceniem..."

27 VIII 36. „Barcelona. Lotnictwo rządowe skierowane do Malagi wykazało dzisiaj nadzwyczajną działalność bombardując w Alcala del Valla (Cadiz) silną kolumnę nieprzyjacielską, która została zupełnie rozbita i poniosła liczne straty. Lotnictwo nasze bombardowało również Ceutę, zrzucając dwie bomby 50-kilowe na koszarzy artylerii, drugie dwie na wzgórze Hacho i jedną 70-kilową na transportowiec „Espana". Zbombardowano w mieście Cadiz budynki wojskowe i publiczne, stwierdzono szereg pożarów. Lotnictwo nasze bombardowało również skutecznie na froncie Antequera..."

28 VIII 36. „...Nasze bohaterskie lotnictwo, przewyższając liczebnie lotnictwo buntowników, dokonało wczoraj nowego wy-

czynu. Rankiem szereg rządowych samolotów zrzucił z matematyczną dokładnością na budynki, w których ostatekami sił bronią się faszysti, 85 bomb przeważnie stukilowych, które wyrzadziły ogromną ilość szkód. Było to jedno z najsilniejszych i najsukcesyjniejszych bombardowań Oviedo...”

*

*

*

Rozpoczyna się działanie oddziałów powstańczych na Madryt z dwóch stron, od południa i północy. Towarzyszy mu coraz silniejsze działanie lotnictwa powstańczego.

29 VIII. 36. „Z Ministerstwa Wojny wysyłają następujący komunikat: Dziś o świcie ponownie ukazało się nad Madrytem lotnictwo nieprzyjacielskie z takim samym jak wczoraj negatywnym dla siebie skutkiem. Straże działały z nadzwyczajną dokładnością zmuszając nieprzyjaciela do szybkiej ucieczki. Ludność cywilna powinna się zastosować do poleceń wydanych przez Ministerstwo, aby nie strzelać z karabinów do samolotów nieprzyjacielskich, gdyż nie odnosi to żadnego skutku, a wzamian wywołuje alarm i może spowodować nieszczęście...”

30 VIII 36. „Nieprzyjacielskie napady lotnicze nie mogą wyrzadzić Madrytowi żadnych szkód. Faszysti dobrze o tym wiedzą, lecz dążą do złamania ducha ludności. Madryt odrzucił wroga, bijąc go w Sierra i innych punktach, nie wpłyną więc na niego loty dokonywane dorywczo i z pośpiechem... Madryt obronił się zresztą przed napadami; 2 okazały się zupełnie daremne i kosztowały przeciwnika 2 samoloty...”

4 IX 36. „Gijon. Obleżenie Oviedo trwa w dalszym ciągu. Artyleria rządowa dała przeszło 100 strzałów na miasto, a lotnictwo współdziałało, zrzucając na stolicę asturyjską około 70 bomb...”

„...O 4.30 rano wśród wielkiego zachmurzenia, które na przeszczerzeniu szeregu kilometrów przykrywało niebo, na froncie Oropesa 3 samoloty nieprzyjacielskie zdołały przelecieć nad naszymi przednimi liniami i dzięki zagłuszeniu huku silników przez dwustronną kanonadę dolecieć do okolic Talavera, gdzie zrzuciły szereg bomb na stację kolejową, na most, oraz na tereny, gdzie nie-

przyjacielowi zdawało się, że umieszczone jest lotnisko. Wybuch bomb sprawił wśród ludności pewne zamieszanie, lecz natychmiast przywrócono spokój... Zamiary nieprzyjaciela jeszcze raz się nie powiodły. Bomby nie wyrządziły najmniejszej szkody na stacji, z której w kilka godzin później wyruszył normalnie pociąg osobowy, ani w mieście, ani na moście, ani w miejscu, w którym im się zdawało, że widzą samoloty...

W dziesięć minut po zaczęciu przez buntownicze samoloty bombardowania Talavery ukazały się samoloty myśliwskie z bazy w Estremadura, które rozpoczęły gwałtowną strzelaninę do przeciwników. Tamci zaczęli uciekać, lecz karabiny maszynowe dosięgły 2 z nich, którzy w płomieniach spadli na swe linie..."

11 IX 36. „Walencja. Lotnictwo działa intensywnie na froncie Teruel. Samoloty wywołały pożary, bombardując seminarium i centralę elektryczną, pogrążając miejscowość w ciemnościach. Bombardowano również okopy, gniazda karabinów maszynowych i pozycje dział nieprzyjacielskich. Ludność w popłochu ucieka za miasto..."

13 IX 36. „Front południowy. Lotnictwo republikańskie bombardowało Cordobę i Granadę, a wojska nasze umacniały pozycje zdobyte na odcinku Guadix..."

„...Na odcinku Navalperal działa pociąg pancerny uzbrojony w karabiny maszynowe, który w czasie swych wypraw dotarł na 11 km od Avila. Zadowolenie kolejarzy jest duże, gdyż przeciwlotniczymi karabinami maszynowymi pociągu zestrzelili nieprzyjacielski samolot 3-silnikowy.

16 IX 36. „...Na odcinku Talavera lotnictwo nieprzyjacielskie bombardowało bez skutku Santa Olalla i Maqueda.

Front aragoński: Na odcinku Tardienta lotnictwo nasze odniosło wielkie zwycięstwo strącając 3 samoloty nieprzyjacielskie. Oddziały republikańskie otaczające Saragosę strąciły nieprzyjacielski 3-silnikowiec bombowy..."

Gijon. „...Lotnictwo rządowe zrzuciło dziś na Oriedo 760 — 800 bomb. W bombardowaniu wzięło udział wiele samolotów. Od świtu do zmroku następowały wybuchy. W południe zdwojono bombardowanie. Z naszego punktu obserwacyjnego w Lugones widzieliśmy pożar wzmożony przez wiatr i brak wody..."

18 IX 36. „Ministerstwo Wojny wydało następujący komunikat: Front północny i północno-zachodni. Wczoraj wieczorem 3 samoloty nieprzyjacielskie zrzuciły kilka bomb na fabrykę broni Trubia. Artyleria przeciwlotnicza zmusiła samoloty faszystowskie do ucieczki.“

„Front aragoński: Republikański patrol lotniczy napadnięty został przez 6 samolotów nieprzyjacielskich, w drodze powrotnej z Huesca. Lotnicy nasi zmusili do lądowania jeden z samolotów, który zajęła milicja w Tardienta. Tak samolot jak lotnicy są zagranicznego pochodzenia...“

„Front środkowy. Lotnictwo nasze napadało pozycje nieprzyjacielskie na odcinku Guadarrama i natatywało przez całe przedpołudnie kolumny nieprzyjacielskie, które nacierały na odcinku Talavera—Santa Olalla, niwecząc natarcia faszystowskie...“

20 IX 36. „Front północny i północno-zachodni: 4 republikańskie eskadry lotnicze bombardowały dziś popołudniu Oviedo, wywołując pożary w 3 różnych punktach miasta. W pozostałej części Asturii panuje zupełna cisza...“

23 IX 36. „...Na odcinku Talavera — Santa Olalla silna kolumna nieprzyjacielska natarła znowu gwałtownie na oddziały rządowe. Również lotnictwo faszystowskie napadło nasze siły, które się broniły bardzo dobrze...“

„...Przez cały poniedziałek lotnictwo nasze niepokoiło siły oddziałów buntowniczych działających na odcinku Talavera — Santa Olalla. Najważniejszy wypadek nastąpił po południu przed samym zmierzchem. Jeden z naszych pilotów, który prowadził samolot bombowy zauważył długi szereg ciężarówek, które wiozły oddziały buntownicze składające się prawie całkowicie z Marokańczyków i legionistów. Było około 150 samochodów. Lotnicy nasi zaczęli rzucać bomby 50 i 100 kg na zmotoryzowaną kolumnę z takim zacięciem, że po zadaniu wielu szkód w ludziach i materiale rozbili zupełnie kolumnę, zmuszając poszczególne samochody do zawrócenia i odwrotu w nieładzie do swej podstawy...“

„...Na odcinku Barbastro — Huesca ponownie nieprzyjaciel natarł na pozycję w Thierz, i został odparty z wielkimi stratami. Lotnictwo nasze bombardowało gwałtownie linie nieprzyjacielskie z dobrym wynikiem...“

Lotnictwo nasze było bardzo czynne bombardując węzły i fortyfikacje nieprzyjacielskie...

„...Front północny i północnozachodni: Dziś o 10. rano lotnictwo republikańskie bombardowało El Farrol. Jeden z naszych samolotów, zrzucił na pokład krążownika nowej konstrukcji „Canarias” bombę 250 kg, która zupełnie rozsadziła pokład statku. O godz. 12.30 lotnicy nasi bombardowali Valladolid, zrzucając liczne pociski na dworzec kolejowy, niszcząc na przestrzeni 1 km tory kolejowe i wysadzając w powietrze pociąg z materiałami wybuchowymi...”

25 IX 36. „Komunikat z 9. rano. Front północny i południowo-zachodni. Od wczesnych godzin rannych Oviedo poddane było połączonemu natarciu artyleryjsko-lotniczemu. W tym samym czasie pod naporem naszej piechoty cofnęły się linie nieprzyjacielskie...”

„...Front południowy. Na odcinku Montoro nieprzyjaciół nacierał ogniem działowym i maszynowym na nasze pozycje w Espejo i Azuaga. Lotnictwo republikańskie rozbiło dwie baterie, które ostrzeliwały pierwszą miejscowość...”

„...Wtorek był od czasu wybuchu wojny domowej najpracowitszym dniem naszego lotnictwa. Wiele samolotów bombowych dokonało działań nad El Ferrol, Valladolid, Vitoria i Miranda de Ebro. Bombardowanie El Ferrol miało cel ściśle określony: uniemożliwić do działań wojennych krążownik „Canarias”. W chwili wybuchu powstania był on właśnie wykończony, lecz nie uzbrojony, więc samoloty nasze zrzuciły wczoraj na „Canarias” dużą ilość bomb stukilowych i jedną 350 kg, które spowodowały na krążowniku wiele uszkodzeń. Olbrzymie te bomby, żeby wyrządzić uszkodzenia, nie potrzebują upaść na cel. Gdy padną w promieniu 80 m od wyznaczonego celu, powodują jego uszkodzenia”.

„...Napad lotniczy na stację Valladolid wykonano z niesłychaną dokładnością. Główne zniszczenie spowodowano w fabryce amunicji umieszczonej w pobliżu stacji. Przeczekano z bombardowaniem do godziny 12.30 gdy wszyscy robotnicy opuścili fabrykę. Wtedy spadły na fabrykę tysiące kilogramów materiałów wybuchowych w postaci bomb 100 i 250 kg. Skutki były natychmiastowe i straszne. Przez pół godziny następowały po sobie potworne wybuchy, a w godzinę po ukończeniu bombardowania

na przestrzeni jednego kilometra gęsty dym pokrywał ziemię i budynki..."

28 IX 36. W niedzielę rano wręczono dziennikarzom następujący komunikat: Rada Ministrów po wysłuchaniu sprawozdania ministra marynarki i lotnictwa o wysiłku omal że nadludzkim naszego lotnictwa wojkowego, którego ostatnim wyczynem było strącenie w czasie walki nierównej w okolicach Toledo 2 trzysilnikowców nieprzyjacielskich, uchwala, żeby minister złożył tym oddziałom gratulację, wyrażając im wdzięczność rządu za ich bohaterskie zachowanie się..."

1 X 36. „...W ubiegłą sobotę około godz. 4.30 rano oddziały nasze rozpoczęły silne natarcie na prawym skrzydle odcinka Tajo; natarcie było tak szybkie i gwałtowne, że nieprzyjaciel nie zdołał usunąć z pola bitwy obfitego materiału wojennego, który po większej części dostał się w ręce sił rządowych. Klęska ta tak dotknęła nieprzyjaciela, że w dwie godziny później zdoławszy ochłonąć rozpoczął przeciwnatarcie, wspierane przez swoje lotnictwo. Jak tylko samoloty zaczęły zrzucać swój śmiertcionośny ładunek, eskadra rządowych samolotów myśliwskich ukazała się na widnokręgu. Rozpoczęła się walka. Jeden z naszych samolotów myśliwskich zestrzelił jeden z trzysilnikowców faszystowskich, który zaczął płonąć. Czterech ludzi załogi wyskoczyło na spadochronach, a tymczasem samolot spadł ciężko na ziemię, a bomby, które miał, jeszcze wybuchły“.

4 X 36. „...Front południowy: Lotnictwo faszystowskie bombardowało nasze pozycje w Castuera, Puerto Lopez i Alcaudete, bez wyników. W Moclin nasze działa przeciwlotnicze strąciły trzysilnikowiec faszystowski, przy czym załoga uległa zwięglieniu...”

„...Front środkowy: W Bargas oddziały nasze rozpoczęły dziś rano wielkie natarcie zmuszając do cofnięcia się kolumny faszystowskiej. Mimo obecności lotnictwa nieprzyjacielskiego oddziały republikańskie zadały nieprzyjacielowi klęskę. Połączony gwałtowny ogień lotnictwa, artylerii i karabinów maszynowych zmieszał buntowników, którzy się gwałtownie cofają. Artyleria rządowa bombardowała przez 3 godziny Barciencie i Torrijos. Na pozycję naszą w Olias napadało lotnictwo nieprzyjacielskie, bez strat.“

5 X 36. „...Lotnictwo republikańskie bombardowało dworzec w Alerre, niszcząc go zupełnie i zapalając dwa pociągi z amunicją i innym materiałem wojennym. Lotnictwo nasze zniszczyło schron nieprzyjacielski położony na wzgórzu San Jorge...”

11 X 36. „...Oviedo. Faszyści broniący miasta stracili wszelką nadzieję uzyskania posiłków. Dziś zadano klęskę oddziałom udającym się na odsiecz, przy czym pierwszorzędną rolę odegrało lotnictwo... W ostatniej godzinie donoszą z Gijon, że lotnictwo rządowe rozbiło kolumnę posiłkową wysłaną z Galicji, która miała się połączyć z siłami faszystowskimi w Oviedo. Kolumna ta składała się z 60 samochodów ciężarowych, z żywnością, amunicją i wojskiem i została zniszczona przez ogień naszych dzielnych lotników.”

21 X 36. „Front aragoński: ...Lotnictwo rządowe bombarduje gwałtownie pozycje nieprzyjacielskie, północno-zachodniej części odcinka Tardiente. Stoczono 3 walki powietrzne z samolotami faszystowskimi. Dwa samoloty faszystowskie i jeden rządowy w czasie tych walk zniszczono...”

22 X 36. „Front aragoński: ...Lotnictwo rządowe, działa skutecznie nad pozycjami nieprzyjacielskimi na odcinku Barbastro i bombarduje Huesca...”

„Front południowy: ...Lotnictwo faszystowskie bombardowało wczoraj Cartagenę. Artyleria przeciwlotnicza, broniąca miasta zmusiła do ucieczki lotników faszystowskich, strąciwszy dwa wielkie trzysilnikowce, przy czym 12 ludzi załogi spłonęło. Malaga była również bombardowana przez lotnictwo faszystowskie, lecz bez skutku...”

29 X 36. „...Lotnictwo rządowe, według planu nakreślonego przez rząd, dokonało wczoraj wielkich nalotów na najważniejsze bazy lotnicze faszystów. W jasny dzień zbombardowano lotniska w Cacoresh, Sewilli i Granadzie. W Cacoresh samoloty nasze rzuciły 10 bomb 100 kg, niszcząc hangar ze wszystkim, co zawierał, i uszkadzając poważnie samo pole. Na lotnisku w Sewilli zniszczono całkowicie 5 niemieckich samolotów trzysilnikowych marki Junkersa. Po zniszczeniu całego materiału, jaki się znajdował na polu, samoloty nasze rzuciły wielką ilość bomb 100 kg na wiel-

kie hangary Tablada, gdzie się montuje nowe samoloty, nadesłane przez kraje zobowiązane do niedostarczania materiału wojennego i gdzie jednocześnie dokonuje się naprawy innych samolotów otrzymanych poprzednio. Bomby trafiły w hangary uszkadzając je oraz prawdopodobnie materiały w nich zawarte. Podobnie bombardowano lotnisko w Granadzie, gdzie się znajdowało kilka samolotów typu „Breguet XIX”, które musiały odczuć dotkliwie skutki bombardowania. Jednocześnie druga eskadra pojawiła się nad lotniskiem nieprzyjacielskim w Navalmaral, nie napadając go, gdyż nie było na nim o tej porze żadnego samolotu ani innych przedmiotów do bombardowania...”

30 X 36. „Front południowy: ...Na froncie tym nie było dziś działań. Lotnictwo bombardowało wczoraj intensywnie Sewillę, Granadę i Cacores. Lotniska pierwszej i ostatniej miejscowości zostały prawie całkowicie zniszczone..”

„Front środkowy: ...Eskadry rządowe zniszczyły kolumnę nieprzyjacielską posuwającą się ku Navalcarnero; kolumnę 20 ciężarówek na południe od Grinion i wreszcie trzecią kolumnę z żywnością i amunicją, udającą się do Santa Cruz de Retamar. Między Iliescas a Aranjuezem samoloty republikańskie stoczyły walkę z 6 nieprzyjacielskimi samolotami myśliwskimi, strącając jeden z nich typu „Fiat...”

31 X 36. „Madryt: ...Wczoraj około g. 16.30 przelatywało nad Madrytem kilka samolotów faszystowskich, które zrzuciły bomby w różnych punktach miasta. Nie możemy podać ani spisu ofiar, ani szkód wyrządzonych przez samoloty nieprzyjacielskie.

Eskadra samolotów bombardowała dziś wczesnym rankiem lotnisko nieprzyjacielskie w Salamance, na którym znajdowało się 10 trzysilnikowców. Większość tych samolotów została zniszczona. Również bombardowano pozycje nieprzyjacielskie w Toledo oraz most na Tajo. Lotnictwo współdziałało też w natarciu, które wykonano w okolicach Madrytu. Faszystowskie samoloty myśliwskie nie zdołały przeszkodzić naszym samolotom w wykonaniu zadań wyznaczonych im przez kierownictwo. Nad Navalcarnero stoczono dwie walki powietrzne; w czasie walki strącony został jeden nieprzyjacielski trzysilnikowiec. Dwa z naszych samolotów wylądowały na naszych liniach nieco uszkodzone. Grupa naszych dwusilnikowców bombardowała dziś o godz. 16 lotni-

sko na zachód od Talavera i niedaleko tej miejscowości, gdzie się znajdowało 18—20 samolotów myśliwskich, z których kilka zdaje się zostało zniszczone. W czasie tego napadu wleciały z innego lotniska, leżącego o 3—4 kilometry od poprzedniego, 3 nieprzyjacielskie samoloty myśliwskie, które jednak nie zdołały napisać naszym.

Dziś w południe samoloty nasze bombardowały dwukrotnie lotnisko w Sewilli. Zapalono 4 hangary i pawilon oficerski.

...Działa przeciwlotnicze, które bronią lotniska, strzelały gwałtownie, lecz bez wyników. Również bez skutku pozostały usiłowania 5 samolotów myśliwskich, które wleciały z miejsca w okolicy lotniska, aby przeszkodzić bombardowaniu. Zdołano stwierdzić, że samolot nieprzyjacielski strącony dziś rano nad Navalcarnero był nowoczesnym niemieckim „Heinkel...”

2 XI 36. „Front środkowy: ...Jedna z eskadr naszego lotnictwa bombardowała w Talavera pociąg, z którego wysiadało wojsko. Na eskadrę napadło 12 samolotów myśliwskich nieprzyjaciela, które dały wiele strzałów nie wyrządzając szkód. Inna z naszych eskadr odkryła lotnisko o 4 km na północ od Salamanki. Na lotnisku, na którym było 6 hangarów, stało 5 samolotów myśliwskich. Niektóre z bomb padły na baraki, w których wyrzuciły wielkie szkody, inne na lotnisko niszcząc samoloty. Między godz. 16.30 a 17 bombardowano lotnisko nieprzyjacielskie w Escalona. Ta sama eskadra bombardowała kolumnę piechoty nieprzyjacielskiej, która maszerowała na front niedaleko Aranjuezu...”

3 XI 36. „Front południowy: ...Lotnictwo nieprzyjacielskie bombardowało dworzec kolejowy w Pozo Blanco, powodując pewne szkody...”

Front środkowy: „...Trzy nasze samoloty bombardowały w Talavera del Tajo pociąg, który wyładował wojsko. Samoloty faszystowskie napadały w dniu dzisiejszym Alcala de Henarez i Getafe, powodując pewne szkody materialne... Nasze lotnictwo od godz. 5 rano do późnych godzin popołudnia nalatywało koncentracje, obozy, tabory i oddziały maszerujące na południowym odcinku frontu madryckiego. Najpierw bombardowano kolumnę samochodów pancernych, potem 2 kolumny składające się każda z przeszło 50 samochodów ciężarowych. Lotnictwo myśliwskie nieprzyjaciela, choć obecne przy tych napadach, nie przystąpiło do walki.

W Illescas rzucono bomby na pociąg, który wioził wojsko, w końcu bombardowano z powodzeniem kolumnę zmotoryzowaną...

4 XI 36. „Front północny i północno-zachodni: ...Lotnictwo republikańskie działało przez cały dzień nad kolumnami nieprzyjacielskimi w strefie Grado...”

„Front aragoński: ...Lotnicy nasi działali przez kilka godzin nad całym frontem ...

Eskadra samolotów bombardowała koncentracje nieprzyjacielskie w Illescas, Grinon i Torrejon del Velasco, przyczyniając się do posunięcia się naszych oddziałów na ziemi, poprzedzonych przez czołgi. Inny patrol bombardował kolumnę samochodów ciężarowych w pobliżu mostu niedaleko stacji Pinto. 2 bomby 100 kg spadły na kolumnę i 2 inne tej samej wagi na most. Inna eskadra bombardowała później kolumnę składającą się z samochodów ciężarowych, niedaleko drogi z Torrejon de la Calzada i zgrupowanie nieprzyjacielskie w okolicach Gfinien. W końcu jeszcze inny patrol bombardował kolumnę i zgrupowania nieprzyjacielskie w Illiescas, Yailes i Yuncas.

Nasze samoloty myśliwskie przy swoim pierwszym locie nad Madrytem zdołały zapalić w powietrzu dwuosobowy bombowiec nieprzyjacielski. Drugi podobny samolot spadł, przy czym jeden z ludzi załogi skoczył ze spadochronem. Samolot niemiecki typu „Heinkel” został ostrzelany przez nasze samoloty myśliwskie. Ze sposobu, w jaki leciał, zdaje się, że został uszkodzony. Samolot „Junkers” został zapalony w powietrzu, a inne 2 „Junkersy” uciekły, napadnięte przez 2 nasze samoloty myśliwskie. O wczesnych godzinach rannych nasze lotnictwo bombardowało w Humanes kolumnę ciężarówek. W Moraleja zbombardowano zgrupowanie oddziałów nieprzyjacielskich, które miało 2 czołgi...”

5 XI 36. „Madryt ...W ciągu kilku walk powietrznych stoczonych w ciągu dzisiejszego przedpołudnia nad Madrytem nasze samoloty myśliwskie straciły 5 samolotów nieprzyjacielskich. Z jednego z nich, myśliwskiego samolotu włoskiego „Fiat 348”, skoczył na spadochronie pilot narodowości włoskiej nazwiskiem Picelli... Według oświadczeń jego w czasie ostatniego bombardowania lotniska w Talavera samoloty nasze zniszczyły zupełnie 5 samolotów, uszkadzając poważnie dalsze 4. Jeden z naszych pa-

troli bombowych złożony z 4 samolotów, zrzucił 24 bomby 100 kg na wielką kolumnę, która maszerowała w kierunku Leganes. Lotnicy stwierdzili, że wszystkie bomby spadły między wojsko powodując ogromne szkody. Inna kolumna faszystowska, która się ciągnęła na przestrzeni 1 km i szła z Fuenlabrada do Leganes, była również bombardowana. Na stacji w Fuenlabrada bombardowano pociąg wojskowy, który został trafiony 2 bombami. Również bombardowano zamaskowaną baterię faszystowską...

„...Po godz. 9 rano ukazały się nad Madrytem 3 wielkie samoloty bombowe, które latały nad stolicą zrzucając jakieś ulotki. Natychmiast zaczęła działać nasza obrona przeciwlotnicza. Kilka naszych samolotów myśliwskich wzbiło się w powietrze. Widząc to nieprzyjaciół chciał się wycofać z walki. Jeden z samolotów nieprzyjacielskich zestrzelony ogniem karabinów maszynowych zapalił się, a lotnik wyskoczył na spadochronie i dostał się do niewoli. Spadochron był zrobiony z jedwabiu pochodzenia włoskiego. Choć samolot uległ prawie całkowicie zniszczeniu, udało się stwierdzić, że jest wyrobu włoskiego. Podczas tego inne samoloty myśliwskie rzuciły się w pogoń za samolotami nieprzyjacielskimi, strącając jeszcze jeden, który został zniszczony, lecz po widocznych jeszcze napisach stwierdzono że pochodził z Niemiec...”

7 XI 36. „Madryt. ...Z rozporządzenia Ministerstwa Lotnictwa lotniska w Cuatro Vientos i Getafe (Madryt) oraz warsztaty lotnicze związane z nimi zostały przed kilku tygodniami zupełnie opuszczone. Puste pawilony i składnice zostały przedwczoraj z rozkazu ministra zniszczone...”

7 XI 36. „Front południowy. ...Lotnictwo faszystowskie napadło El Carpio, Podro Abat i Bujalanze. O wczesnych godzinach porannych jedna z naszych eskadr spotkała się na wysokości Vicalvarez z 3 samolotami myśliwskimi „Fiat”, które na próżno usiłowały ją napaść. Eskadra bombardowała kolumnę ciężarówek posuwających się drogą z Leganes do Carabanchel oraz 3 czołgi nieprzyjacielskie, które usiłowały się ukryć. Podczas drugiego lotu samoloty nasze pozostawały przez półtorej godziny nad Madrytem nie napotykając samolotów nieprzyjacielskich. W późnych godzinach popołudniowych nasze samoloty myśliwskie strąciły niemiecki aparat bombowy typu „Junkers”. Złe warunki atmosferyczne nie pozwoliły na bardziej ożywione działanie...”

8 XI 36. „Madryt. ...W parę minut po godz. 12-tej przelatywało nad Madrytem szereg nieprzyjacielskich samolotów bombowych, które zrzuciły w paru miejscach bomby zapalające i burzące. Samoloty myśliwskie, które im towarzyszyły puściły w ruch swe karabiny maszynowe... Nasze szybkie samoloty myśliwskie zmusiły nieprzyjaciela do ucieczki.”

„Front półn. i półn.-zach. ...Na odcinkach wschodnim i centralnym spokój. Lotnictwo nasze dokonało szeregu lotów wywiadowczych...”

„Front aragoński. ...Na odcinku Huesca lotnictwo nasze zniszczyło kolumnę, która maszerowała ku wschodniej części tego odcinka.”

10 XI 36. „Madryt: ...O godz. 9 trzy samoloty pod osłoną 10 samolotów myśliwskich bombardowały zgrupowanie nieprzyjacielskie i artylerię przeciwlotniczą w Carabanchel Alto. Z tych 6 samolotów myśliwskich wyleciało na spotkanie 20 samolotów faszystowskich, które ochraniały 6 trzysilnikowców przeznaczonych do bombardowania środka Madrytu. Wywiązała się walka w powietrzu, w czasie której uciekły najpierw trzysilnikowce, a następnie samoloty myśliwskie, które je ochraniały. Jeden z naszych pilotów został ranny i wylądował w Ucalvaro, przy czym samolot został lekko uszkodzony...”

11 XI 36. „Front środkowy: Nieprzyjaciel, który nacierał na Madryt, nie tylko nie posunął się naprzód, ale w późnych godzinach popołudniowych rozpoczął odwrót w Casa de Campo, gwałtownie bombardowany przez nasze lotnictwo...”

„...Trzysilnikowiec nieprzyjacielski z pełnym ładunkiem bomb przeszedł na naszą stronę lądując na lotnisku w Alcala. Dru gi podobny samolot został strącony przez nasze samoloty myśliwskie w pobliżu Florida...”

„...W ciągu wczorajszego południa wiele pocisków spadło na Madryt...”

„...Również latały nad Madrytem trzysilnikowce faszystowskie, które zrzuciły bomby na Cibeles i Palacio de las Cortes...”

„Wczoraj o godz. 15.30 latało nad Madrytem 5 trzysilnikowców faszystowskich, które zrzuciły około 20 bomb, powodując szereg pożarów i raniąc kilka osób.”

13 XI 36. *Front środkowy: „...Dwie eskadry bombowe wyleciały dzisiaj rano nad linie nieprzyjacielskie. Dwa samoloty spośród 3, które stanowiły drugą eskadrę, zagubiły się w gęstej mgłę, która panowała w tym dniu, i roztrzaskały się o zbocza wzgórz...”*

„...O godz. 16.30. Aby uniemożliwić natarcie, które przygotowali faszyci, wleciało 15 naszych samolotów myśliwskich. W Casa de Campo nie zastali nieprzyjaciela, lecz napotkali między drogami do Andaluzji i Toledo na wysokości Carabanchel wielkie skupienie jednostek lądowych, składające się z piechoty, kawalerii i czołgów. Samoloty przelatując prawie nad samą ziemią ostrzeliwały nieprzyjaciela ogniem koszącym...”

„...Kolumna została rozbita... Nieprzyjacielska artyleria przeciwlotnicza gwałtownie ostrzeliwała nasze samoloty — nie wyrządzając im jednak szkody...”

14 XI 36. *„Front środkowy: ...Nieprzyjaciel zamierzał dokonać w dniu dzisiejszym wielkiego natarcia na Madryt. Wielka ilość samolotów bombowych, chronionych przez samoloty myśliwskie, przyleciała nad miasto. Eskadry nasze wyleciały do przeciwnatarcia. W walce tej faszyci stracili 6 samolotów. W południe tegoż dnia stoczono drugą walkę powietrzną, w której wzięło udział wiele samolotów po obu stronach. Strącono 4 nieprzyjacielskie samoloty myśliwskie, a z naszych samolotów myśliwskich 2 nie powróciły do swej bazy.”*

„...Pierwszym z czynów dokonanych przez nasze lotnictwo było zbombardowanie 3 samolotami bombowymi stacji kolejowej w Getafe na linii do Estramadury. Zrzuciono 12 bomb. Nalot ten był atakowany przez jeden samolot nieprzyjacielski typu „Fiat”, lecz bez skutku. Wkrótce potem stoczono wielką walkę powietrzną na południe od Madrytu. 16 naszych samolotów myśliwskich, które osłaniały kilka „Breguetów”, zmusiło do walki powietrznej 12 nieprzyjacielskich samolotów myśliwskich, które eskortowały 5 samolotów niemieckich „Junkers”. 5 samolotów typu „Heinkel” strącono, a jeden z naszych „Breguetów” zestrzelił faszystowski samolot typu „Fiat”. Z naszej strony straciliśmy jeden samolot starszego typu marki „Breguet” i dwu rannych pilotów...”

„...Nieco później 4 z naszych samolotów bombowych zrzuciło 24 bomby na zgrupowania nieprzyjacielskiej piechoty w Carabanchel.”



Wnętrze domu trafionego bombą burzącą 300 kg.

16 XI 36. „Front środkowy: ...Jedna z naszych eskadr bombowych pojawiła się dziś rano o godz. 11.30 nad lotniskiem w Avilla, na którym znajdowało się 7 samolotów rozpoznawczych typu „Heinkel” i 3 samoloty myśliwskie tegoż samego typu. Zrzucano na nie 24 bomby...”

„...Inna eskadra napadła lotnisko w Torrijos, na które zrzucano 18 bomb. Część z nich spadła na budynki, a część na drzewa, pod którymi nieprzyjaciół ukrywał swoje samoloty. Podczas bombardowania przyleciały 2 samoloty faszystowskie, które zmuszono do ucieczki...”

„...Inna eskadra poleciała do Navalmorál, z zamiarem napadnięcia lotniska lecz zrezygnowała z zamiaru, gdyż na tym lotnisku nie było samolotów. Ta sama eskadra bombardowała stację kolejową w Tavalera...”

„...Przedmiotem gwałtownego napadu ze strony 12 naszych samolotów było lotnisko w Toledo. Na lotnisku tym było wiele samolotów, które ostrzeliwano z małej wysokości, a lotnicy nasi odlecieli dopiero wówczas, gdy wyczerpali ładunki swych 48 karabinów maszynowych. Jest pewne, że z ostrzeliwanych samolotów większość została zniszczona...”

„...Od godz. 7 nad frontami Madrytu odbywała się służba ochronna, przy czym eskadry, które ją pełniły, zmieniały się. Około godz. 9.30, kiedy lotnictwo nieprzyjacielskie bombardowało Madryt, nasze samoloty myśliwskie stoczyły z nieprzyjacielem walkę strącając jeden samolot myśliwski i jednego „Junkersa” bombowego.

...Na tę eskadrę natarły w powietrzu 2 samoloty typu „Heinkel”, lecące wyżej nad naszą eskadrą, pod naszą zaś eskadrą niżej lecące 6 samolotów typu „Heinkel” nie zdecydowało się na nas napaść...”

„...Trzecia eskadra, składająca się z 5 jednostek, napadła pozycje nieprzyjaciela w Villaverde, znajdujące się między tą miejscowością a rozwidleniem linii kolejowej. Eskadra ta napotkała 6 samolotów nieprzyjacielskich typu „Fiat”, z których jeden leciał wyżej nad niżej lecącymi 5 „Fiatami”. Nacierał tylko wyżej lecący...”

„...O godz. 17.45 stoczono nową walkę powietrzną. Nieprzyjacielskie samoloty bombowe zostały zaskoczone, gdy zamierzały zbombardować koszary w La Montana. Wywiązała się 20-minutowa walka, zakończona naszym zwycięstwem...”

„...Dziś w południe stoczono nową walkę nad Madrytem. Nasze samoloty myśliwskie zniszczyły 4 samoloty nieprzyjacielskie, z naszej strony straciliśmy 2 samoloty...”

„...W chwilę po godz. 15 ukazały się ponownie nad stolicą samoloty nieprzyjacielskie. Trzy trzysilnikowce leciały pod osłoną 8 samolotów myśliwskich. Samoloty te latały nad Madrytem i dotarłszy do brzegów rzeki Mansanares zrzuciły kilka bomb. Tymczasem nadleciały nad środek Madrytu samoloty rządowe, które napadły przeciwnika. Walka trwała przeszło pół godziny, w czasie której strącono 2 samoloty nieprzyjacielskie”.

16 XI 36. „O godz. 14, 14 naszych samolotów w niskim locie nad ziemią natarło ogniem karabinów maszynowych siły nieprzyjaciela w Casa de Campo. Po dokonaniu tego samoloty walczyły z nowym przeciwnikiem i zdołały strącić 2 samoloty niemieckie typu „Heinkel”.

„Madryt: ...Wczoraj rano lotnictwo faszystowskie ponownie bombardowało cywilną część Madrytu. Ludność w myśl instrukcji skryła się do schronów. Nasze samoloty myśliwskie ruszyły w pościg za nieprzyjacielem. Bombardowanie spowodowało sporo ofiar”.

17 XI 36. „Madryt: ..Lotnictwo faszystowskie bombardowało dziś miasto trzykrotnie, o godz. 16.30, 19 i 20. Bombardowania te spowodowały wiele pożarów i ofiar. Lotnictwo nieprzyjacielskie strąciło kilka samolotów.

O godz. 5.30 jedna z naszych eskadr pojawiła się nad Salamanca, bombardując stację kolejową, zapalając budynek i niszcząc dużą część materiału wojennego tam zawartego. Inna eskadra przybyła do Cadiz, zrzucając 18 bomb na arsenał i poszczególne urządzenia portu, będącego bazą statków faszystowskich. W Madrycie bombardowano o godz. 14 i 16 koncentracje nieprzyjacielskie. Po południu stoczono nową walkę powietrzną nad stolicą. Nasze 23 samoloty myśliwskie spotkały 7 „Junkersów” bombowych, lecące pod osłoną 8 samolotów myśliwskich — włoskich i niemieckich. Nieprzyjaciel stracił 5 samolotów typu „Heinkel”, 2 typu „Fiat” i 1 „Junkers”. Wczoraj po godz. 19.30 pojawiło się nad Madrytem kilka trzysilnikowców faszystowskich, które zrzuciły bomby w niektórych punktach miasta. Działa przeciwlotnicze ostrzeliwały je, lecz samoloty wzniósłszy się na znaczną wysokość zdołały spełnić swoje zadanie”.

18 XI 36. „Madryt: ...O godz. 8 jedna z naszych eskadr bombardowała lotnisko w Avila, które służy za główną bazę dla samolotów bombardujących Madryt. Bomby zrzucono na hangary i na pobliskie drzewa, pod którymi ukrywano samoloty.

W 50 minut później inna eskadra powtórzyła bombardowanie tego samego lotniska w Avila. W czasie tego wzleciał samolot myśliwski, który uciekł w kierunku Salamanki. Obie eskadry wróciły bez strat.

Nad Madrytem urządzono stałą służbę, która ma uniemożliwić bombardowanie miasta. Samoloty tej służby stoczyły o godz. 10.45 walkę powietrzną, w której straciliśmy 1 samolot myśliwski. W okolicy Puente de los Franceses lotnictwo nasze bombardowało zgrupowania nieprzyjacielskie...”

„Gijon: ...W ubiegłą niedzielę lotnictwo nasze zniszczyło trzysilnikowiec buntowniczy i zmusiło do ucieczki 2 inne samoloty faszystowskie. Wczoraj nasi lotnicy przeprowadzili bardzo ważne działania. O wczesnych godzinach porannych 12 samolotów rządowych poleciało na lotnisko nieprzyjacielskie Navia i zniżywszy lot do wysokości około 100 m rozpoczęło ogień z samolotów, niszcząc 2 samoloty i poważnie uszkodzając dalsze 4.

Lotnicy nasi działali także nad stolicą prowincji, zrzucając wielką ilość bomb na obiekty wskazane przez dowództwo...”

20 XI 36. „W dniu dzisiejszym nasze eskadry odbywały liczne loty ochronne nad Madrytem, bez możliwości umiejscowienia nieprzyjaciela. O godz. 11.45 ukazała się wielka ilość samolotów faszystowskich, złożona z 18 wielkich samolotów bombowych typu „Junkers“, 6 szybkich bombowców i 20 samolotów myśliwskich, stanowiących osłonę samolotów bombowych. Nasze eskadry natychmiast stoczyły z nieprzyjacielem walkę, w czasie której straciliśmy 2 samoloty myśliwskie i zniszczyliśmy nieprzyjacielowi 6 samolotów, z tego 3 trzysilnikowe „Junkers“ i 3 samoloty myśliwskie.

Jedna z naszych eskadr bombowych urządziła nalot na Palma de Mallorca, gdzie zburzyła lotnisko, zrzucając wiele bomb na sam środek tego lotniska, zajętego przez samoloty nieprzyjacielskie. Następnie bombardowano zbiorniki benzyny tej strefy, niszcząc je zupełnie.”

„Gijon: ...Lotnictwo republikańskie prowadziło dalej natarcie rozpoczęte w ubiegłą niedzielę bombardowaniem obiektów

wojskowych Oviedo. Po raz drugi nasze trzysilnikowce zbliżyły się do miejscowości, gdzie nieprzyjaciół ma lotnisko w pobliżu miasteczka Navia. W czasie pierwszych lotów rozpoznawczych nasi piloci mogli stwierdzić skutki bombardowania przeprowadzonego dnia poprzedniego na tym lotnisku, gdyż wiele samolotów było całkowicie rozbitych. W czasie tego lotu samoloty nasze powtórzyły bombardowanie, powodując wielkie zniszczenie na lotnisku.

Nasze samoloty działały też z wielkim powodzeniem w strefach Escamplero i Penaflores, gdzie lecąc bardzo nisko i ostrzeliwując z karabinów maszynowych, rozproszyły skupienie oddziałów nieprzyjacielskich i zdołały zmusić do ucieczki baterię, która ostrzeliwała nasze linie.

Lotnicy republikańscy zdołali odkryć pomieszczenie dowództwa nieprzyjacielskiego, położone w pobliżu Nalen, na południe od San Esteban de Pravia. Trzysilnikowce obrzuciły natychmiast kwaterę dowództwa wielką ilością bomb. Budynki Oviedo, gdzie przebywają oddziały buntownicze, były także przedmiotem nowego bombardowania. Następnie nasze samoloty kierując się ku prowincji Leon bombardowały oddziały nieprzyjacielskie, powodując olbrzymie straty...

23 XI 36. „Front środkowy: ...Komunikuj... Z powodu złych warunków atmosferycznych, tak jak i w dni poprzednie, nasze lotnictwo nie mogło wykonywać żadnych zadań.

Donoszą z Sewilli, że z dnia na dzień powiększa się wyczerpanie i demoralizacja, tak wśród osób cywilnych jak i wśród wojskowych. Między innymi przypisuje się to lotnictwu republikańskiemu. W ostatnim nalocie lotnictwa rządowego zabito 40 lotników i zniszczono 10 nowych samolotów typu „Caproni“.

26 XI 36. „Madryt: ...O godz. 6 rano patrol samolotów bombardował lotnisko nieprzyjacielskie położone na zachód od Talavera, gdzie się znajdowały o tej godzinie 4 samoloty bombowe, przystosowywane do lotu. Bomby zrzucone z wysokości 800 m spadły wszystkie bardzo dokładnie na linię utworzoną przez samoloty. Liczne patrole samolotów myśliwskich odbywały często loty ponad Madrytem.

O godz. 15 wleciało 31 samolotów myśliwskich na spotkanie nad stolicą, 8 „Junkersów“ i 20 samolotów myśliwskich nieprzyjacielskich. Rozpoczęto bitwę. „Junkersy“ uciekając przed po-

jawieniem się naszych samolotów zrzuciły część swych bomb na własne linie. Nieco później ukazał się nad Madrytem patrol „Junkersów” i 2 patrole samolotów typu „Caproni”, na które napadły nasze samoloty myśliwskie. To im uniemożliwiło zamierzone bombardowanie. Jeden „Junkers” został zniszczony i spadł między Casa de Campo a Cuatro Vientos.

Wszystkie nasze samoloty powróciły bez przeszkód do swych baz...”

1 XII 36. „Madryt. ...Na odcinku na zachód od Madrytu lotnictwo faszystowskie bombardowało gwałtownie, lecz bezskutecznie 5 trzysilnikowcami chronionymi przez 15 samolotów myśliwskich. W parę godzin później nieprzyjaciel zamierzał bombardować ponownie, lecz obecność 25 samolotów myśliwskich zmusiła lotników faszystowskich do ucieczki. Nasze lotnictwo natychmiast napadło linie nieprzyjacielskie wyrządzając wiele szkód...”

„...Potem powtórzono natarcie czołgami na odcinku Hume-ra — Pozuelo, poprzedzone wyłożonym ogniem artyleryjskim i bombardowaniem lotniczym, również bez skutku. Faszyci zmuszeni zostali do odwrotu ponosząc liczne straty...”

„...Faszyci trwają w swym zamiarze teroryzowania ludności Madrytu. Wczoraj lotnictwo nieprzyjacielskie dwukrotnie zamierzało dokonać swego morderczego dzieła nad ludnością madrycką. Zamiar udaremniły nasze samoloty myśliwskie. Artyleria nieprzyjacielska ze swej strony prowadziła nieludzkie działania bombardowania budynków nie służących do celów wojennych...”

2 XII 36. „Walencja: ...Patrol dwusilnikowców bombardował stację Algeciras, gdzie się znajdował pociąg naładowany amunicją. Pociąg został rozbity i spłonął. Dziś rano ponownie bombardowano lotnisko Aranzo, położone na południowy wschód od Salamanki. Bombardowanie przeprowadzono z wielką dokładnością. Inna eskadra bombardowała o godz. 3 popołudniu kilka obiektów wojskowych w Caceres. Nad Madrytem w ciągu rana i południa latały samoloty obrony stolicy. O 11 wzleciało 20 samolotów myśliwskich, żeby napaść 3 Junkersy. W jednym z niemieckich samolotów zapalił się silnik, wskutek czego Junkersy nie były w możności wykonania swego zadania, tj. bombar-



Ulice zawałone gruzami ze zbombardowanych domów.

dowania miasta. O godz. 4.45 popołudniu wleciało 36 naszych samolotów myśliwskich, wobec otrzymania meldunku, iż 14 samolotów myśliwskich i 5 bombowych zamierzało bombardować Madryt. Samoloty nieprzyjacielskie nie zdołały przejść naszych linii i uciekły nie wdając się w walkę...”

„...Wczoraj około godz. 10.30 latało nad stolicą republiki 15 trzysilnikowców pod ochroną dwudziestukilku samolotów myśliwskich, które miały za zadanie bombardowanie dzielnic madryckich. Niektóre bomby upadły na ulice: Jordan, Santa Maria, Martin de los Heros, Doctor Carceles, Vallehermoso, Bravo Murillo itd. Niektóre z bomb rzuconych przez nieprzyjaciela spowodowały pożary. Z chwilą gdy zaczęły działać baterie przeciwlotnicze porozmieszczane w różnych punktach miasta, samoloty uciekły...”

3 XII 36. „...Dzień dzisiejszy odznaczał się dużą działalnością naszych lotników na frontach środkowych. O godz. 9 rano patrol bombardował koncentrację nieprzyjacielskiej piechoty w Carabanchel Alto, przenosząc się później nad tereny wojskowe, które również bombardował. Wkrótce potem inny patrol udał się do Torrijos, gdzie odkrył nowe lotnisko nieprzyjacielskie, umieszczone na północ od miejscowości przy drodze bitej z San Marten do Valdeiglesias. Na lotnisku tym znajdowało się 10 samolotów myśliwskich, które wleciały z zamiarem napadnięcia naszych dwusilnikowców. Dwusilnikowce nieuszkodzone skierowały się do Madrytu wzdłuż linii kolejowej, a spotkawszy po drodze na stacji Canabas de la Sagra pociąg zbombardowały go skutecznie”.

„...Największego dzieła dokonała dziś o godz. 12.30 eskadra, której polecono napaść lotnisko w Talavera. Znajdowało się na nim 15 najnowocześniejszych samolotów bombowych, które właśnie nieprzyjaciół otrzymał. Zrzucano na nie z niedużej wysokości 48 dużych i 240 małych bomb. Prócz tego karabiny maszynowe napadających samolotów podziurawiły samoloty faszystowskie z wysokości nie przekraczającej 10 metrów. Wszystkie samoloty nieprzyjacielskie zostały zupełnie zniszczone. Niektóre z nich wybuchły rozpadając się w oczach naszych pilotów na kawałki. Był to najskuteczniejszy z nalotów dokonanych nad lotniskami nieprzyjacielskimi...”

5 XII 36. „...O 10 rano 10 naszych samolotów zniszczyło zupełnie na lotnisku Naval Moral 13 samolotów 3-silnikowych i 2 jednosilnikowe, napadając je z lotu skośnego na niedużej wysokości.

O 12.35 bombardowano lotnisko wojskowe w Sewilli, na którym było 9 dużych samolotów, 6 małych pomalowanych na czarno i 10 małych białych, na które zrzucono wszystkie bomby. Wkrótce potem lotnisko to ponownie bombardowało 5 samolotów z tej samej grupy. Eskadra ta zakończyła swój zagon nad Sewillą, bombardując znajdujące się przy stacji magazyny sprzętu wojennego. 5 samolotów myśliwskich wyszło na spotkanie naszych, do których strzelała również artyleria przeciwlotnicza, lecz wszystko to bezskutecznie, gdyż samoloty nasze powróciły bez uszkodzeń do własnych baz.

O 4. popołudniu 35 samolotów myśliwskich wyruszyło z poleceniem uniemożliwienia nieprzyjacielowi bombardowania Madrytu; napotkały 32 samoloty nieprzyjacielskie marki „Junkers” i „Caproni”, z którymi nie zdołały stoczyć walki, gdyż przeciwnik uciekł. Na frontach Teruel bombardowano szereg baterij nieprzyjacielskich.

Wczoraj jak zwykle odwiedziły nas niemieckie i włoskie samoloty na służbie zbuntowanych. Około 3. popołudniu grupa samolotów bombowych pod ochroną samolotów myśliwskich latała nad Madrytem i zrzucała bomby, które oprócz ofiar spowodowały szereg pożarów. Kilka bomb nie wybuchło...”

7 XII 36. „...O 10.30. rano 26 samolotów myśliwskich, które wyruszyły jako eskorta samolotów bombowych, napotkało nad Madrytem 14 samolotów niemieckich marki Heinkel, z którymi rozpoczęto walkę, strącając 3 z nich. Wszystkie nasze samoloty wylądowały bez uszkodzeń. Kilka eskadr bombardowało koncentracje faszystowskie w Villaviciosa de Odon i na drodze bitej na południe od tej miejscowości.

Eskadra nasza udała się na rozpoznanie aż do Ibizy, który to port bombardowała burząc pewne przygotowania, robione tam jak i w innych portach balearskich. Lotnictwo na służbie oddziałów rządowych w kraju Basków latało dziś nad Villareal de Alava, rzucając przeszło 100 bomb i osiągając duże wyniki. Nieprzyjacielskie samoloty myśliwskie chciały zapobiec temu, lecz

wyleciały im naprzeciw nasze samoloty myśliwskie, zmuszając do ucieczki...”

9 XII 36. „...Wczoraj w poniedziałek 5 naszych samolotów bombardowało skutecznie lotnisko Tablada w Sewilli, gdzie było 18 samolotów bombowych. W drodze powrotnej na eskadrę napadło 16 nieprzyjacielskich samolotów myśliwskich. W walce tej straciliśmy 1 dwusilnikowiec. Dziś o 3. po południu 21 Junkersów bombardowało lotnisko Alcala de Henares, na którym wyrządziły pewne szkody. Na wiadomość o tym napadzie wyleciały nasze samoloty myśliwskie, które napadły na Junkersy, strącając 1 z nich. Lotnictwo rządowe z Andujar bombardowało bardzo skutecznie umocnienia nieprzyjacielskie w Virgen de la Cabeza. Lotnictwo na usługach wojska baskijskiego bombardowało Villarreal de Alava, zrzucając 66 bomb. Podczas tego doszło do walki powietrznej, w której strącono 3 samoloty nieprzyjacielskie a 1 zmuszono do lądowania. Godne podkreślenia, że walkę prowadziło 6 samolotów rządowych przeciw 20 samolotom nieprzyjacielskim nad samym lotniskiem Lecue, bazą nieprzyjacielską...”

17 XII 36. „Walencja: ...O 13.45. znalazło się nad Madrytem 25 samolotów nieprzyjacielskich „Junkers” w eskorcie 16 samolotów myśliwskich „Heinkel” z zamiarem bombardowania dzielnic robotniczych stolicy. Przeciw nim wyleciało 25 naszych samolotów myśliwskich zmuszając je do walki. Strącono 4 nieprzyjacielskie samoloty myśliwskie i jeden Junkers. Ten ostatni spadł w płomieniach na Cuatro Vientos...”

5 I 37. „Front północny: ...O godz. 16. ukazało się nad Bilbao 18 samolotów nieprzyjacielskich, które rzucały na miasto bomby kruszące i zapalające. Przeciw tym samolotom wyleciały nasze samoloty myśliwskie wszczynając walkę nad samym Bilbao, podczas której strącono 3 samoloty nieprzyjacielskie. Jeden spadł w płomieniach w Larresequito, drugi w Alonsotegui i trzeci w Enecuri, na przedmieściach Bilbao. Wszystkie załogi strąconych samolotów są Niemcami. Jeden z nich, który wyskoczył ze spadochronem, wylądował w Irelabarri. Gdy się zbliżał do niego milicjant, Niemiec zastrzelił go z rewolweru. Drugi milicjant idący z tyłu zastrzelił lotnika.

W walce powietrznej stracony został jeden z naszych samolotów myśliwskich..."

15 I 37. „...Dziś rano o 7. rozpoczęło się silne natarcie na lądzie, morzu i w powietrzu na Malagę. Przybyła tam eskadra 2-silnikowców, które napotkały krążowniki „Canarias” i „Cervera”, kanonierkę „Canovas del Castillo” i kilka mniejszych okrętów. Jeden z naszych samolotów zdołał rzucić na „Cervera” 2 bomby 100 kg. „Cervera” się wycofał, udając się natychmiast na Ceutę. Z chwilą ukazania się reszty naszej eskadry okręty pirackie rozproszyły się uciekając całą parą...”

* * *

W marcu nastąpiło słynne natarcie korpusu włoskiego spod Guadalajara na Madryt, zakończone zupełnym niepowodzeniem. Jednym z bardzo ważnych środków, który się przyczynił do powstrzymania natarcia włoskiego, było lotnictwo.

* * *

9 III 37. „Front środkowy: ...Dziś rano na odcinku Guadalajara nieprzyjaciół nacierał gwałtownie przy pomocy 30 czołgów, karabinów maszynowych i licznej artylerii. Spotkanie było ciężkie, lecz nasze oddziały wytrzymały natarcie pomimo gwałtownego ognia przeciwników. Później żołnierze nasi z całą siłą wykonali przeciwnatarcie, unieszkodliwiając 2 czołgi i biorąc kilku jeńców, m. i. kilku żołnierzy narodowości włoskiej. Na pozostałych odcinkach bez zmiany...”

14 III 37. „...Godz. 23. Dziś rano o 8.15. wyleciała z jednego z lotnisk w pobliżu Madrytu eskadra z poleceniem ostrzeliwania i bombardowania zgrupowań nieprzyjacielskich, które by napotkano na froncie Guadalajara. Na wysokości Trijueque nasze samoloty spotkały 5 „Heinkel”, z którymi wszczęły walkę. Dowódca eskadry widział, jak jeden z faszystowskich samolotów myśliwskich zaatakowany przez niego spadał, lecz skutek mgły stracił go z oczu.

Po zakończeniu tej bitwy eskadra spełniła swe zadanie, bombardując zgrupowania, jakie odkryła na prawo od głównej drogi bitej na wysokości 84 km. Po lewej stronie tej drogi ostrzeliwała również intensywnie inne oddziały. Nieprzyjacielska artyleria

przeciwlotnicza ostrzeliwała nasze samoloty, lecz wszystkie bez uszkodzeń powróciły do swych baz.

O 10.45. wzleciało około 20 samolotów, które bombardowały i ostrzeliwały nieprzyjaciela w tych samych miejscach, gdzie eskadra poprzednia, dokonując tego również bez strat po naszej stronie.

Krótko po 10. ukazało się na froncie Guadalajara lotnictwo nieprzyjacielskie. Natychmiast wzleciały nasze samoloty my-



Ulice zawałone gruzami ze zbombardowanych domów.

śliwskie, które napotkały samoloty bombowe „Junkers“ i „Fokker“ w eskorcie myśliwskich Fiatów. W ciągu walki strącony został 1 Fiat, a 1 z Fokkerów wylądował wskutek uszkodzeń...”

15 III 37. „...Od wczesnych godzin rannych dokonano szeregu lotów rozpoznawczych nad poszczególnymi frontami w pobliżu Madrytu, przy czym stwierdzono, iż położenie nieprzyjaciela było takie same jak wczoraj.

O 8.30., gdy eskadra rządowa bombardowała linie nieprzyjacielskie na odcinku Guadalajara, została zaskoczona od tyłu przez eskadrę samolotów „Fiat“. Nasi rzucili czym prędzej bom-

by na wyznaczone obiekty, wydając walkę Fiatom, w której strącili jednego Fiata, który spadł o 5 km na północ od Trijueque, oraz uszkodzili drugiego, który był zmuszony lądować. Nasze samoloty nie poniosły żadnej szkody...”

Godz. 21. „...W ciągu dnia stoczono szereg bitew powietrznych prócz podanej poprzednio. W dniu dzisiejszym samoloty republikańskie rzuciły na linie nieprzyjacielskie 100 bomb oraz wystrzeliły przeszło 5.000 nabozi z karabinów maszynowych.

W Ledanca i Almadrones bombardowano kilka zmotoryzowanych kolumn. Bombardowanie powtórzono nad zmotoryzowaną kolumną, która się znajdowała w Ledanca i składała się z czołgów, samochodów pancernych i ciężarowych. Na drodze bitej z Ledanca do Ontanares bombardowano kolumnę złożoną z 20 samochodów. Również bombardowano kolumnę nieprzyjacielską na skrzyżowaniu drogi bitej do Almadrones. Bomba 250 kg spadła w środek skupienia, a druga, 150 kg niedaleko od niej. Tej eskadry bombowej broniły 2 jednopłatowce myśliwskie, które wydały walkę 2 „Heinklom” nieprzyjacielskim strącając je, jak się zdaje...”

16 III 37. „...25 samolotów bombowych bombardowało dziś rano pozycje nieprzyjacielskie w Brihuega i okolicach tej miejscowości z wielką gwałtownością. Z niesłychaną dokładnością rzucono 760 bomb. Następnie 3 eskadry samolotów myśliwskich w łącznej sile 30 samolotów napadły na zgrupowania nieprzyjacielskie tego odcinka, na które rzuciły 120 bomb oraz niezliczoną ilość pocisków karabinów maszynowych. Napady osłaniane przez eskadry jednopłatowców można uważać za najskuteczniejsze z dokonanych przez nasze lotnictwo w ciągu ostatniej kampanii. Bomby spadały na zgrupowania nieprzyjacielskie z dużą dokładnością. Szkody poniesione przez faszystów muszą być olbrzymie. Pole nieprzyjacielskie po tym bombardowaniu pokryte było chmurą dymu i kurzu...”

„...Nawet w czasie wielkiej wojny nie stwierdzono takich bitew, jak ta, która wrzała rano na froncie Guadalajara, tak pod względem ilości samolotów walczących (setka po obu stronach), jak i skutków interwencji naszej floty powietrznej...”

„...Piloci nasi, którzy w sierpniu 1936 nie umieli jeszcze prowadzić samolotu, wykazują niezwykle doświadczenie i bohaterstwo. Są to czynnik, które łącznie z samolotami szybkimi i sku-

tecznymi sprawiają, że lotnictwo nasze góruje nad nieprzyjacielskim, mającym najnowocześniejsze samoloty niemieckie i włoskie.

Lotnictwo nieprzyjacielskie w spotkaniu z lotnictwem republikańskim jak wczoraj ponosi szereg strat. W spotkaniu rannym straciło 4 samoloty; 3 Fiaty i 1 samolot dwusilnikowy.

Nasze samoloty latały nad zgromadzeniami nieprzyjacielskimi i udaremniły natarcie na nasze linie. Przed południem rzucono na Włochów 760 dużych bomb... W ciągu bombardowania nasze samoloty myśliwskie karabinami maszynowymi kosiły uchodźców, na których rzucały również ręczne granaty..."

18 III 37. „...Eskadra złożona z 15 samolotów wzleciała o 13.45. z poleceniem bombardowania pozycji nieprzyjacielskich w Brihuega i okolicach tej miejscowości. Na obiekty te rzucono 360 bomb. Potem samoloty zniżyły swój lot i lecąc ukośnie ostrzeliwały z karabinów maszynowych skupienia oddziałów włoskich i innych formacyj faszystowskich, na które wystrzeliły 12.000 naboji.

Niedługo potem inna eskadra bombowa pod ochroną 45 samolotów myśliwskich powtórzyła napad na te same obiekty, lecz ze znacznie większą intensywnością, gdyż bombardowanie trwało godzinę. Po ukończeniu bombardowania 45 samolotów myśliwskich zniżyło się niemal do ziemi i ostrzeliwało z karabinów maszynowych skupienia buntownicze, na które dało 25.000 strzałów. Skutki tych napadów musiały być naprawdę straszne“.

20 III 37. „Front środkowy: ...W ciągu dzisiejszego rana lotnictwo nasze dokonało bardzo głębokich lotów rozpoznawczych na froncie Guadalajara. Zauważono na drodze bitej dużą ilość samochodów ciężarowych i innych pojazdów udających się w kierunku przeciwnym niż kilka dni temu w swym natarciu na Guadalajara, co dowodzi, że w dalszym ciągu trwa wycofywanie się dywizyj włoskich i buntowników hiszpańskich. Lotnictwo republikańskie nie potrzebuje ochraniać oddziałów lądowych, gdyż te w swym posuwaniu się naprzód na oznaczone pozycje nie napotykają nieprzyjaciela. Zła pogoda uniemożliwiła dokonanie lotów popołudniu...”

„Technicy Ministerstwa Marynarki i Lotnictwa badają jeden z samolotów „Junkers” straconych przed paru dniami na od-

cinku Guadalajara. Jest to najnowszy wzór niemieckiego samolotu bojowego, trzymany w tajemnicy przez władze wojskowe Rzeszy. Samoloty te pędzone są nie benzyną, lecz ciężkimi olejami, co prawie uniemożliwia ich zapalenie. W jednym tylko dniu pomimo nadzwyczajnej szybkości nowych Junkersów nasze samoloty myśliwskie straciły 3 z tych samolotów, uszkodziwszy jeszcze 2, które wylądowały przymusowo. Technicy hiszpańscy poznali na tych samolotach cały szereg bardzo ciekawych szczegółów..."

20 III 37.O godz. 14. eskadry bombowe, szturmowe i myśliwskie w sile 80 samolotów wyleciały w poszukiwaniu nieprzyjaciela, który był w dużej odległości od naszych linii na froncie Guadalajara. Samoloty zrzucały cały zapas bomb na długą kolumnę samochodów ciężarowych i na szereg zgrupowań formacji, powodując wiele strat i uszkodzeń w sprzęcie. Widziano, jak wylatują w powietrze samochody ciężarowe rozbite przez bomby. Po ukończeniu nalotu samoloty ostrzeliwały z karabinów maszynowych zbiegów, wyrzucając na nich przeszło 100.000 pocisków. Dziś rano lotnictwo faszystowskie napadło na lotniska w Barajas i Alcalá de Henares, wyrządzając nieznaczne szkody..."

....6 samolotów bombowych odkryło pod Almandrones 30 samochodów ciężarowych, stojących na drodze bitej z La Junguera w kierunku Algora między kilometrem 104 a 106. Odtąd aż do Algora napotkano więcej samochodów ciężarowych, w liczbie mniej więcej 500, jak również wielu pieszych tak na drodze bitej jak i dokoła niej, poruszających się w nieładzie. 25 nieprzyjacielskich samolotów myśliwskich Fiat i Heinkel, znajdujących się nad Mirabueno, zaczęło wzlatywać, żeby napaść nasze samoloty i uniemożliwić im bombardowanie, lecz zanim zdołały tego dokonać, nasze samoloty doleciały nad zgrupowanie w Algora i rzuciły cały swój ładunek bomb, oraz na porostawiane wzdłuż drogi baterie, które je ostrzeliwały.

Samoloty rządowe dokonały bombardowania z wysokości 1.000 m, po czym skryły się za chmurami i powróciły bez uszkodzeń do swych baz. Jeden z obserwatorów widział, jak nieprzyjacielski Fiat wycofywał się wśród dymu..."

....Dziś o godz. 15.22. bombardowano z wysokości 1.500 m stację w Sigüenza; bombardowania dokonały 2 nasze patrole,

które rzuciły na urządzenia kolejowe 2 bomby 250 kg, 10 — 100 kg, 20 — 50 kg i 20 — 10 kg, przy czym wszystkie spadły na obiekty kolejowe, a przede wszystkim na pociągi wojskowe, w liczbie około 15. Wskutek bombardowania nastąpiła na stacji straszliwa eksplozja, co każe przypuszczać, iż zniszczony został zbiornik z materiałami łatwopalnymi. W czasie tego nalotu ukazało się 12 samolotów myśliwskich Fiat, z których tylko 2 rzuciły się do napadu. Jeden z nich został strącony. Artyleria przeciwlotnicza bardzo nas ostrzeliwała, lecz pociski jej nie dosięgły naszych samolotów...”

*

*

*

Po nieudalym natarciu powstańców pod Guadalajarą następuje okres przegrupowań i wszczęcie szeregu nowych działań. Front madrycki jest stale na czasie, jednak gen. Franco dąży do zdobycia go drogą pośrednią, widząc bezowocność wysiłków w walkach bezpośrednich o Madryt, bogato wyposażony w środki obronne.

Dla związania jak największych sił „czerwonych” na froncie madryckim powstańcy ani chwili nie dają spokoju obrońcom Madrytu. Działanie to ma charakter nękający z pozorami zaczepnymi.

Główny wysiłek oddziałów powstańczych kieruje się na północ, gdzie gen. Franco postanawia zwinąć front północny i zająć kraj Basków. Front ten ciągle szachował północne skrzydło i tyły powstańcze, był więc bardzo niedogodny dla wszelkich poczynań gen. Franco na północy.

W tym czasie „czerwoni” wykazali pewną ruchliwość na froncie południowym, dążąc do osiągnięć terenowych i wyrównania linii frontu. Jednak silne uderzenie gen. Franco na północy zmusza ich do udzielenia pomocy Baskom, wskutek czego rozpoczęte działanie na południu kończy się niezbyt wielkim powodzeniem. Po prostu nie ma dostatecznych odwodów, aby móc być czynnym jednocześnie na kilku frontach.

*

*

*

13 V 37. „Odcinek wschodni: ...Dzisiaj rano, zaraz po godz. 5, bombardowano Garrovillas, zrzucając bomby między 2 mosty: jeden kołowy, a drugi kolejowy.

O godz. 7.25 bombardowano kolumnę złożoną z 20 do 25 samochodów w okolicy Miajadas. Bombardowano dworzec kolejowy w Merida, budynki i licznie przygotowane pociągi...”

Odcinek północny: „...Wczoraj rano bardzo gwałtownie bombardowano koszary w Oviedo...”

Odcinek środkowy: „...O godz. 6 rano 14 samolotów bombardowało gwałtownie i skutecznie dworzec kolejowy w Toledo, gdzie stał przygotowany pociąg z bardzo wielką ilością wagonów, którego większa część została zniszczona. Bombardowano też pozycje artyleryjskie w pobliżu Venta del Macho na lewym brzegu rzeki Tajo, na południowy wschód od Toledo, jak również baterie w pobliżu cmentarza i pustelni San Roque.

Nasze lotnictwo ostrzeliwało kolumnę ciężarówek w pobliżu mostu San Martin na drodze polnej z Arges oraz nieprzyjacielskie rowy strzeleckie na północ od Pezuela...”

„Odcinek aragoński: ...O godz. 10, 14, 17.30, 18.15, 18.30 bombardowano dziś fabryki sprzętu wojennego oraz elektrownię w Sabananigo, niszcząc prawie zupełnie obie te ważne placówki przemysłowe. Do naszych samolotów strzelano bardzo gwałtownie z dział przeciwlotniczych. Wszystkie samoloty powróciły bez przeszkody do swych baz...”

„Odcinek zachodni: ...3 samoloty republikańskie bombardowały dziś działy wytwarzające środki wybuchowe w fabryce Sabananigo. Bombardowanie było bardzo skuteczne, z fabryki pozostały tylko zgłiszcz...”

27 V 37. „...Lotnictwo nasze powtórzyło dzisiaj bombardowanie Palma de Mallorca. O godz. 6 rano 9 samolotów tworzących 2 eskadry bombardowało okręty, zakotwiczone na redzie, które faszysti przeznaczają do przewozów wojskowych. Jedna bomba spadła na statek handlowy, zapalając go. Inne okręty stojące w pobliżu ucierpiały także wskutek napadu.

Samoloty latały później nad komendą wojskową i koszarami, rzucając bomby na te budynki. Szkody poczynione tym budynkom wojskowym były olbrzymie. Nasze samoloty widziały niewyrażnie z wielkiej odległości, 2 wodnopłatowce nieprzyjacielskie.

skie. Nie spotkały samolotów myśliwskich i ledwie uszły przed ogniem baterij przeciwlotniczych.

Wyprawa obyła się bez strat z naszej strony..."

29 V 37. „Odcinek aragoński: ...Wczoraj o godz. 19 bombardowano obiekty wojskowe w Huesca z pomyślnym wynikiem.

Dziś o godz. 0.15 bombardowano Panteano de la Nava. 2 potężne bomby spadły na koniec doku, a 2 inne na maszynownię.

O godz. 0.30 bombardowano obiekty w Belchite z pomyślnym wynikiem. O godz. 19 bombardowano fabrykę w Sabana-nigo, niszcząc składnicę środków wybuchowych i amoniaku. Wybuchła tam gwałtowna eksplozja. Zniszczono też całkowicie składnice: chloru, amoniaku i środków wybuchowych.

O godz. 1 popołudniu 2 eskadry samolotów bombowych ukazały się nad lotniskiem w Soria, gdzie nieprzyjaciół miał 50 samolotów. Obydwie eskadry bombardowały i ostrzeliwały intensywnie pole, niszcząc większą część samolotów, zgromadzonych w wielkiej ilości przez faszystów..."

30 V 37. „Walencja: ...Dzisiejszego popołudnia wyruszyły ze swej bazy 2 samoloty dla odbycia lotów rozpoznawczych nad Balearami. Przelatując nad Ibizą były gwałtownie ostrzeliwane przez okręt wojenny, stojący o 200 m od brzegu, pomimo że nie wykonywały napadu ani przeciw temu okrętowi, ani przeciw miastu.

Samoloty odpowiedziały na napad rzucając 12 bomb, z których 4 spadły na pokład statku powodując eksplozję... Napadnięty statek jest, jak się zdaje, niemieckim krążownikiem „Admiral Scheer“..."

(Uwaga: W następnym komunikacie sprostowano, iż był to krążownik „Deutschland“, a wskutek bomb straciło życie 24 marynarzy, a kilkudziesięciu odniosło rany).

2 VI 37. „Odcinek środkowy: ...Lotnictwo współpracuje w działaniach prowadzonych w częściach północnych Sierra, w kierunku La Granja. 6 jednomotowców i 11 dwumotowców bombardowało koncentracje nieprzyjacielskie na drodze polnej z Segovii do Revenga i w ich okolicy. 15 samolotów myśliwskich wspierało 18 bombowych, które napadły bardzo gwałtownie pozycje nieprzyjacielskie na drodze polnej z Segovii do La Gran-

ja i z Segovii do Ravenga, przede wszystkim pozycje pewnych baterij artyleryjskich, które po naszym bombardowaniu przestały strzelać. Wszystkie te działania odbyły się bez szkód po naszej stronie..."

15 VI 37. „Front aragoński: ...Dziś na froncie rozegrała się wielka walka powietrzna. Nasze samoloty myśliwskie rozpoczęły walkę z 30 „Fiatami” nieprzyjacielskimi. Pokonaliśmy 7 samolotów, z których 5 spadło na nasze terytorium. Ze swej strony straciliśmy 4 samoloty myśliwskie, 2 pilotów poniosło śmierć,



Ulice zawałone gruzami ze zbombardowanych domów.

2 inni ocalili się skacząc przy pomocy spadochronów na nasze linie..."

*
* *

Tymczasem rozpoczyna się natarcie z Madrytu na Brunete (na zachód od Madrytu), przygotowane w tajemnicy wielkim nakładem sił i środków. Natarcie prowadzi naczelný wódz obrony Madrytu gen. Miaja. Celem natarcia jest dopomożenie Baskom, bardzo silnie naciskanym przez oddziały powstańcze. Przez działania zaczepne gen. Miaja chce odciążyć front pół-

nocny, albowiem liczy się z koniecznością przerzucenia przez gen. Franco odwodów z frontu baskijskiego na front madrycki. Z drugiej strony licząc się ze słabszymi siłami powstańców pod Madrytem pragnie wykorzystać powodzenie przez zaskoczenie przeciwnika i odsunięcie wskutek tego linii frontu biegnącej wzdłuż przedmieść madryckich więcej na zachód. To pozbycie się nieprzyjemnego i niebezpiecznego sąsiedztwa oddziałów powstańczych ze stolicą państwa jest konieczne, aby podnieść i poprawić ducha ludności madryckiej, ostrzeliwanej prawie codziennie z dział powstańczych, umieszczonych na sąsiednich wzgórzach.

W natarciu bardzo ważne zadanie powierzono lotnictwu. Ma ono bombardować odwody i stanowiska ogniowe nieprzyjaciela, utrudniać dowóz posiłków z północy i wreszcie bombardować lotniska. Każde natarcie piechoty i czołgów jest poprzedzone szturmowym działaniem lotnictwa na pozycję nieprzyjacielską. Nad polem walki pracują silne zespoły lotnictwa myśliwskiego, zwalczające samoloty nieprzyjacielskie.

Natarcie pomimo staranności przygotowań i ogromnego, jak na stosunki hiszpańskie, nagromadzenia środków, utyka po kilku dniach powodzenia. Powodzenie, które gen. Miaja osiągnął w pierwszych dniach, zawdzięczał czynnikowi zaskoczenia. Pośpiesznie zgromadzone przez gen. Franca odwody powstrzymują napór oddziałów gen. Miaja. Po miesiącu działania zaczepne urywają się całkowicie, gen. Miaja nie ma już sił do dalszego działania zaczepnego, wobec czego przechodzi do obrony. Początkowy zysk terenowy, utracony w przeciwnatarciach oddziałów powstańczych, nie dał upragnionego odsunięcia linii frontu od Madrytu, natomiast kosztował morze krwi ludzkiej. Działania te nie dały też spodziewanego wysiłku dla Basków, albowiem nie uratowały od ostatecznego zwinięcia kraju Basków i jego jednorocznej niepodległości.

*

*

*

12 VII 37. „...Między ulotkami zrzuconymi przez dzielnych lotników rządowych znalazły się na ulicach Madrytu następujące:

Obywatele!

Siły zbrojne Republiki rozpoczęły natarcie. Brunete, Villanueva de la Canada, Romanillos, Quijorna i inne miasta wpadły w nasze ręce.

Wkrótce Madryt będzie uwolniony od oblężenia, zdrajców i cudzoziemców.

Zbliża się wolność naszej Ojczyzny.

Niech żyje Republika.

(—) Komisariat wojny, Inspektorat centralny“.

21 VII 37. „Front środkowy: „W nocy z dn. 19 na 20, nasze samoloty myśliwskie czterokrotnie wylatywały przeciwko samolotom faszystowskim, które latały nad Alcala i bombardowały okolice. Nasze samoloty myśliwskie dwa razy ostrzeliwały samoloty nieprzyjacielskie. Rano dokonano szeregu lotów rozpoznawczych“.

WNIOSKI.

Szereg komunikatów wojennych przytoczonych z rocznej działalności lotnictwa rządowego w Hiszpanii nie daje nam jeszcze całkowitego obrazu działań. Nie dlatego, żeśmy nie umieścili wszystkich komunikatów, ale z tej prostej przyczyny, że nie możemy odtworzyć obecnie położenia naziemnego, na tle którego toczyły się działania lotnictwa. Po drugie brak nam całego szeregu materiałów sprawozdawczych, które prawdopodobnie dopiero po wojnie ujrzą światło dzienne. Z tego jednak cośmy mogli rozpatrzeć i w wyjątkach tu przytoczyć, możemy już teraz, w drugim roku wojny, wyciągnąć pewne ogólne wnioski.

Najważniejszymi zdarzeniami w ciągu pierwszego roku wojny domowej było przerzucenie korpusu marokańskiego do Hiszpanii, zajęcie przez powstańców w lipcu Seville, w sierpniu Meridy i Badajoz, we wrześniu Talavery, Irunu, Toledo, oraz działania w jesieni 1936 r., które doprowadziły oddziały gen. Franco w październiku pod Madryt; w lutym 1937 r. zdobycie Malagi; w marcu 1937 r. nieudane natarcie korpusu włoskiego spod Guadalajara; w czerwcu zajęcie Bilbao i stopniowe zwi-

nięcie frontu północnego; wreszcie, odparcie nieudanego natarcia „czerwonych“ w lipcu 1937 r. pod Brunete (zach. od Madrytu). Wynikiem tych działań, prowadzonych ze zmiennym szczęściem, jest zajęcie przez Franca $\frac{2}{3}$ terytorium Hiszpanii, zamieszkanego przez 15 milionów ludności. „Czerwoni“ mają $\frac{1}{3}$ część terytorium Hiszpanii i mniej więcej $\frac{1}{3}$ część ludności.

Mówimy tutaj o tym, aby tym wyraźniej podkreślić rolę, jaką spełniło dotychczas lotnictwo.

Nie ulega już dziś wątpliwości, iż rola lotnictwa w Hiszpanii została sprowadzona głównie do czynnika pomocniczego wojska lądowego. Ściślej mówiąc, lotnictwo niejako sprowadzono w jego działalności do pola walki armii lądowych. Wszelkie teorie o samodzielnych działaniach wielkich zespołów lotniczych w rodzaju armii powietrznej w Hiszpanii tylko teoriami pozostają. To jest rzeczą obojętną, jak np. Prieto, minister obrony narodowej (połączone ministerstwa: wojny, marynarki i lotnictwa) będzie określał swe szczupłe siły lotnicze. Czy się będą nazywały armiami, czy dywizjami, to nie zmieni postaci rzeczy. Tak samo jest obojętne, jakie przewiduje ramy organizacyjne w rozporządzeniu, uniezależniającym lotnictwo, bo trzeba się liczyć z faktami realnymi, które nam mówią, że stan liczebny lotnictwa hiszpańskiego nie pozwala na utworzenie wielkich związków lotniczych, które by mogły oddziaływać bardziej rozstrzygająco na zakończenie wojny.

Jeśli zatem będziemy szukali w wojnie powietrznej w Hiszpanii zjawisk, które by były potwierdzeniem rozmaitego rodzaju poglądów w rodzaju teorii „Douheta“, to tego nie znajdziemy. Dla wielu ludzi traktujących sprawę powierzchownie daje to podstawę do wysuwania mylnych wniosków o małej przydatności lotnictwa i niedużej jego skuteczności w działaniach wojennych.

Pomimo tych wszystkich zastrzeżeń lotnictwo działające po obu stronach walczących w Hiszpanii dało mnóstwo bogatego materiału doświadczalnego i wiele nowych sposobów użycia go w działaniach wojennych.

Patrząc z pewnej już odległości na roczną działalność lotnictwa w Hiszpanii musimy dojść do ciekawego wniosku, że taktyka tego lotnictwa, zwłaszcza po stronie „czerwonych“, jest taktyką słabych. Ściślej mówiąc taktyką małego lotnictwa. Stronę rządową nie stać na działania w wielkim stylu, bo po

prostu nie ma na to sił. W walkach, gdzie przeciwnik głównie się broni, gdzie jak w wojnie domowej cele miejscowe stają czasami na pierwszym miejscu przed celami o znaczeniu strategicznym, użycie lotnictwa musi być nieraz sprzeczne z czystymi doktrynami wojennymi.

Charakter działań obu stron narzucił poniekąd i taktykę działań lotnictw. Powstańcy są od początku wojny stroną zaczepną, kiedy rządowcy, pomimo szumnych nieraz zapowiedzi,



Sytuacja wojny domowej w Hiszpanii w czerwcu 1937 r.

znajdują się stale w obronie. Ich takie czy inne kroki zaczepne mają na celu albo uprzedzenie ciosu napastnika, albo poprawienie sobie położenia. Jest rzeczą znamionną, że dotychczas ani jedno z działań zaczepnych, które przeprowadzili „czerwoni“, nie dało większego pomyslnego wyniku. Nie mniej jest rzeczą charakterystyczną, że uporczywa obrona czerwonych dowodzi pewnej skuteczności działań obronnych. Pomimo bowiem drugiego już roku wojny żadne z dotychczasowych działań powstańców nie dało stanowczego zwycięstwa, a tym samym zakończenia wojny. Madryt pomimo rozlicznych wysił-

ków gen. Franco znajduje się jeszcze ciągle w rękach rządowych.

Mówiliśmy, że charakter działań naziemnych wyciska swe piętno na działaniach lotniczych. Powstańcy, będący stale usposobieni zaczepnie, w tym samym duchu usposobili swe lotnictwo. Odwrotnie ma się rzecz po stronie rządowej. Stąd zapewne widzimy silniejsze działanie lotnictwa bombowego u powstańców niż u rządowców. I na odwrót, po stronie „czerwonej“ główną uwagę poświęcono lotnictwu myśliwskiemu, z tej prostej przyczyny, że lotnictwo myśliwskie jest w zasadzie czynnikiem obrony.

Użycie całego rozporządzalnego lotnictwa do przewiezienia oddziałów z Maroka do południowej Hiszpanii w pierwszym okresie wojny, następnie osłona transportów morskich z tego samego Maroka przez lotnictwo, wreszcie zdobycie Majorki przy pomocy lotnictwa bombowego, pomimo oddalenia wysp Balearskich od baz lotniczych, zawierało już zarodek celowego i mądrze przeprowadzonego działania o charakterze strategicznym. W dalszych działaniach widzimy, jaką myślą przewodnią kieruje się Franco w użyciu swego lotnictwa. W każdym działaniu zaczepnym, a więc na Madryt, Malagę, Bilbao i Santander, skupia gros swego lotnictwa na najważniejszym kierunku działań, aby uzyskać rozstrzygnięcie. Działania na Madryt były najgroźniejsze w skutkach, dzięki niszczącej sile nagromadzonego lotnictwa bombowego. Że Bilbao padło, to głównie należy przypisać lotnictwu. Wiedzą coś o tym Baskowie, którzy nieustannie dopominali się w Walencji przysłania posiłków lotniczych. W walce o wyznaczone cele Franco nie waha się obracać całych dzielnic miast w gruzy, pragnąc za pomocą zniszczeń materialnych i nacisku moralnego wymusić kapitulację „czerwonych“. Lotnictwo Franca jest dyspozycyjnym taranem naczelnego wodza, który go przerzuca tam, gdzie szuka rozstrzygnięcia. Jego głównym składnikiem są samoloty bombowe. Samoloty myśliwskie spełniają tu tylko rolę ochrony samolotów bombowych. Każde natarcie naziemnej grupy uderzeniowej poprzedza napad lotnictwa bombowego, działającego pod osłoną myśliwców. Prócz pola walki lotnictwo bombowe ma także inne zainteresowania bombardując bazy morskie i lotnicze, linie komunikacyjne, lotniska, wielkie ośrodki polityczne, będące kolejnymi siedzibami rządu (Madryt, Walencja,

Barcelona). O ile działanie lotnictwa powstańczego na polu walki jest silne, o tyle wyprawy w głąb kraju cechuje słabość. Naloty na Walencję czy Barcelonę obracają się zawsze w liczbach kilku samolotów. Toteż skutki ich działań są raczej nękające niż niszczące.

W każdym razie wszystkie poczynania lotnictwa gen. Franco mają charakter wybitnie zaczepny.

Inaczej używali lotnictwa „czerwoni“. O tym możemy powiedzieć szczegółowiej, bo z tej strony mamy więcej materiału do rozważań, już w komunikatach tu podanych.

Na początku wojny lotnictwo rządowe jest rozdrobnione. Na olbrzymim terenie półwyspu Iberyjskiego harcują pojedynczo, a rzadziej po kilka, samoloty rządowe, zwalczając drobne kolumny na drogach, bombardując zazwyczaj nieskutecznie, koszary i rozmaite obiekty zajęte przez buntowników. W działaniu tym nie widać żadnej myśli przewodniej, żadnego wyższego celu. Zamiast skupić lotnictwo i rzucić je na przeprawiające się z Afryki transporty wojskowe gen. Franco, czy też na koncentrującą się na północy armię gen. Mola lub południową gen. Queipo de Llano, lotnictwo „lojalne“ traci czas i siły na działania może efektywne, ale mało znaczące. Tu bombarduje się jakiś klasztor, bo w nim bronią się buntownicy, gdzie indziej koszary oddziału skłonnego do połączenia się z powstańcami, tam znowu lotnictwo zwalcza na drodze bitej jakąś kolumnę powstańczą składającą się z kilku samochodów i kilkunastu ludzi. Okres ten cechuje brak jednolitego dowództwa, brak jakiegś głębszej myśli taktycznej i operacyjnej, przy zupełnej nieudolności i nieumiejętności wykorzystania lotnictwa. To samo zresztą widzimy w działaniach naziemnych.

Kiedy jednak powstańcy rozpoczęli odnosić powodzenie za powodzeniem, stając wreszcie u bram Madrytu, wówczas wojna prowadzona dotychczas przez stronę rządową na sposób „ludowy“ zaczęła przybierać inne oblicze. Franco nigdy nie był tak bliski zwycięstwa jak w listopadzie 1936 r. Brakło mu tylko oddechu po długotrwałym marszu, żeby rozstrzygającym uderzeniem opanować stolicę i zakończyć wojnę. Tę chwilową słabość powstańców wykorzystało wojsko ludowe, tworząc przy pomocy zagranicznej łańcuch pozycji obronnych, doskonale zorganizowanych i zbudowanych. Madryt obroniły w tych krytycznych chwilach głównie bataliony międzynarodowe i ro-

syjskie. Powstrzymano natarcie powstańcze przechodząc do działań obronnych na odpowiednio przygotowanych pozycjach umocnionych, aby zyskać na czasie. Następuje reorganizacja wojska ludowego, a z nią i lotnictwa. Sprowadzone z za granicy, a głównie z Rosji, samoloty i załogi tworzą już pokaźną siłę powietrzną, która może się przeciwstawić prawie bezkarnej dotychczas działalności lotnictwa niemieckiego i włoskiego, pozostającego na służbie Franca. Lotnictwo „czerwonych“ nie popełnia już błędów z pierwszego okresu wojny. Ma już swego dowódcę, wyszkolonych doradców technicznych, organizację i zaopatrzenie, a co najważniejsze, kierują nim ludzie, którzy znają jego wartość.

Front madrycki jako najważniejszy skupia większość lotnictwa rządowego, które tak jak i wojsko lądowe, pochłonięte jest obroną Madrytu.

Przypatrzmy się komunikatom lotniczym z tego okresu, tj. od listopada 1936 do marca 1937 r., a zobaczymy, że górują tutaj wybitnie działania obronne. Oddziały powstańcze krwawią się na fortyfikacjach Madrytu, a każda wyprawa bombowa lotnictwa powstańczego na Madryt i jego okolice spotyka się ze zdecydowanym oporem lotnictwa rządowego. Pod niebem madryckim króluje niepodzielnie rosyjskie lotnictwo myśliwskie, zadając dotkliwe straty samolotom niemieckim i włoskim, wskutek ich gorszych właściwości technicznych. Część lotnictwa myśliwskiego jest wyłącznie przeznaczona do obrony Madrytu, pozostałe jednostki myśliwskie, bombowe i szturmowe działają na froncie i jego tyłach jako lotnictwo dyspozycyjne naczelnego wodza, który jest jednocześnie dowódcą obrony Madrytu (gen. Miaja).

Jakże to lotnictwo działa w tym okresie? Przede wszystkim rezygnuje z lotnisk czasu pokojowego i przechodzi na szereg lotnisk polowych, odpowiednio zamaskowanych i rozmieszczonych wzdłuż frontu środkowego, w taki jednak sposób żeby rzucenie go w tym czy innym kierunku nie przedstawiało żadnych trudności. Jest przysposobione do paraliżowania działań przeciwnika, który bezskutecznie stara się dokonać wyłomu w pozycjach obronnych Madrytu, nacierając nań na ziemi i z powietrza. Lotnictwo obrońców zatem usiłuje zwalczyć przeciwnika powietrznego i naziemnego.

Omówimy obydwaj rodzaje tych działań. Samemu Madrytu broni lotnictwo myśliwskie i artyleria przeciwlotnicza. Lotnictwo obrony posługuje się nowoczesnymi szybkimi samolotami myśliwskimi i również nowoczesną obroną naziemną, składającą się z dział, działek i przeciwlotniczych ciężkich karabinów maszynowych.

Lotnictwo myśliwskie obrony Madrytu ma swoje lotniska podstawowe i kilka pomocniczych w bezpośrednim sąsiedztwie stolicy. Służba dozoru powietrza może tu działać tylko z przednich linii frontu, a zatem zbyt blisko, aby móc na czas zaalarmować myśliwców. Wobec tego lotnictwo myśliwskie zastosowało system stałych dyżurów patrolowych w powietrzu w godzinach najczęściej spodziewanych nalotów nieprzyjacielskich. Z tego też powodu spotykamy się w komunikatach z określeniem „pierwsza służba patrolowa nad Madrytem” itd. Prócz tego wysyłano w kierunku lotnisk nieprzyjacielskich wypatrywaczy powietrznych lub patrole alarmowe, które obserwowały, co robi lotnictwo przeciwnika. Każda spostrzeżona wyprawa bombowa była meldowana przez radio, dzięki czemu można było na czas zaalarmować myśliwców i wysłać ich do zwalczania wyprawy. System ten doprowadził w następstwie do walk nad Madrytem, a rzadziej przed nim, a że był skuteczny, tego dowodzi okoliczność, że już od marca ustały naloty na Madryt, albowiem straty lotnictwa Franca były niewspółmiernie duże. O tym znajdujemy pewne wzmianki w „dzienniku lotnika niemieckiego”, który w wyjątkach podaliśmy w pierwszej części tej pracy.

Pozostałe lotnictwo, to któreśmy określili mianem dyspozycyjnego, działało w zależności od działania nieprzyjaciela. A więc jeśli na danym odcinku frontu powstańcy przechodzili do działań zaczepnych, a front „czerwonych” zaczynał się chwiać, wzywano na pomoc lotnictwo. Zadaniem jego było zwalczanie przeciwnika i dodawanie otuchy własnym oddziałom. Ten drugi czynnik, oddziaływania moralnego na milicjantów, wielokrotnie podkreślano w komunikatach i wynurzeniach miarodajnych osób.

Zwalczanie napadającego przeciwnika odbywało się według jednej recepty. Na przednie pozycje i bezpośrednie tyły, na stanowiska artylerii i odwodów przeprowadzano napady bombowe (lekkie bomby) przy użyciu lotnictwa szturmowego

i myśliwskiego (dwupłaty I-15). Po zrzućeniu bomb ostrzelowano nieprzyjaciela z karabinów maszynowych w locie koszącym. Na dalsze tyły wysyłano samoloty bombowe pod osłoną samolotów myśliwskich, wyznaczając im jako cele do bombardowania kolumny na drogach, skupienia samochodów i czołgów, stacje zaopatrzenia, lotniska leżące w pobliżu frontu itd. Bardzo częste bywały wyprawy, które nie miały dokładnie określonych celów, lecz szukały ich dorywczo na polu walki i bezpośrednich tyłach. To samo, tylko z większą planowością, było przed wyruszeniem własnego natarcia czy przeciwnatarcia. Wówczas lotnictwo poprzedzało nacierającą piechotę, bombardując pozycje nieprzyjaciela, jego stanowiska ogniowe i odwody, aby następnie w locie koszącym ostrzelać siły żywe nieprzyjaciela, jakieś większe skupienia, z karabinów maszynowych.

Znamienne, że działania szturmowe w krytycznych chwilach wykonywało nie tylko lotnictwo szturmowe, ale i wszystkie inne rodzaje lotnictwa, nie wyłączając bombowego. Nad eskadrami szturmowymi, bombowymi i myśliwskimi dwupłatowcami unosiły się samoloty myśliwskie jednopłatowce (I-16), których zadaniem była ochrona własnego lotnictwa i zwalczanie lotnictwa nieprzyjacielskiego. Nieraz lotnictwo to występowało jako lotnictwo pościgowe w stosunku do wypraw bombowych nieprzyjaciela, zwalczając jego i samoloty myśliwskie stanowiące jego osłonę.

Ciekawym zjawiskiem jest również bardzo rzadko stosowane użycie lotnictwa do bezpośredniej współpracy z artylerią i piechotą na polu walki, w taki sposób, jak to przewiduje nasz regulamin dla lotnictwa towarzyszącego. Wynikało to zapewne z braku należycie przygotowanych obserwatorów — Hiszpanów — do tej pracy. Używanie do tego obcych, choćby najlepszych obserwatorów, nie znających jednak języka hiszpańskiego, nie załatwiała sprawy.

Prócz frontu i jego bezpośrednich tyłów zdarzały się, choć rzadziej, wyprawy bombowe na głębsze tyły, skierowane przeciw lotniskom, stacjom kolejowym, fabrykom, bazom i miastom przeciwnika. Wyprawy te jednak były słabe, albowiem składały się z kilku samolotów bombowych, działających już bez osłony lotnictwa myśliwskiego.

Tak mniej więcej działało lotnictwo na froncie madryc-

kim. W podobnym, ale mniejszym stopniu zachodziło to samo na froncie aragońskim i baskijskim.

Lotnictwo obrony wybrzeży z baz swoich z Barcelony, Walencji, Alicante czy Cartageny patrolowało wody nadbrzeżne, ograniczając się do pracy rozpoznawczej, a czasem do bombardowania portów i napotkanych okrętów nieprzyjaciela. Zapołączkowane bombardowania wysp Balearskich skończyły się niepowodzeniami. Nie było większych sił, aby można było dokonać czegoś większego, mimo że wyspy te stały się bazą marynarki powstańczej i lotnictwa włoskiego przeznaczonego dla powstańców.

Niespodziewane natarcie korpusu włoskiego na Malagę z początkiem 1937 r. zaskakuje kierownictwo sił rządowych, których uwaga jest głównie i stale skierowana na Madryt. Lotnictwo rządowe nie odgrywa w tym działaniu większej roli, albowiem na południu znajdują się tylko jego słabe siły.

Powodzenie, jakie Włosi osiągnęli pod Malagą, rozzuchwiliło ich. Zdawało im się, że niedużym wysiłkiem będą mogli opanować w następnej kolejności Madryt.

Korpus włoski, składający się prawdopodobnie z dwóch dywizji, w tym jednej zmotoryzowanej, przerzucono z południa pod Madryt. W marcu zaczyna się słynne z niepowodzenia natarcie Włochów pod Guadalajara, mające na celu odcięcie Madrytu od wschodu. Słabe siły „czerwonych” przyskają w pierwszym rozpędzie natarcia włoskiego. Korpus posuwa się względnie łatwo 40 km w głąb terenu, ale na tym koniec. Przeciwn Włochom gen. Miaja rzuca całe rozporządzalne lotnictwo frontu madryckiego i brygady międzynarodowe.

Lotnictwo nie zmienia swych lotnisk, działa po liniach wewnętrznych, koncentrując się nie na ziemi, lecz w powietrzu. Zmotoryzowane kolumny włoskie skupione na ciasnych drogach górskich przedstawiają doskonały cel napadu dla lotnictwa. Następuje wyteżone kilkudniowe bombardowanie kolumn i stacji zaopatrzenia oraz ostrzeliwanie skupień wojska z lotów szturmowych. Eskadry pracują kilka razy dziennie. Natarcie włoskie nie tylko się zahamowało, ale przemieniło się w paniczną ucieczkę. Tylko brak odwodów nie pozwolił „czerwonym” na pełne wykorzystanie powodzenia, do którego w lwiej części przyczyniło się lotnictwo uniejętnie użyte.

Doskonała działalność lotnictwa przyspiesza postanowienie

rządu co do jego usamodzielnienia i utworzenia z niego niezależnego czynnika sił zbrojnych obok wojska i marynarki.

Oдноśne rozporządzenie w tej sprawie ukazało się 15 maja 1937. Dało ono bardzo dużo samodzielności lotnictwu, ale w praktyce stan rzeczy nie wiele się zmienił, albowiem jednocześnie z rozporządzeniem nie powiększono lotnictwa tak, aby mogło wykonywać działania samodzielne. Zresztą zdaje się, że i w tym wypadku wieczne potrzeby frontów sprowadziłyby każdą ilość lotnictwa do pola walki, do wykonywania tych zadań, które z powodzeniem mogłaby wykonywać dobrze wyszkolona piechota, artyleria czy kawaleria. W Hiszpanii uproszczono sobie te zadania, posługując się lotnictwem nawet tam, gdzie zwykły rozum nakazywał oszczędzanie sił.

Walki o Madryt i działanie pod Guadalajara wyczerpały lotnictwo. Na froncie madryckim panuje względna cisza. Gen. Franco skierował się teraz ku północy, na front baskijski. I tam, jak pod Madrytem, oddziały rządowe bronią się na umyślnie zbudowanych pozycjach obronnych. Ich położenie jest ciężkie, nie mają żadnego połączenia z resztą kraju, pozostającego w rękach rządowych, i co również ważne, nie mają zaplecza, które by żywiło wojnę. Jedyna komunikacja morska jest niedostępna ze względu na blokadę marynarki powstańczej. Łamanie ducha dzielnej ludności baskijskiej przeprowadza skoncentrowane lotnictwo powstańcze, bombardując bez skrupułów stolicę Basków Bilbao i okoliczne miejscowości. Przewaga lotnictwa powstańców jest przygniatająca. Rząd baskijski pragnąc uwolnić swą ludność od nieludzkich katuszy, jakie cierpiała, wskutek działań lotnictwa gen. Franco, domaga się od rządu w Walencji pomocy, przede wszystkim w lotnictwie. Naglące żądania i prośby jednak pozostają bez załatwienia. W czerwcu 1937 pada Bilbao, głównie wskutek niszczyielskiego działania lotnictwa powstańczego. Dalsze zwiniecie frontu północnego jest już tylko rzeczą czasu.

Według oświadczenia gen. Kindelan, dowódcy sił powietrznych powstańców na froncie baskijskim, w czasie od 31 marca do końca czerwca 1937 powstańcy mieli: 36 samolotów rozpoznawczych, 48 myśliwskich, 48 ciężkich samolotów bombowych i 6 samolotów do bombardowania nurkowego, razem 138 samolotów.

Lotnictwo rządowe miało początkowo 25 samolotów,

a w kwietniu otrzymało posiłki: 12 samolotów, później 23 samoloty i w maju 24 samoloty, razem 84 samolotów.

Lotnictwo powstańcze wyrzuciło w ciągu swego natarcia na Bilbao następujące ilości bomb:

1900	sztuk	po	250	kg
1200	„	„	100	„
24300	„	„	50	„
134600	„	mniejszych od 50 kg.		

Razem rzucono 162.000 bomb o ciężarze 2.842 ton.

Najwięcej bomb zrzucono 12 czerwca 1937, bo 6.850 sztuk, w natarciu na fortyfikacje, tzw. „pas żelaza“.

Nic dziwnego, że wobec tak olbrzymiej ilości bomb zrzuconych na małą przestrzeń, jaka była zawarta w granicach fortyfikacji, musiało Bilbao paść. Działania lotnicze przeprowadzone przez powstańców na tym odcinku frontu miały wszelkie znamiona działań w wielkim stylu i były w mniejszym wydaniu obrazem tego, co się będzie działo w wojnie przyszłości, między państwami rozporządzającymi silnymi flotami powietrznymi. Ilość lotnictwa użytego przeciw małemu krajowi Basków, a właściwie tylko części ufortyfikowanej tego kraju, była dostateczna, aby spowodować jego upadek.

Z początkiem lipca 1937 „czerwoni“ rozpoczynają natarcie z Madrytu na Brunete (miejscowość na zach. od Madrytu), dla odciążenia frontu północnego, który zaczął się walić pod uderzeniami oddziałów powstańczych. Natarcie było już spóźnione i Basków nie mogło uratować, ale, jak to zwykle czyni strona rządowa, chodziło o osiągnięcie powodzenia, które by podniosło ducha bojowego czerwonych, zniechęcających się niepomyślnymi wiadomościami z frontu północnego. Powodzeniem miało być odsunięcie linii frontu od bezpośredniego sąsiedztwa z Madrytem, który stale i prawie codziennie ostrzeliwała artyleria powstańcza. Natarcie przygotowane wielkim nakładem sił i środków zyskało w pierwszych dniach powodzenie, aby utknąć następnie w potokach krwi wylanych przez obie strony. Do działania tego lotnictwo zostało uzupełnione i gruntownie przygotowane. Rola jego polegała na torowaniu drogi piechocie, na zwalczaniu transportów z posiłkami, które miały nadchodzić z frontu północnego, oraz na usilnym zwalczaniu lotnictwa nieprzyjacielskiego. To ostatnie zadanie miało wyko-

nać lotnictwo myśliwskie w walkach powietrznych i lotnictwo bombowe, przez bombardowanie lotnisk. Lotnictwo w ciężkich walkach z przeciwnikiem spełniło swoje zadanie, ponosząc przy tym dość duże straty. Niestety, nic więcej zrobić nie mogło, kiedy natarcie się nie udało, kończąc się w następstwie odwetem „czerwonych”. Jak lotnictwo pracowało, mówią o tym komunikaty wojenne z tego czasu.

Na tej bitwie kończy się pierwszy rok wojny domowej w Hiszpanii, który jest przedmiotem naszych rozważań.

Nie przesądzając zupełnie ostatecznych doświadczeń z wojny hiszpańskiej, zdaje się jednak, że już pewne ogólne wnioski nasuwają się dziś z dostateczną siłą przekonującą. Do nich należą następujące:

1) Działań wojska lądowego nie można skutecznie przeprowadzić bez wydatnego udziału lotnictwa.

2) Działania szturmowe mogą w pewnych wypadkach liczyć na pełne powodzenie, zwłaszcza w położeniach krytycznych.

3) Lotnictwo jest dobrym środkiem do zwalczania broni pancernej, zanim ona wejdzie do walki, a więc wtedy, kiedy jest skupiona na postoju lub w marszu na drogach, nie pozwalających na rozwinięcie.

4) Lotnictwo myśliwskie jest nadal najskuteczniejszym środkiem zwalczania lotnictwa nieprzyjacielskiego.

5) Lotnictwo bombowe ciągle jeszcze musi korzystać z osłony lotnictwa myśliwskiego, jeśli zachodzi możliwość spotkania się z lotnictwem myśliwskim nieprzyjaciela.

6) Działalność lotnictwa nie może być oderwana, ale musi być uzgodniona z działalnością wojska lądowego.

7) Skupienie wysiłków lotnictwa i rzucenie go na najważniejszy kierunek, choćby kosztem ogołocenia innych odcinków frontu, da w następstwie lepsze wyniki niż rozpraszanie sił na szereg innych, choćby nawet ważnych kierunków.

8) Działalność lotnictwa bombowego jest najważniejszą czynnością sił powietrznych. Należy ją rozpatrywać nie tylko pod względem skutków materialnych, ale w równym stopniu i moralnych.

To jest mniej więcej wszystko, co by w ogólnych zarysach można powiedzieć o doświadczeniach, jakie dała dotychczas wojna w Hiszpanii. O najważniejszym czynniku natarcia, ja-

kim jest lotnictwo bombowe, pomówimy szerzej w III rozdziale tej pracy, dotyczącym zagadnień obrony przeciwlotniczej.

Dla uzupełnienia różnych poglądów na działalność lotniczą w Hiszpanii pozwolimy sobie przytoczyć tutaj głosy osobistości najbardziej miarodajnych w tej sprawie.

Gen. Kindelan, dowódca lotnictwa powstańczego, wygłosił następujący pogląd o lotnictwie rządowym, ogłoszony w prasie gen. Franco 21 stycznia 1937.

Pogląd gen. Kindelan na lotnictwo rządowe.

„Lotnictwo myśliwskie wbrew przypuszczeniom stanowi najważniejszy składnik dobrego lotnictwa. Wielosilnikowe samoloty z kilku wieżami (stanowiskami ogniowymi) są zgubione w walce z kilkoma samolotami myśliwskimi szybszymi od nich. Mogą się obronić tylko w szykach zwartych. Wielosilnikowy samolot, mało uzbrojony, tak szybki jak myśliwski, ma przed sobą największą przyszłość. Bombardowanie nocne mało dokładne. Samoloty myśliwskie z armatkami nie dały wyników. Również samoloty torpedowe nie są jeszcze na wysokości zadania. Wszystkie samoloty francuskie są złe, tak samo większość holenderskich. Z rosyjskich dwusilnikowe szybkie mają małą nośność użytkową, szybkie myśliwskie są mało zwrotne. Najlepsze bombowce są niemieckie, myśliwskie — włoskie i angielskie. Zagadnienie bombardowania z „nurkowania“, niebezpiecznego dla floty, nie jest jeszcze dostatecznie rozwiązane. Tak samo sprawa silników Diesla w lotnictwie.

Artyleria przeciwlotnicza przy dobrym kierowaniu ognia dość skuteczna w dzień, nieskuteczna w nocy bez dobrego systemu reflektorów. Jej wrogiem najgroźniejszym jest lotnictwo bombowe z lotu nurkowego, wobec istnienia kąta martwego.

Napady koszące są skuteczne w większych zespołach, odznaczających się wysokim duchem. Działania te mają znaczenie moralne dla oddziałów będących w natarciu“.

Pogląd powstańców na lotnictwo rządowe.

„Pierwsze samoloty otrzymane przez „czerwonych“ były francuskie i holenderskie (Koolhoven), następne rosyjskie.

Samoloty rosyjskie:

„Płaskonosy“ (tak popularnie nazwany) — Curtiss I-15.

„Szczur“ lub „Mucha“ — I-16 (bardzo szybki, mało zwrotny).

„Natasza“ — bombowy i rozpoznawczy, „R-5“ (typ dość dawny, pozostający pod wpływem konstrukcyj francuskich. Słaby bombowiec, czerwoni używają go przeważnie do lotów szturmowych).

„Katuszka“ lub „Zofia“ są to samoloty „Martin Bombergh“ typ S-D o dużej szybkości, lecz wadach w manewrowaniu.

Samoloty czeskie.

„Papugi“ — Aero 100, lekki bombowy, doskonały (transport przeznaczony dla czerwonych przychwycili narodowcy).

Na ostatku oddajemy głos znanemu specjaliście lotniczemu gen. Armengaud, inspektorowi wojska powietrznego we Francji, który w artykule p. t. „Les leçons de la guerre d'Espagne“ umieszczonym w „Revue des deux Mondes“ w końcowych wnioskach z doświadczeń hiszpańskich pisze:

„Jeżeli chodzi o działanie lotnictwa, to wojna hiszpańska wykazała, że wywiera ono potężny wpływ na przebieg działań naziemnych, współdziałając z innymi rodzajami broni. Użyte również do samodzielnych działań — bombardowania tyłów — jest groźnym i wydajnym środkiem walki.

Przeciwstawić mu się może tylko dobre i liczne lotnictwo, które jest zarazem jedynym skutecznym środkiem obrony przeciwlotniczej.

Na tym kończymy część II rozważań nad wojną powietrzną w Hiszpanii. O ile i czy wnioski nasze będą słuszne, wykaże niedaleka przyszłość. O obronie przeciwlotniczej będzie mowa w następnej części.

Część III.

Obrona Przeciwlotnicza.

Obrona przeciwlotnicza stała się w Hiszpanii koniecznością dopiero z chwilą rozpoczęcia wojny domowej i z tym związanymi działaniami lotniczymi obu stron walczących.

Jest rzeczą znaną, że obie strony od samego początku działań pomimo bardzo słabych sił lotniczych, przestarzałego i mało przydatnego sprzętu, rozpoczęły głównie od bombardowania z samolotów obiektów i sił żywych przeciwnika. Wszystkie samoloty, bez względu na ich rodzaj, które tylko były zdolne do lotu, wykorzystywano do bombardowania. Dochodziło do tego, że bombardowanie odbywało się nawet z samolotów turystycznych.

Tam gdzie brakło bomb lotniczych, posługiwano się improwizowanymi pociskami. Wzmianki o tym spotykamy w wojennych komunikatach rządowych z sierpnia 1936 r., a więc z pierwszych dni rewolucji i wojny domowej.

„16 VIII 36. Zbuntowanym zaczyna brakować bomb lotniczych. — Zdaje się, że lotnictwo nieprzyjacielskie nie ma materiałów wojennych. Oddziały nasze zebrały trochę pocisków używanych przez zbuntowanych i doszły do wniosku, że są to pociski artyleryjskie 15 cm, zaopatrzone w śmigło, które spadając na ziemię okazują się zupełnie nieszkodliwe“.

„Lotnictwo skutecznie bombarduje Granadę.

Murcia, 19 VIII 36. Samoloty z bazy w Guadix przez cały dzień bombardowały Granadę. O zmierzchu nieprzyjacielski samolot zrzucił 4 bomby na nasze linie, lecz okazały się one bezskuteczne, jako skonstruowane z puszek od konserw“.

Takim improwizacjom odpowiadał nie tylko brak bomb, ale wyrzutników, celowników i wyszkolonych załóg.

Ten stan rzeczy jednak uległ bardzo szybkiej zmianie z chwilą, gdy Włosi i Niemcy zaopatrzyli gen. Franco w nowoczesne samoloty wraz z załogami i obsługą, a Francuzi i Rosjanie zrobili to samo po stronie rządowej. Wtedy improwizacja ustąpiła miejsca planowemu działaniu lotniczemu, w którym działania bombardujące zajmowały pierwsze miejsce. Rozpoczęło się bezlitosne bombardowanie miast i osiedli ludzkich, stacji kolejowych, fabryk, lotnisk i portów, nie mówiąc już o bombardowaniu pozycji, umocnień, kolumn i zgrupowań oddziałów nieprzyjacielskich.

O ile do wojny powietrznej obie strony były dość słabo przygotowane (mniej więcej po 50 samolotów starszego typu po obu stronach), to do obrony przeciwlotniczej kraj był zupełnie nieprzygotowany. Píše o tym bez ceremonii major José Antonio Paz w artykule poświęconym obronie przeciwlotniczej, a umieszczonym w urzędowym organie prasowym Ministerstwa Marynarki i Lotnictwa (Aeronautica, Marzo 1937 — Defensa contra aeronaves):

„Obronę przeciwlotniczą można podzielić na obronę bierną, na którą składa się ochrona indywidualna personelu cywilnego i wojskowego, maskowanie, służba pomocnicza itd, oraz obronę czynną, za pomocą samolotów myśliwskich, artylerii przeciwlotniczej, służby nasłuchowej itp.

Wszystkie te zagadnienia rozstrząsano od dawna w rozmaitych krajach Europy, a jedynie w Hiszpanii stały na drugim planie, tak że obecnie musieliśmy się rzucić do gorączkowego uzupełniania straconego czasu“.

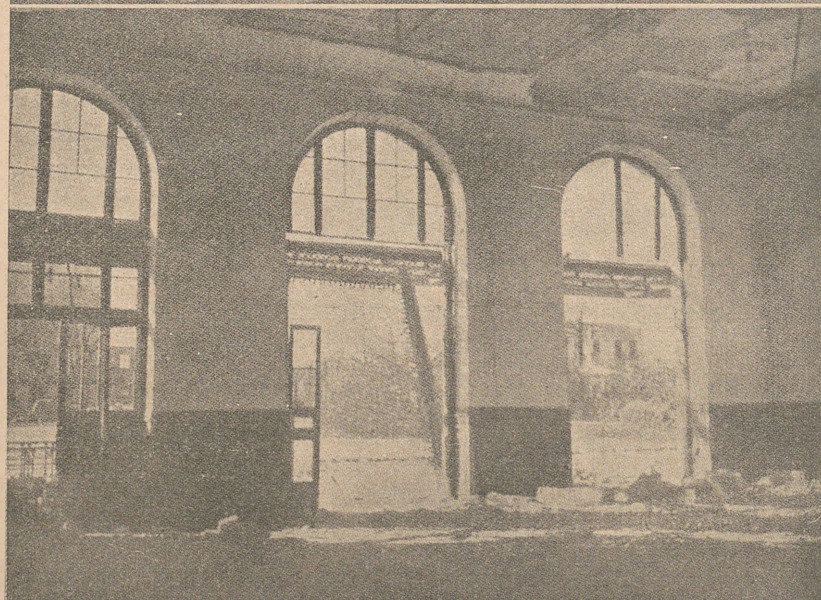
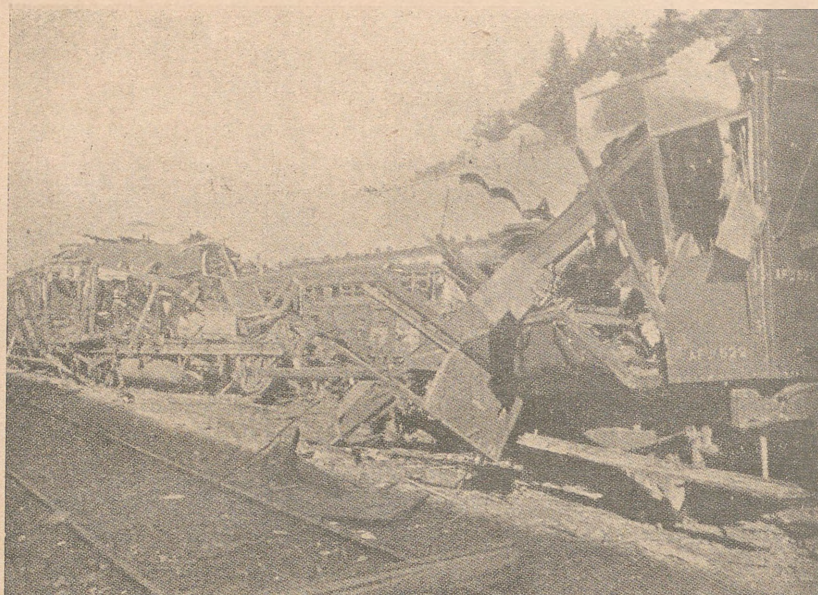
Zaniedbania Hiszpanii pod tym względem trzeba tłumaczyć brakiem zetknięcia się bezpośredniego z niebezpieczeństwem, jakie stwarza lotnictwo. Hiszpania nie brała udziału w wojnie światowej, a jej wojna z Rifianami miała charakter

czysto kolonialny, z jednostronnym użyciem lotnictwa po stronie hiszpańskiej. Zamieszki wewnętrzne, rewolucje i stałe bunt-y rozpolitykowanych generałów, nie dawały powodów do specjalnego przygotowania obrony przeciwlotniczej.

Przed wojną domową myślano i poczyniono nawet pewne przygotowania organizacyjne do obrony przeciwlotniczej kraju, ale były to rzeczy, jak słusznie podkreśla major Paz, drugorzędne. Ulegano po prostu odgłosom działania, jakie w dziedzinie obrony przeciwlotniczej swych krajów prowadziły inne państwa europejskie.

O pierwszych przygotowaniach organizacyjnych do stworzenia jakiegoś organu odpowiedzialnego za obronę przeciwlotniczą kraju dowiadujemy się z książki pod tytułem: „Defensa Antiaérea De La Poblacion Civil y Establecimientos Industriales“ (Obrona przeciwlotnicza ludności cywilnej i zakładów przemysłowych), napisanej przez D. Hermenegildo Tomé Cabrero, comandante de artilleria, profesor de la Academia de Artilleria e Ingenieros, wydanej w r. 1936 w Madrycie. Autor wychodzi z założenia, że obrona przeciwlotnicza dzieli się na czynną i bierną, jeśli chodzi o środki i sposoby działania. Do obrony czynnej zalicza się lotnictwo specjalne, artylerię przeciwlotniczą, karabiny maszynowe i sprzęt pomocniczy. Ponieważ środki te są rozdzielone, przeto obronę powietrzną powinien przygotować „director general de Aviacion“, jako najwyższa władza lotnicza, a środki naziemne przeciwlotnicze „Ministerio de la Guerra“, wreszcie obronę bierną „Ministerio de Gobernación“.

Widzimy tutaj wybitny podział ról między kierownika lotnictwa, ministra wojny i ministra spraw wewnętrznych, nie mówiąc już o ministrze marynarki, któremu podlega obrona przeciwlotnicza baz morskich, okrętów i całej żeglugi. Aby jakoś uzgodnić prace, tworzące jedną nierozdzielalną całość, choć rozdzieloną ze względów kompetencyjnych między nie zawsze w zgodzie żyjące ze sobą ministerstwa, ustanowiono komisję pod przewodnictwem prezydenta rady ministrów, która miała opracować plan obrony. Prócz tego powołano do życia radę, w której skład weszli ministrowie: wojny, marynarki, spraw wewnętrznych i kierownik lotnictwa oraz osobistości, które rada uważała za stosowne powołać do swego grona.



Dworzec północny w Madrycie po bombardowaniu.



Dworzec północny w Madrycie po bombardowaniu.

Jak widzimy, zagadnienie obrony przeciwlotniczej w Hiszpanii sprowadziło się jeszcze przed wybuchem wojny domowej do komisji i rad. Rzeczywistość przedstawiała się niezbyt wesoło. Środkami czynnymi były dwa dywizjony artylerii przeciwlotniczej starszego typu i niezbyt duża ilość samolotów myśliwskich, również starszego pochodzenia. Prócz tego nic, jeśli chodzi o środki czynne. Obrona bierna, spoczywająca w rękach ministra spraw wewnętrznych, znów miała komisję ministerialną obrony przeciwlotniczej. Ministrowi podlegali gubernatorzy, których obowiązkiem było zorganizowanie biernej obrony przeciwlotniczej na swoim terenie, z uwzględnieniem miast, zakładów przemysłowych itp. I tutaj znowu powstają komisje w rodzaju: „comision de coordinación“. Nie mogę twierdzić na pewno, ale zdaje mi się, że zagadnienie obrony przeciwlotniczej Hiszpanii ugrzęzło wtedy w komisjach.

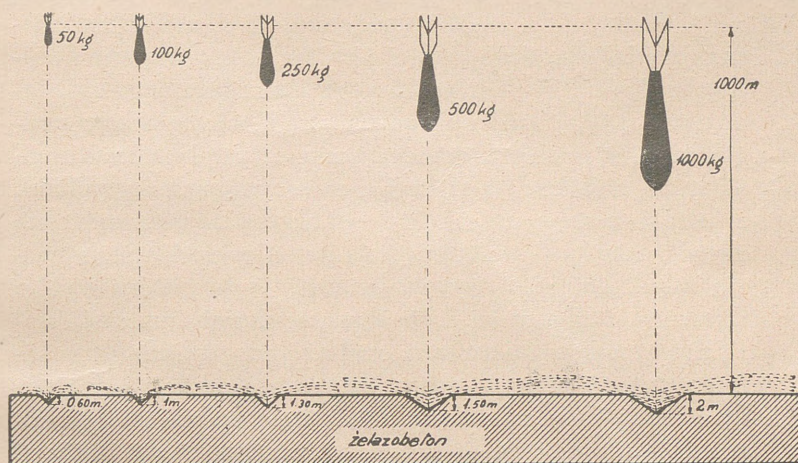
Można zatem przyjąć, że w sprawie obrony przeciwlotniczej kraju do wybuchu wojny domowej nie zrobiono w Hiszpanii nic, albo prawie nic. Zemściło się to później, głównie na ludności cywilnej.

W pierwszych miesiącach wojny domowej nawet tak ważny ośrodek polityczny i wojskowy jak Madryt, nie miał należycie zorganizowanej obrony przeciwlotniczej. Potwierdzenie tego stanu rzeczy znajdujemy w „Dzienniku lotnika niemieckiego“ biorącego udział w wyprawach bombowych lotnictwa powstańców na Madryt. Pisz on w swoim dzienniku, że do połowy stycznia 1937 r. można było latać nad miastem bez obawy, bo nie było dobrze zorganizowanej i wyposażonej obrony przeciwlotniczej. Ale kiedy obrona przeciwlotnicza Madrytu została dobrze zorganizowana i wyposażona w lotnictwo myśliwskie oraz nowoczesne działa i działka przeciwlotnicze, wówczas straty napastników były tak wielkie, że nie można już było sobie pozwalać na bezkarne bombardowanie miasta. Od tej chwili lotnictwo powstańcze ponosiło coraz większe straty nad Madrytem, tak że już mniej więcej od marca 1937 prawie zaniechano wypraw bombowych na Madryt.

Pierwszy okres wojny domowej wprowadził niekorzystne dla strony rządowej położenie pod względem obrony przeciwlotniczej. Mówiliśmy, że obrona przeciwlotnicza do wybuchu wojny domowej jeszcze prawie nie istniała. Składała się tylko

z 4 baterii. Oficerowie tych baterii, jak można przypuszczać po nastawieniu politycznym oficerów uprzywilejowanej broni, jaką była artyleria, raczej znaleźli się po stronie gen. Franco, a nie frontu ludowego. Można zatem przyjąć z wielką dozą prawdopodobieństwa, że tworząca się armia frontu ludowego z jednostek obrony przeciwlotniczej nie bardzo miała co odziedziczyć.

Sila przebijania bomb lotniczych



Strona przeciwna w pierwszych dniach wojny domowej była w podobnym położeniu, ale z chwilą, kiedy Niemcy zaopatrzyły gen. Franco w doskonałe działa i działka wraz z obsługą, położenie się zmieniło wybitnie na korzyść powstańców. Mają oni silne lotnictwo bombowe i doskonałą obronę przeciwlotniczą naziemną. Dopiero przysłane z Sowieć lotnictwo myśliwskie i nowoczesna artyleria przeciwlotnicza wraz z odpowiednim sprzętem pomocniczym przywracają zachwianą mocno równowagę na froncie madryckim.

Jak się przedstawiało położenie obrony przeciwlotniczej Madrytu z początkiem wojny domowej, mówią nam komunikaty rządowe z sierpnia 1936.

Komunikat ministerstwa wojny:

29 VIII 36. „Dziś o świcie ponownie ukazało się nad Madrytem lotnictwo nieprzyjacielskie z takim samym jak wczoraj negatywnym dla niego skutkiem. Straże działały z nadzwyczajną dokładnością, zmuszając nieprzyjaciela do szybkiej ucieczki. Ludność cywilna powinna się zastosować do poleceń wydanych przez Ministerstwo, aby nie strzelać z karabinów do samolotów nieprzyjacielskich, gdyż nie odnosi to żadnego skutku, w zamian wywołuje alarm i może spowodować jeszcze jakie nieszczęście“.

„między 11 a 11.30 w nocy dał się słyszeć silnik nieprzyjacielskiego samolotu, a wkrótce potem usłyszano kilka eksplozji. Wielu mieszkańców okolicznych w myśl instrukcji rządu zaczęło się chronić na stacjach kolejki podziemnej i w bramach domów. Samolot przeleciał nad miastem ze światłem białym i czerwonym pod skrzydłami. Rzucił 3 bomby na miasto. Przed opuszczeniem bomb rzucił rakietę. Dwie bomby spadły na ulicę Alcala, a trzecia na ul. Barquillo wywołując mały pożar, który szybko ugaszono. Tylko kilka osób doznało lekkich kontuzji, które opatrzone w pogotowiu opatrunkowym. Następnie samolot rzucił szereg bomb w dzielnicach północnych stolicy. Jedna z nich upadła na garaż, inna upadła na alei Coronel Montesinos za dworcem północnym, raniąc lekko 2 policjantów“.

Położenie można sobie odtworzyć dość łatwo. Jakiś samolot powstańczy, prawdopodobnie Breguet XIX, leci na bombardowanie Madrytu w nocy. Nie gasi światel pozycyjnych nad terenem nieprzyjacielskim, bo albo jest tak pewny, że Madryt nie ma obrony przeciwlotniczej, albo, co też jest możliwe, nie umie się posługiwać instalacją oświetleniową swego samolotu. Miasto się broni, to znaczy każdy, kto nosi karabin, strzela do samolotu z ulicy, z okna, czy jakiegokolwiek przygodnego stanowiska.

Przypomina mi się podobne położenie, kiedy na początku 1916 roku przyjechałem z frontu na Wołyniu do Maniewicz, gdzie była stacja zaopatrzenia i główne składy, działającej na tym terenie armii austriackiej. W pewnej chwili nadleciały 3

samoloty rosyjskie, które w kluczu, na niskiej stosunkowo wysokości, wolno i majestatycznie, przepłynęły nad miasteczkiem. Powstał popłoch, ze wszystkich zakątków rozpoczęły tabority bezładną strzelaninę karabinową. Samolotom nic się nie stało, natomiast bohaterscy obrońcy mieli kilku zabitych i rannych. Po tej obronie przeciwlotniczej władze wojskowe wydały zakaz strzelania z karabinów do samolotów. Prawdopodobnie takie samo położenie było w Madrycie, z tą tylko różnicą, że wspomniany przeze mnie wypadek, był młodszy od madryckiego o 20 lat. W ciągu tych 20 lat Hiszpania prawdopodobnie nie umiała wyciągnąć żadnej nauki z wojny światowej w zakresie obrony przeciwlotniczej.

Na drugi dzień ministerstwo wojny wydało komunikat uspokajający takiej treści:

...30 VIII 1936. „Napady lotnicze nieprzyjaciela nie mogą wyrządzić Madrytowi żadnych szkód. Faszyci dobrze o tym wiedzą, lecz dążą do złamania ducha ludności. Madryt odrzucił już wroga, bijąc go w Sierra i innych punktach, nie wpłyną więc na niego loty dokonywane dorywczo i z pośpiechem...

...Madryt obronił się zresztą przed nalotami; dwa okazały się zupełnie daremne i kosztowały przeciwnika dwa samoloty“.

Prawdopodobnie popłoch, jaki wywołało bombardowanie Madrytu, musiał być bardzo duży, albowiem tego samego dnia prasa podała uspokajające wiadomości, inspirowane przez rządową propagandę, starając się zbagatelizować skuteczność bombardowania i dając jednocześnie wskazówki, jak się ma ludność zachować. Przytoczymy tu część artykułu podanego przez dziennik „Ahora“ z 29 VIII 1936:

„Bezskuteczność praktyczna bombardowań lotniczych. Lotnictwo jako środek walki ma pozytywną wartość w polu. Dzięki niemu zna się położenie wroga, ilość itd., lecz lotnictwo jako broń zaczepna w miastach zupełnie jest pozbawione skuteczności. Przedstawia wartość wyłącznie moralną. Jest bronią, która napada korzystając z bezkar-



Dom trafiony bombą burzącą 100 kg.

ności, dzięki wysokości, z jakiej działa. Lecz skutek jej jako takiej jest równy zeru. Bomby spadają na miasta przerażając mieszkańców cywilnych i wyrządzając minimalne szkody, głównym zaś celem dla którego ich używają, jest wywołanie niepokoju i zdemoralizowanie tyłów.

...Na przykładach wielkiej wojny, w której tyle używało się lotnictwa, statystyki wykazały, iż po czterech latach napadów samolotów niemieckich na Paryż spowodowały one zaledwie 300 szkód, z czego widać, iż wartość ich jako broni przeciw miastom jest znikoma...

...Uważamy za wskazane podać środki obrony. Jeśli napad jest za dnia, wystarczy rzucić się na ziemię, starając się pozostać przy ścianie w cieniu, przez co zmniejsza się widoczność. Z drugiej strony niebezpieczeństwo nie zachodzi, jeśli się znajduje poza linią prostopadłą do samolotu. Bomby dziesięciokilogramowe, które powstańcy jedynie posiadają, mają bardzo małe pole działania i tylko w wypadku gdy eksplodują bliżej niż na 3 metry od jakiegoś przedmiotu, mają pewien skutek. Nie obawiamy się więc samolotów“.

Z tych komunikatów widać, iż milicjanci oraz ludność cywilna nie tylko nie byli przygotowani, ale nawet nie uświadomieni o konieczności obrony przeciwlotniczej. Nie wydano żadnych wskazówek i zarządzeń w tej sprawie. Zlekceważenie tego niebezpieczeństwa i szukanie ratunku w okłamywaniu ludności zemściło się krwawo na mieszkańcach stolicy.

Pogarszające się z dnia na dzień położenie Madrytu pod względem jego bezpieczeństwa przed nalotami z powietrza zmusiło wreszcie władze do zorganizowania obrony przeciwlotniczej. Widzimy to z komunikatu ministerstwa wojny z października:

...1 X 1936. „O czwartej nad ranem samoloty faszystowskie dokonały ponownie lotu nad Madrytem. Służba alarmowa i bezpieczeństwa działały nadzwyczajnie, tak że samoloty nieprzyjacielskie powróciły do swych baz, nie osiągnąwszy celu. Syreny oznajmiły ludności natychmiast obecność samolotów, a działa przeciwlotnicze zmusiły je

do ucieczki. W pół godziny po wszczęciu alarmu spokój był w całości przywrócony.

7 X 36. „Ponowna próba bombardowania Madrytu. W nocy, wkrótce po pierwszej trzydzieści, syreny zapowiedziały grożące najście samolotów faszystowskich. Ludność w porządku udała się do schronów i pozostała tam, aż po godzinie dały się słyszeć znaki odwołujące alarm. Znaki odwoławcze nie są tak wyraźne jak znaki alarmowe, uważamy więc, że zastosować by należało inny rodzaj syren, aby ludność wyraźnie wiedziała, kiedy może powrócić do miejsc, skąd przybyła“.

A więc już w październiku 1936 Madryt ma uruchomione środki obrony przeciwlotniczej i dorywczo zorganizowane schrony. Wiemy skądinąd, że obrona była jeszcze niedostateczna.

Za wzorem Madrytu idą inne miasta hiszpańskie strony rządowej. Dopiero w listopadzie 1936 Barcelona przystępuje do ćwiczeń w obronie przeciwlotniczej. Jest to już czwarty miesiąc wojny, więc dość późno jak na rozpoczęcie przygotowań obronnych. Należałoby sądzić, że dopiero ciężkie doświadczenia Madrytu, który w tym czasie był silnie bombardowany z samolotów, zmusiły inne miasta do pomyślenia o swym bezpieczeństwie.

Barcelona 21 XI 36. „Dziś w nocy między g. 23 a 24 wyruszyły na miejsca poprzednio wskazane ambulanse Czerwonego Krzyża. Rozpoczął się ryk syren, jako sygnał dla publiczności, żeby się schroniła. Otwarte pozostały tylko wejścia do kolejki podziemnej, gdzie płonęły latarki górnicze. Większa część kamienic też pozostała otwarta, jak również liczne zakłady przemysłowe“.

Stopniowo do obrony przeciwlotniczej przystosowują się wszystkie miasta, szczególnie te, które ze względu na swe położenie są silnie narażone na niebezpieczeństwo napadów z powietrza.

Komunikat Ministerstwa Marynarki i Lotnictwa:

28 XII 36. „Lotnictwo faszystowskie bombardowało Santander, powodując ofiary. Wkrótce po 12-ej ukazało się nad Santander 10 samolotów myśliwskich i 8 bombowych. Przez 20 minut latały one nad miastem i zrzuciły 50 bomb. Ludność na głos syren ukryła się w schronach“.

..., „Lotnictwo nieprzyjacielskie obrzuciło w sobotę bombami Alicante, nie oszczędzając ludności cywilnej, ...O 7-ej wieczorem, w sobotę, dnia 28 pogaszone zostały wszystkie światła na znak o zbliżającym się napadzie lotniczym. W chwilę potem zaczął się napad. Bombardowanie trwało aż do trzeciej nad ranem“...

Samoloty nabyte za granicą przez jedną i drugą stronę rozpoczynają swą morderczą działalność. Wobec huku wybuchających bomb i walących się domów, wobec zabitych i rannych, nie wystarczają już uspokajające komunikaty, trzeba się bronić, i to dobrze, bo każda bezbronność ośmiela tylko przeciwnika. Stworzenie specjalnej i silnej obrony przeciwlotniczej staje się koniecznością pilną i palącą, tak w stosunku do wojska, walczącego na froncie, jak i ludności miast przyfrontowych i leżących na tyłach. Rząd frontu ludowego zdaje sobie dobrze sprawę z niebezpieczeństwa i dlatego organizuje środki obrony.

Organizacja obrony przeciwlotniczej. — Środki obrony.

Jakieśmy się już starali udowodnić, organizacja obrony przeciwlotniczej po stronie rządowej nastąpiła dopiero w kilka miesięcy po rozpoczęciu wojny domowej. Przybierała ona rozmaite formy w miarę swego rozwoju. Na froncie zależała od dowódców oddziałów walczących, w głębi kraju od ministerstwa wojny. Istniało bardzo wiele rozbieżności, nie było jednolitego organu kierowniczego, brak było fachowców, nowoczesnego sprzętu i odpowiedniej organizacji, co w następstwie dawało bezkarność w działaniu lotnictwa powstańczego.

Już po kilku miesiącach wojny widzimy dążenie do podporządkowania obrony przeciwlotniczej lotnictwu, które wcze-



Dom trafiony bombą burzącą 300 kg.

śniej potrafiło się zorganizować. Dn. 1 stycznia 1937 spotykamy się z instrukcją podsekretariatu lotnictwa, który wydaje milicjantom wskazówki, jak się mają zachować wobec napadów lotniczych.

1. I 37. „Podsekretariat lotnictwa ogłasza następujące wskazówki dla milicjantów na froncie:

1) Dostrzegłszy samoloty nieprzyjacielskie nad miastem, gdzie się znajduje wojsko, należy się zachować spokojnie. Żołnierze powinni się położyć na ziemi albo ukryć za kamieniami, kupami ziemi, murami, albo położyć się w rowach lub nierównościach terenu, gdyż w ten sposób bomba nie trafiając bezpośrednio swymi odłamkami nie wyrządzi najmniejszej krzywdy. Przeciwnie natomiast, jeśli się wstaje, pozostaje w pozycji stojącej lub ucieka, odłamki bomb ranić będą skutecznie.

2) Żeby zmusić nieprzyjaciela do ucieczki, trzeba, żeby rozciągnięte oddziały strzelały przed samolotem na odległość równą lub nieco większą niż nam się wydaje samolot.

Spełnianie dokładnie tych dwóch tak prostych przepisów nie tylko uchroni od morderczych skutków bombardowania, lecz nawet pozwoli strącać samoloty nieprzyjacielskie.

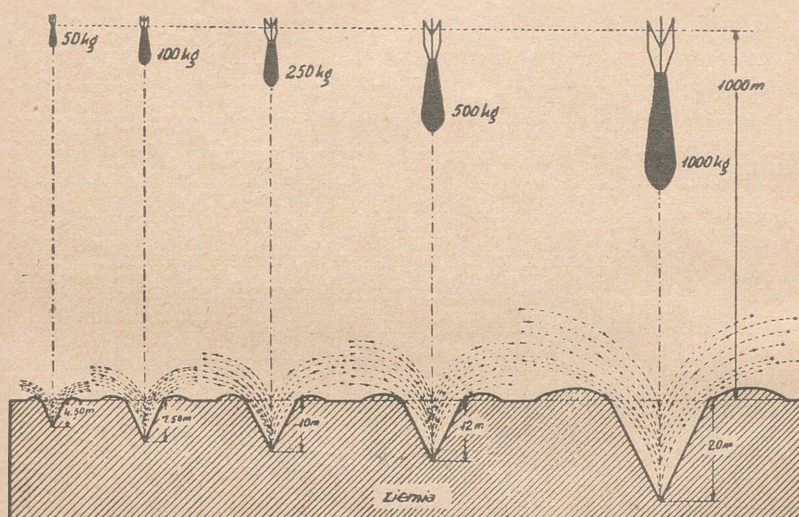
3) Jeśli widzimy pilota skaczącego ze spadochronem, nie należy do niego strzelać, gdyż może to być lotnik własny, a jeśli to jest lotnik nieprzyjacielski, to może dostarczyć dowództwu bardzo cennych wiadomości, dlatego należy go wziąć do niewoli, a nie zabijać.

Uwaga. Towarzysze, nie wyrzucajcie tej wskazówki, zachowajcie ją i nauczcie się jej na pamięć. Spełniaj ją i polecaj spełniać twoim towarzyszom“.

Wskazówka ta jest charakterystyczna. Dowodzi ona, że milicjanci nie mają wcale pojęcia o zachowaniu się podczas napadu lotniczego, a po drugie, że lotnictwo przeciwnika tak dalece się dało oddziałom rządowym we znaki, że każdy lotnik lądujący ze spadochronem ratuje życie tylko do chwili dotknięcia nogami ziemi. Wynika to ze wskazówki, że w zapale wojennym milicjanci zabijali tak lotników własnych jak i nieprzyjacielskich, gdy ci znaleźli się w zasięgu ostrzału karabinowego

oddziałów, ratując swe życie po walce powietrznej przy pomocy spadochronu czy też przymusowego lądowania na samolocie. Szereg takich bestialskich morderstw popełnianych na bezbronnych już lotnikach nieprzyjacielskich znajdujemy w komunikatach wojennych. Zazwyczaj komunikat starał się wytlu-

Sila przebijania bomb lotniczych



maczyć te morderstwa chęcią ucieczki, czy też obrony nie-szczęśliwych ofiar. Niestety, były to tylko ordynarne fałsze, mające na celu usprawiedliwienie przed światem bandyckich sposobów postępowania milicjantów z jeńcami.

Wojna w Hiszpanii daleko odbiegła od pojęć rycerskości, jaką wyrobilił sobie o Hiszpanach.

Odbiegłem od tematu, ale niech mię usprawiedliwi oburzenie, jakie w człowieku wywołują czyny barbarzyństwa, dalekie od tych pojęć rycerskości, jakie spotykaliśmy podczas wojny światowej w walkach lotniczych.

Najważniejszym aktem dla organizacji obrony przeciwlotniczej rządowej Hiszpanii było rozporządzenie z 15 maja 1937 wydane przez prezydenta Hiszpanii, odnoszące się do organizacji lotnictwa. Rozporządzenie to w art. 14 i 15 określa zupełnie wyraźnie podległość i zależność obrony przeciwlotniczej:

...art. 14. „W lotnictwie będzie działało osobne kierownictwo obrony przeciwlotniczej, które będzie sprawowało dowództwo taktyczne i administracyjne wszelkich składników podlegających jego rozkazom.

...art. 15. „Oddziały przeciwlotnicze, które zostaną oddane jednostkom wojska lub marynarki, będą w dalszym ciągu dowodzone przez personel specjalnej obrony przeciwlotniczej, ale będą podlegały pod względem taktycznym i dyscyplinarnym rozkazom broni, do której zostaną chwilowo przydzielone“...

Na mocy tego rozporządzenia minister Marynarki i Lotnictwa wydał szereg zarządzeń wykonawczych, które między innymi regulowały organizację obrony przeciwlotniczej.

Z grubsza organizacja ta przedstawia się następująco:

Na czele obrony przeciwlotniczej kraju stoi szef obrony przeciwlotniczej, podległy wiceministrowi lotnictwa, w ministerstwie lotnictwa i marynarki, mający odpowiednio zorganizowany sztab.

Szefostwu obrony przeciwlotniczej podlegają wszystkie formacje i środki czynne obrony przeciwlotniczej oraz organizacje, instytucje i środki bierne obrony przeciwlotniczej.

Formacje obrony czynnej składają się z jednostek artylerii przeciwlotniczej, karabinów maszynowych przeciwlotniczych, reflektorów, aparatów podsłuchowych, służby dozoru powietrza oraz formacji technicznych. (Służba sanitarna i przeciwgazowa podlega ministerstwu zdrowia).

Obronę bierną przeprowadza ludność, działająca według wskazówek wydawanych przez władze administracyjne (gubernatorzy). Do obrony tej należy: gaszenie światła, ograniczenie ruchu podczas napadu, przystosowanie mieszkań i piwnic do obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej, krycie się

w schronach, pomoc przy usuwaniu skutków napadów lotniczych, wreszcie zastosowanie się do miejscowych zarządzeń i wskazówek, wydawanych przez władze do tego powołane.

Cały kraj jest podzielony na rejony, na których czele stoją dowódcy rejonów obrony przeciwlotniczej. Rejony odpowiadają mniej więcej poszczególnym prowincjom Hiszpanii, a więc np. rejon Katalonii, Walencji, Aragonii itp. Do pomocy w organizacji obrony biernej ludności w każdym rejonie są powołane komitety obrony przeciwlotniczej, na których czele stoi gubernator. Zadaniem komitetów jest opracowywanie przepisów miejscowych i pouczanie ludności o zachowaniu się w razie alarmu lotniczego. Komitet jest ciałem doradczym gubernatora dla biernej obrony przeciwlotniczej ludności danej prowincji. W rejonach ważne punkty, jak miasta, ośrodki przemysłowe itd., tworzą samodzielne ośrodki przeciwlotnicze. Takim ważnym ośrodkiem była np. Walencja, ówczesna siedziba rządu hiszpańskiego, stanowiąca niezależny ośrodek obrony przeciwlotniczej, dowodzony przez dowódcę, podległego bezpośrednio szefowi obrony przeciwlotniczej w ministerstwie lotnictwa i marynarki.

Obrona przeciwlotnicza frontu podlega pod względem taktycznym dowódcom odnośnego odcinka frontu, a pod względem zaopatrzenia i wyszkolenia szefostwu obrony przeciwlotniczej w ministerstwie lotnictwa i marynarki. Madryt np. ma swojego dowódcę obrony przeciwlotniczej, który podlega bezpośrednio gen. Miaja, dowódcy obrony Madrytu.

Artyleria przeciwlotnicza jest zorganizowana w baterie i grupy (dywizjony). Karabiny maszynowe przeciwlotnicze tworzą plutony i kompanie. Reflektory i aparaty podsłuchowe tworzą sekcje i grupy techniczne.

Sprzęt, którym się posługuje obrona przeciwlotnicza Hiszpanii, jest różnolity. Do najlepszych zaliczyć należy baterie artylerii przeciwlotniczej, wyposażone w działa najnowszych modeli wraz z odpowiednim sprzętem pomocniczym. Działo przeciwlotnicze o którym mowa ma zasięg 10.000 m, szybkość początkowa pocisku 800 mtr/sek, szybkość strzałów 20 na minutę. Działka przeciwlotnicze samoczynne stosowane w obronie przeciwlotniczej mają przeciętnie zasięg około 4000 m, szybkość strzałów około 100 na minutę. Specjalne karabiny

maszynowe przeciwlotnicze typu Hotchkiss mają zasięg około 3000 m i dają około 250 strzałów na minutę.

W obronie przeciwlotniczej na froncie są używane normalne karabiny maszynowe, a nawet zwykłe karabiny, w które są uzbrojone oddziały.

Aparaty podsłuchowe używane w Hiszpanii łapią odgłosy silników samolotowych już w odległości 20 kilometrów, a reflektory zdolne są do oświetlenia samolotów już z odległości 15 kilometrów.

Jak działa obrona przeciwlotnicza, omówimy na przykładzie tak ważnego ośrodka, jakim jest Walencja. Ówczesna stolica Hiszpanii frontu ludowego, leży nad Morzem Śródziemnym, w odległości blisko 350 kilometrów od frontu madryckiego, 150 km od frontu pod Teruel i około 200—250 km od wysp Balearskich, znajdujących się w rękach powstańców. Jeżeli przyjmiemy, że szybkość obecnych samolotów bombowych wynosi przeciętnie 300 km/godz., to zobaczymy, że czas lotu, jakiego potrzebują samoloty powstańcze na przebycie drogi ze swych lotnisk do Walencji, aby ją zbombardować, wyniesie okragło: z frontu madryckiego 1 godz. 10 min., spod Teruel $\frac{1}{2}$ godz., z Balearów 40 lub 45 minut. Innymi słowy, trochę mniej czasu, niż tu podano pozostaje obrońcom Walencji (licząc od chwili zaobserwowania samolotów powstańczych do chwili przekazania tej wiadomości do Walencji) do zaalarmowania środków obrony i ostrzeżenia ludności.

Zgodnie z przyjętą zasadą obrona przeciwlotnicza Walencji ma własną sieć dozoru powietrza (posterunki obserwacyjno meldunkowe), która jest rozrzucona w około Walencji w promieniu 80—100 km. Na morzu od strony Balearów służbę tę pełnią statki i łodzie strażnicze, posługując się łącznością radiową i sygnalizacją optyczną. Każdy lądowy posterunek obserwacyjno meldunkowy ma własny telefon, włączony do najbliższej centrali telefonicznej. Prócz tego główna centrala Walencji jest połączona z centralami obrony przeciwlotniczej poszczególnych odcinków frontów, ze szczególnym uwzględnieniem frontu madryckiego. O każdym samolocie powstańczym przekraczającym front zostaje zawiadomiona centrala obrony przeciwlotniczej w Walencji, ale właściwe określenie kierunku lotu, a w tym wypadku lotu skierowanego na Walencję, może przeprowadzić tylko ta służba dozoru powietrza, której

posterunki, jak już mówiliśmy, rozrzucone są w promieniu 100 km od Walencji. Wynikałoby z tego, że czas pozostający w dyspozycji obrony na dokonanie obserwacji, przekazanie jej telefonicznie do Walencji, dla zaalarmowania i uruchomienia środków obrony przeciwlotniczej wynosi w najlepszym razie 20 minut. Czy to wystarczy na poczynienie koniecznych przygotowań i ostrzeżenie ludności, aby zdążyła na czas schować się do schronów i piwnic? Można śmiało twierdzić, że nie. Potwierdziło nam to zresztą doświadczenie, tam zdobyte. O wielkości nalotów bombowych, ludność dowiadywała się na parę minut przed zjawieniem się samolotów nieprzyjacielskich nad miastem, a były i takie wypadki, że syreny rozpoczynały swój gwizd alarmowy w chwili, gdy samoloty już były nad miastem.

Baterie artylerii przeciwlotniczej umieszczono na zewnętrznych krawędziach miasta, a od strony morza w pobliżu portu. Karabiny maszynowe po 2—4 były umieszczone na dachach najwyższych gmachów miasta, z takim obliczeniem, aby ogień ich pokrywał się wzajemnie i nie był niczym krępowany.

Miasto samo było podzielone na 5 wycinków, 6-ty stanowił port morski i jego okolice. Podział na wycinki miał na celu podział stanowisk ogniowych, łatwiejsze umiejscowienie celu oraz usprawnienie organizacji ziemnej, pracującej nad umiejscowieniem skutków napadu lotniczego.

Z obserwacji ognia artylerii przeciwlotniczej w Walencji i Madrycie można mniej więcej odtworzyć taktykę stosowaną w Hiszpanii. A więc wybuchy pocisków umieszcza się na różnych wysokościach i o dość dużym zagęszczeniu ognia na przypuszczalnym kierunku lotu samolotu. Widać z tego, że artyleria stara się, jak gdyby zamknąć przejście dla samolotu, licząc się nawet ze zmianą jego wysokości i kierunku lotu. Wymaga to, oczywiście, bardzo dużej ilości dział i pocisków.

Jaką taktykę stosują działka przeciwlotnicze, trudniej było sprawdzić, ale sądząc po obserwacji jednego z polskich korespondentów, który widział silny, natężony ogień przeciwlotniczy na froncie madryckim, podczas jednego z większych nalotów nieprzyjacielskich, można twierdzić, że wybuchały równocześnie obok siebie dwa pociski, z czego by wynikało, że działka przeciwlotnicze łączono po dwa, jako jednostkę ogniową.

Karabiny maszynowe w większości wypadków stosują ogień zaporowy na drodze przypuszczalnych przelotów samolotów nieprzyjacielskich.

Oprócz sprzętu tu wymienionego, do obrony przeciwlotniczej ważnych punktów, a szczególnie Madrytu, używano lotnictwa myśliwskiego. Lotnictwo to nie podlegało dowództwu obrony przeciwlotniczej, tylko uzgadniało z obroną plan działań. Miało ono wyznaczoną strefę, poza zasięgiem artylerii przeciwlotniczej, gdzie zwalczało napotkanego przeciwnika powietrznego. Ze względu na to, że Madryt leżał bezpośrednio przy linii frontu, służba dozoru powietrza miała ograniczone pole działania, jeśli chodzi o czas potrzebny na zaalarmowanie środków obrony przeciwlotniczej naziemnej i lotnictwa myśliwskiego. W tym wypadku alarm był zawsze spóźniony. W dniach częstych i prawie codziennych wypraw bombowych lotnictwa powstańczego na Madryt, lotnictwo czerwone zaradziło temu w ten sposób, że w pewnych godzinach wysyłało pojedyncze samoloty lub małe patrole myśliwskie, które krążyły nad frontem i w pobliżu lotnisk nieprzyjacielskich, alarmując natychmiast przez radio swój dywizjon znajdujący się w pogotowiu na lotnisku o zbliżaniu się nieprzyjaciela powietrznego. Były to więc, jak gdyby ruchome posterunki obserwacyjno meldunkowe, działające w głębi ugrupowań tylnych nieprzyjaciela, informujące zawczasu obronę przeciwlotniczą o zamierzonym nalocie nieprzyjacielskim.

Jaka jest skuteczność środków obrony przeciwlotniczej, staraliśmy się, jak wielu innych, znaleźć na to jakąś konkretną odpowiedź. Z wynurzeń dowódcy lotnictwa rządowego płka Ignacio Hidalgo de Cisneros, ogłoszonego w prasie hiszpańskiej 24 czerwca u. r., wynikało, że od początku wojny strącono 122 samoloty powstańcze. Natomiast z komunikatów wojennych wiemy, że oddziały rządowe zestrzeliły 34 samoloty powstańcze, przy pomocy naziemnych środków obrony przeciwlotniczej. To znaczy, że lotnictwo rządowe strąciło 88 samolotów (72%), a artyleria i karabiny maszynowe przeciwlotnicze 34 (28%) samolotów powstańczych.

Gen. Kindelan, szef lotnictwa powstańczego, twierdzi, że ...,lotnictwo myśliwskie wbrew przypuszczeniom stanowi najistotniejszy składnik dobrego lotnictwa. Wielosilnikowe samoloty z kilkoma wieżyczkami są zgubione w walce z kilkoma sa-

molotami myśliwskimi szybszymi od nich. Mogą się obronić tylko w szykach zwartych...”

O artylerii przeciwlotniczej wypowiada następujący pogląd:

..., „Artyleria przeciwlotnicza przy dobrym kierowaniu ogniem, dosyć skuteczna w dzień, jest nieskuteczna w nocy bez dobrych reflektorów...”

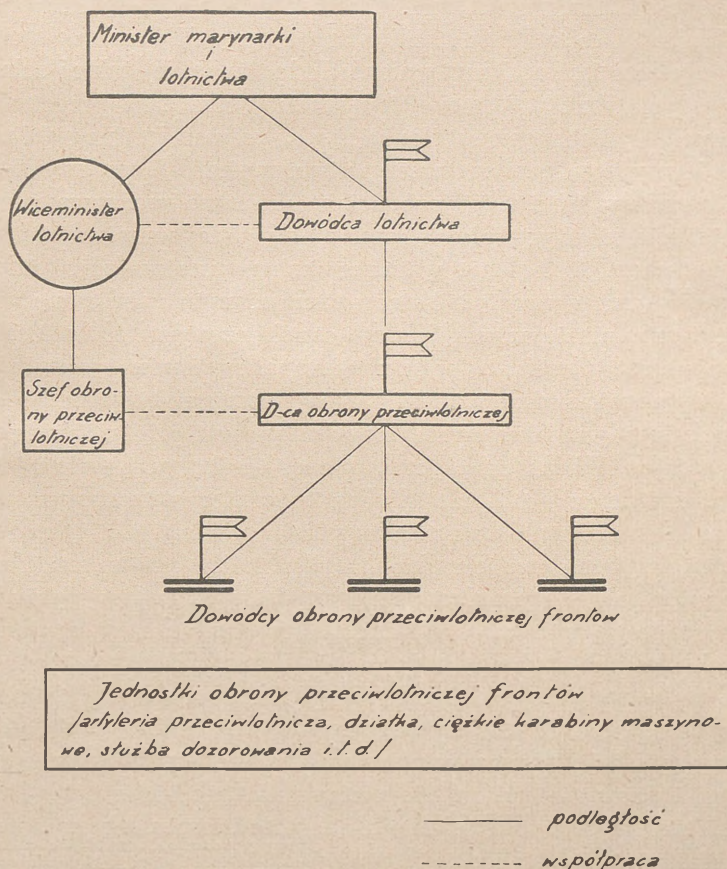
Ostatnią wreszcie opinię o środkach przeciwlotniczych stosowanych w Hiszpanii przytaczamy z dzieła p. t. „Luftmacht” wydanego w Berlinie w r. 1938, gdzie w rozdziale IV „Spanien” tak pisze autor (Fischer von Poturzyn):

..., „Na pewno byłoby wielką korzyścią na przykładzie wojny hiszpańskiej sprawdzić skuteczność działania naziemnych środków obrony przeciwlotniczej. Wielkość terenu przy małej stosunkowo ilości artylerii przeciwlotniczej powoduje, że jej skuteczność nie jest zbyt duża, choć donoszą o dobrych wynikach celowania. Tylko 1/5 część zestrzelonych samolotów jest zasługą artylerii przeciwlotniczej”.

Widoczne więc, że lotnictwo myśliwskie jest najskuteczniejszym środkiem obrony przeciwlotniczej, tak jak było i podczas wojny światowej. Nie znaczy to oczywiście, aby lekceważyć środki naziemne, mają one niewątpliwie swoją wartość i wzajemnie uzupełniają się doskonale z lotnictwem. Tam gdzie nie może pracować lotnictwo myśliwskie, powinna działać artyleria i karabiny maszynowe. Skuteczność działania środków naziemnych nie ma tylko znaczenia materialnego, ale i bardzo duże moralne. Ogień artylerii przeciwlotniczej zmusza samoloty nieprzyjaciela do ucieczki, do lotów na dużej wysokości, demoralizuje załogę i w skutku ogromnie osłabia celność bombardowania. A ten sam ogień bardzo dodatnio oddziałuje na ducha własnej ludności.

Potwierdzenie tego znajdujemy w oświetleniu płk. Seravia, szefa obrony przeciwlotniczej w Hiszpanii, który uznaje większą skuteczność lotnictwa myśliwskiego w zwalczaniu nieprzyjaciela powietrznego, ale zastrzegł się zaraz, że to wcale nie uprawnia do pomniejszania wartości naziemnych środków obrony przeciwlotniczej, które z lotnictwem się uzupełniają i tworzą nieodzowną zgodną całość.

Organizacja obrony przeciwlotniczej obszaru wojennego



Przejdziemy wreszcie do omówienia środków biernych obrony przeciwlotniczej. Do nich trzeba zaliczyć przede wszystkim budowę schronów przeciwlotniczych. Naloty bombowe, jakie przechodził Madryt, od początku listopada 1936 r. do końca marca 1937 r. dały, według urzędowego komunikatu Rady Obrony Madrytu (Junta de Defense): 1149 zabitych, 3502 rannych i 430 zaginionych. Bomby zniszczyły 980 gmachów, nie licząc wielu domków zniszczonych w dzielnicach podmiejskich. To straszliwe żniwo śmierci i zniszczenia, które pociągnęło tyle ofiar spośród niewinnej i bezbronnej ludności, zmusiło rząd w Walencji do szukania środków zaradczych. Dla zmniejszenia w przyszłości strat i zapewnienia ludności jakiejś takiej ochrony przystąpiono w Walencji do budowy schronów przeciwlotniczych. Typ schronu ustalono; zbudowany on jest w głębi ziemi, ściany betonowe grubości półtora metra. Wewnątrz schronu są filary tej samej grubości, na których spoczywa górna płyta betonowa grubości 3 i pół metra, dalej warstwa piasku, cienka warstwa betonu, warstwa żwiru, warstwa algi (trawa morska), znów warstwa betonu, a na samym wierzchu gruba warstwa gliniastej ziemi. Schron jest obliczony na 250 osób. Ma dwa wejścia i wyjścia, odpowiednio zabezpieczone. Wewnątrz znajdują się ławki do siedzenia, wentylatory elektryczne i o napędzie ręcznym, na wypadek gdyby nastąpiła przerwa w dostawie prądu, światło elektryczne, klozet piaskowy. Całość wykonana starannie i solidnie. Takich schronów wykonano kilkadziesiąt w różnych dzielnicach miasta. Większość schronów umieszczono na małych placykach, niektóre zaś na parcelach budowlanych, z takim obliczeniem, żeby stanowiły piwnice i fundamenty przyszłych kamienic. Schrony dla władz rządowych i wojskowych znajdują się w podwórzach gmachów przez nie zajmowanych. Schrony, co jest ciekawe, nie są zupełnie przystosowane do obrony przeciwgazowej, choć, jak należy przypuszczać, przystosowanie ich do tego celu nie sprawia trudności. Hiszpanie wierzą, że przeciwnik, zgodnie z oświadczeniem złożonym w Londynie, nie będzie stosował bomb. gazowych.

W schronach tych można umieścić najwyżej 25.000 ludzi, a ponieważ Walencja ma ich obecnie coś około pół miliona, więc tylko częściowo i wybrancom mogą dać bezpieczeństwo. Wiedząc o tym władze zarządziły, aby ludność przystosowała



Ucieczka ze zbombardowanego Tetuanu.

piwnice w solidnych domach i tym podobne pomieszczenia wykorzystano jako schrony.

Ich bezpieczeństwo jest bardzo problematyczne. Mogą dać ochronę przed lekkimi bombami i odłamkami walących się domów, ale z chwilą, kiedy trafi w nie ciężka bomba burząca, bardzo łatwa mogą się zamienić w masowe grobowce.

Dla osłony przed odłamkami bomb, murów i kostek brukowych, wyrwanych siłą detonacji bomb, przed wielkimi portalami gmachów i witrynami wystawowymi ustawiono wysokie bariery ochronne, składające się z worków z piaskiem, układanych jeden na drugim.

Przed odpryskami pękających szyb chronią paski papierowe, naklejone na szyby w małych kwadratach.

Wprawdzie wyprawy bombowe nocne bywają dość rzadkie, jednak i tutaj zastosowano w całej Hiszpanii obowiązek zaciemniania miast. Światła w domach mogą się palić tylko przy szczelnie zasłoniętych oknach. Karność jest tak surowa, że uprawnia milicjantów do ostrzelania okien oświetlonych. Ulice nie są w zasadzie oświetlane. Numery kamienic i nazwy ulic nie są oświetlane, tak że człowiek nie znający dobrze miasta bardzo łatwo zabłądzi. Wolno się natomiast posługiwać latarkami ręcznymi. Ważne budynki użyteczności publicznej i siedziby władz są oświetlone przy wejściu małymi niebieskimi światełkami migającymi. Samochody jeżdżące w nocy muszą się posługiwać przyćmionymi światłami. Wybitną niekarnością grzeszą samochody wojskowe czerwonych dygnitarzy, rozbijające się po nocach z jasno zapalonymi reflektorami. Z wyjątkiem Madrytu i miast przyfrontowych, gdzie wolno chodzić tylko do 10-tej wieczór, gdzie indziej ruch nocny nie ma ograniczenia.

Wiele ważnych obiektów, zwłaszcza w miejscowościach przyfrontowych, zabudowań lotniczych, magazynów wojskowych i fabryk przemysłu wojennego, maskuje się przez wykorzystanie środków naturalnych i sztucznych. Budynki maluje się kolorem ochronnym, podobnym do otoczenia.

W razie alarmu lotniczego ludność powinna kryć się w najbliższych schronach i piwnicach, opatrzonych strzałką kierunkową i widocznym napisem „Refugio“; pozostawanie na ulicy jest niedopuszczalne.

Dla niesienia pomocy od chwili rozpoczęcia alarmu stoją w pogotowiu patrole sanitarne, drużyny ratownicze, techniczne i przeciwpożarne. Każdy odcinek ma odpowiednią ilość tych drużyn, a prócz tego część jest w dyspozycji dowódcy obrony przeciwlotniczej, który je może zawsze rzucać tam, gdzie będzie największa potrzeba, aby wzmocnić działanie drużyn miejscowych. Wszystkie te drużyny są zaopatrzone, oczywiście, w samochody.

Dla uświadomienia ludności o obronie przeciwlotniczej robi się obecnie dużo, odrabiając zaległości z dawnych lat. Wyszło bardzo dużo popularnych podręczników o obronie przeciwlotniczej i przeciwgazowej. W jednym z nich, traktującym o obronie przeciwgazowej „Gases de Guerra“, autor posługuje się w rozdziale zatytułowanym: „Simulacro de la defensa de Varsovia contra un ataque aero-quimico en noviembre de 1933“ na ćwiczenia i doświadczenia, jakie w tej sprawie zebrała LOPP. Oprócz wydawnictw księgarskich z tej dziedziny istnieje dużo instrukcji, plakatów, afiszów propagandowych itp. Wydanych przez oddzielne władze. W podziemiach kolejki podziemnej, na przystankach tramwajowych, bramach domów i rogach ulic, obywatel uczy się poglądowo, co ma robić w razie alarmu lotniczego. Mszczą się tu stare zaniedbania, albowiem przed wojną prawie nic w tym kierunku nie zrobiono.

Przyglądając się obronie przeciwlotniczej czerwonej Hiszpanii trzeba przyznać, że jeśli chodzi o ochronę ludności, to pozostawia ona jeszcze bardzo dużo do życzenia.

Nalot lotniczy, nieraz nieszkodliwy, wywołuje popłoch, chaos i trwogę. Brak przewodników i kierowników, którzy by panowali nad położeniem najbliższego otoczenia, służyli radą i pomocą. Brak przygotowania społeczeństwa, które ulega popłochowi, nie wie co robić, bo go wcześniej o tym nie uświadomiono. Rażące braki w tej dziedzinie każą przypuszczać, że i ludzie kierujący obroną przeciwlotniczą ludności nie wiele więcej umieją od tych, którymi kierują.

★

✱

✱

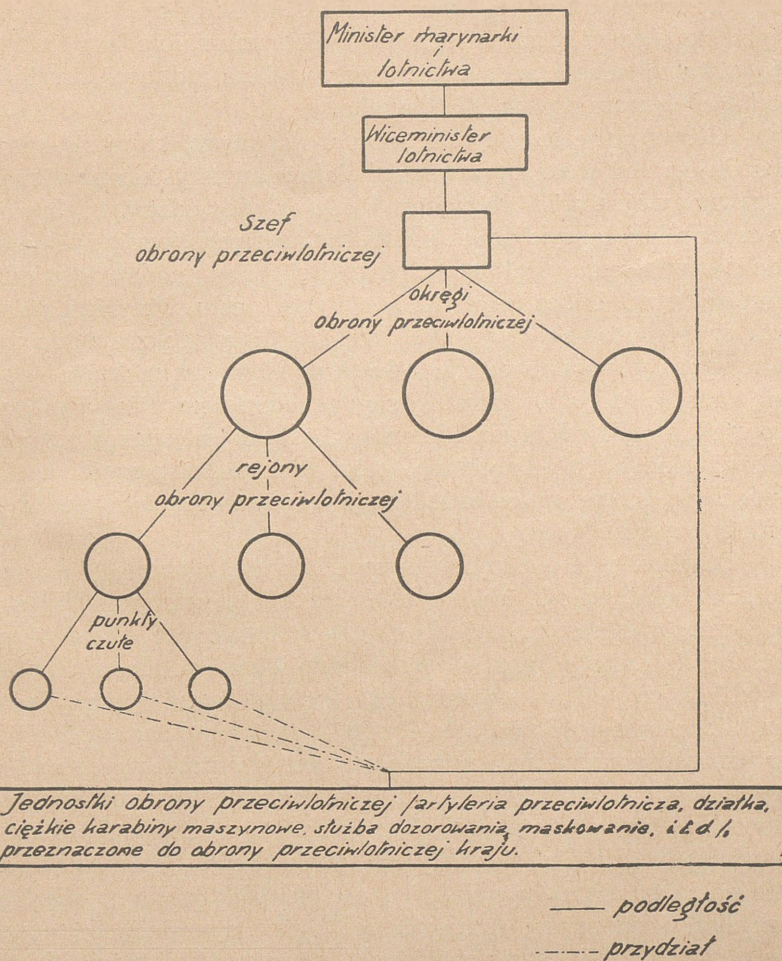
Sposoby i skutki bombardowania.

Komunikaty wojenne podane w części II, traktującym o działalności lotnictwa, najczęściej mówią o bombardowaniu obiektów i sił żywych znajdujących się na froncie i w miejscowościach, leżących za frontem. Na froncie bombardowano pozycje i umocnienia nieprzyjacielskie, stanowiska artylerii, kolumny jego wojska i taborów w marszu i na postoju, lotniska, stacje wyładowcze, broń pancerną podprowadzaną na pozycje wyjściowe, magazyny, składy i wszystkie te środki, które żywią wojnę. Oprócz lotnictwa bombowego bombardowanie przeprowadzały samoloty szturmowe i myśliwskie. Że działania te na froncie były skuteczne, wiemy z komunikatów wojennych. Można przyjąć z całą pewnością, że każde poważniejsze natarcie na pozycje nieprzyjacielskie było poprzedzone działaniem bombardującym. To samo było, gdy było źle, gdy trzeba się było bronić, odpierać napady i powstrzymywać natarcie. Działania pod Guadalajarą, Teruelem, Brunete, Bilbao, Santander i w wielu innych bitwach potwierdzają to w zupełności. O działaniach tych trudno coś konkretnego napisać, prócz tego, co wiemy z komunikatów. O tym zresztą dowiemy się wielu szczegółów po zakończeniu wojny. Natomiast więcej możemy powiedzieć o działaniach lotnictwa bombowego w głębi kraju, bo rozporządzamy większym materiałem dowodowym. Wynika to po prostu stąd, że dla celów propagandowych obydwie strony rozdmuchują w prasie każde działanie bombowe w stosunku do otwartych miast, milcząc dyskretnie o działaniu na froncie, ze zrozumiałych względów tajemnicy wojskowej.

Z tych względów w rozważaniach naszych więcej uwagi poświęcimy bombardowaniu miast na tyłach niż działalności na froncie.

Komunikaty wojenne obu stron walczących zawierają wzmianki o działalności lotnictwa na froncie i w głębi kraju. Te ostatnie dotyczą przeważnie uwag o bombardowaniu miast i większych skupień ludzkich. Wprawdzie żaden komunikat nie mówi o bombardowaniu ludności cywilnej, tylko o obiektach ważnych pod względem wojskowym, ale to nie zmienia postaci rzeczy. Dopiero komunikat strony przeciwnej omawiający działalność lotnictwa nieprzyjacielskiego zaczyna się zazwyczaj od tego rodzaju zwrotu: „...dziś we wczesnych godzi-

Organizacja obrony przeciwlotniczej obszaru krajowego



nach rannych barbarzyńskie lotnictwo faszystowskie dokonało masakry kobiet i dzieci bombardując z samolotów zachodnie dzielnice Madrytu. Oczywiście po każdym nalocie bombowym lotnictwa rządowego na miasta leżące po stronie powstańców komunikat wojenny sztabu gen. Franco zawiera takie same wiadomości, z tą tylko różnicą, że lotnictwo nie nazywa się faszystowskie, lecz czerwone, komunistyczne itp.

Bez względu na to, która strona działa, faktem jest niezbytym, że obie w równym stopniu bezceremonialnie bombardują otwarte miasta, aby przez straty zadane ludności cywilnej oddziaływać moralnie na przeciwnika.

Głównymi celami o znaczeniu wojskowym, które się bombarduje z obu stron, są: dworce kolejowe, mosty, koszary i magazyny wojskowe, lotniska, siedziby dowództw, fabryki, a szczególnie fabryki broni i sprzętu wojennego, porty morskie, doki, urządzenia portowe, wreszcie siedziby rządów i władz miejscowych. Prócz tego, już bez wyboru celu, wszystkie miasta przyfrontowe, w których się znajdują większe oddziały i magazyny wojskowe, i te miasta w głębi kraju, które chce się zgnieść moralnie albo które są przedmiotem działań odwetowych. Bombarduje się Walencję, bo tam jest siedziba rządu hiszpańskiego, lub Barcelonę, która jest siedzibą rządu katalońskiego, lub też na odwrót Burgos i Salamankę, jako siedziby władz powstańczych.

Jeżeli chodzi o bombardowanie ludności cywilnej, to warto podkreślić, że nie tylko spotyka ją to z powietrza. Wszystkie miasta portowe, oprócz napadów lotniczych przechodzą bombardowanie z morza przez działa okrętów nieprzyjacielskich, które pod osłoną nocy czy mgły porannej podpływają na bliską odległość od portu i walą z ciężkich dział zazwyczaj w domostwa niewinnej ludności położone w pobliżu portu. To samo bywa w stosunku do miast mających nieszczęście znajdować się na linii frontu. Taki np. Madryt jest codziennie bombardowany przez ciężką artylerię powstańczą. Pociski padają nie na jakieś obiekty wojskowe, ale na śródmieście, najwięcej ruchliwe i najgęściej zamieszkane.. Domy sypią się w gruzy, spis ofiar powiększa się codziennie, nie przeszkadza to jednak w ostrzeliwaniu i bezmyślnym niszczeniu kamienic, pałaców, gmachów publicznych itd., których w żadnym wypadku nie można zaliczyć do obiektów wojskowych. Podkreślić należy

i tą formę działań, albowiem zbliżona jest ona w skutkach do działań bombardowania z powietrza, co najważniejsze, wszystkie bierne środki obrony przeciwlotniczej ludności cywilnej mają tu pełne zastosowanie, tak samo jak przy niebezpieczeństwie powietrznym. Ten sam alarm, ten sam schron, te same środki ratunkowe.

Większość nalotów bombowych w Hiszpanii na miasta położone na linii frontu lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie odbywa się przez większe zespoły samolotów bombowych, działających pod ochroną lotnictwa myśliwskiego, które leci powyżej zespołu bombowego. Największy nalot bombowy na Madryt składał się z 32 samolotów bombowych i takiej samej mniej więcej ilości samolotów myśliwskich, stanowiących jego ochronę. Współdziałanie samolotów myśliwskich z wyprawą bombową ma na celu odparcie ewentualnego napadu samolotów myśliwskich nieprzyjaciela, gdyby ten chciał napaść ciężkie i gorzej obronne samoloty bombowe. Tak duży zespół jednak był rzadkością, przeciwnie bowiem bombardowanie przeprowadzano w zespołach od kilku do kilkunastu samolotów w towarzystwie zawsze większej ilości samolotów myśliwskich. Ilość bomb unoszonych przez samoloty powstańcze (niemiecki „Junkers“ włoskie „Savoia Marchetti“ i „Caproni“) wynosiła ponad 2000 kg. Bombardowanie miast przeprowadzano przeważnie ciężkimi bombami burzącymi 100 i 300 kg, oraz małymi zapalającymi. Strona rządowa posługiwała się samolotami bombardującymi (francuskie „Potez“, amerykańskie „Martin“, oraz rosyjskie „R-5“ „S.B.“) o mniejszym tonażu, do 1000 kg. Bomb używano 50 kg, 100 kg, 200 kg i małych zapalających. Wysokość bombardowania w zależności od warunków atmosferycznych od 100 do 3500 m. Szyk bombardowania: mniejsze zespoły w kluczach, większe w rojach lub ciągach kluczy trójsamolotowych. Zasadniczo w ciągu jednego nalotu wyrzucano całą zawartość bomb, aby nie powtarzać nalotu. Bombardowania odbywały się przeważnie w dzień, o wczesnych godzinach rannych lub wieczornych. Bombardowania nocne były bardzo rzadkie, dokonywane przez pojedyncze samoloty, a podczas wybitnie jasnych nocy przez małe zespoły 2—3 samolotów.

Miasta leżące w głębi kraju daleko od linii frontu były bombardowane przez pojedyncze samoloty albo małe zespoły, składające się z kilku samolotów, działających bez ochrony my-

śliwców. O ile działania lotnictwa bombardującego w stosunku do miast przyfrontowych miały charakter niszczycielski, o tyle działania na głębszych tyłach można by raczej zaliczyć do działań nękających. Wyprawy bombowe w głąbi kraju działały przeważnie przez zaskoczenie, wykorzystując do tego pory dnia i warunki atmosferyczne. Bardzo często bombardowano w ten sposób, że samoloty nieprzyjacielskie podchodziły na dużej wysokości pod osłoną chmur, nie zauważone przez służbę dozorowania powietrza. Po przylocie nad miasto samoloty schodziły w dół lotem ślizgowym z przymkniętymi silnikami i z wysokości kilkuset metrów zrzucały swój ładunek bomb na upatrzone obiekty. Przy czystym niebie i dużej widoczności bombardowano z dużej wysokości, 2000 — 3500 m. Celność bombardowania pozostawiała dużo do życzenia, jeśli chodzi o obiekty specjalne, bo poza tym każda bomba zrzucona na miasto była skuteczna, trafiając ten czy inny dom. Jej wybuch przynosił szkody bez względu na zamiary bombardującego.

Doświadczenia z działalności lotnictwa obu stron wykazują, że na pierwszym miejscu stoją działania lotnictwa bombowego. Wysiłki obu stron szły w tym kierunku, aby mieć jak najlepsze i najliczniejsze lotnictwo bombowe. Do działań bombowych nagina się wszystkie inne działania lotnictwa szturmowego, rozpoznawczego i myśliwskiego. Główne cele bombardowania leżą w miastach lub w bezpośrednim ich sąsiedztwie. Zatem bombardowanie ważnych obiektów musi zawsze pociągać za sobą straty w ludności cywilnej. Niezależnie od tego bombardowanie miast jest najważniejszym celem, jeśli chodzi nie tylko o zniszczenie materialne, ale i moralne. Wniosek ostatni i najważniejszy dla nas, to ten, że ludności cywilnej nawet niedotkniętej bezpośrednio wojną, a czasami sprzyjającej napastnikowi zupełnie się nie oszczędza. Jeśli hiszpanie bombardują bezwzględnie swoją ludność należącą do tego samego narodu, to trudno się spodziewać, aby jakiegokolwiek skrupuły w tym względzie miał napastnik obcy rasowo i narodowo napadniętemu.

Mówiliśmy już uprzednio, że każda bomba zrzucona na gęsto zaludnione miasto jest skuteczna, pomimo że może nie trafiać w cel, który sobie nieprzyjaciół wybrał do bombardowania. Skuteczność bomb w miastach i miasteczkach Hiszpanii, gdzie domy tworzą przeważnie zwarte masy zabudowań o wąs-



W czasie nalofu na Tetuan.

kich uliczkach, jest daleko większa, niżby to było w kraju o innym rozplanowaniu ulic i placów. Niebezpieczeństwo powiększa jeszcze okoliczność, że klimat Hiszpanii nie wymaga szczególnie solidnych, grubych murów, wskutek czego większość domów ma lekką budowę, z zastosowaniem materiału względnie łatwopalnego (cienkie ścianki drewniane, stropy drewniane itp.). Przy bombardowaniu miast, a zwłaszcza Madrytu, przez lotnictwo powstańcze, składające się nie tylko z samolotów, ale i z załóg niemieckich i włoskich, zastosowano bomby 100 i 300 kg oraz bomby zapalające. Bomba 100 kg trafiająca w dom kilkopiętrowy przebija szereg pięter i wybucha w niższych kondygnacjach. Jej siła wybuchu starczy na rozwalenie domu aż do parteru lub pierwszego piętra włącznie. Bomba 300 kg burzy dom całkowicie do piwnic włącznie. Jeśli upadnie w pobliżu domu, to poważnie go zarysuje siłą wstrząsu powietrza i ziemi. Zrzucane razem z bombami burzącymi bomby zapalające kończą dzieło zniszczenia, jeśli trafią na materiał łatwopalny. Czego nie udało się zniszczyć bombą wybuchową, strawi ogień powstały od bomby zapalającej.

Największe zniszczenie od bomb lotniczych przeszedł Madryt w końcu r. 1936 i na początku r. 1937. Bombardowanie dzielnic zachodnich Madrytu, przeprowadzane przez lotnictwo niemieckie, pozostające w służbie gen. Franco, zamieniło całe kompleksy domów w ruiny. Zniszczenia, jakich tam dokonano, są najlepszym dowodem straszliwej skuteczności bomb burzących i zapalających. Opiszemy je po krótkce, według reportażu koresp. P. A. T. A. Sikorskiego:

„...Jedziemy zwiedzić dzielnice Madrytu, które najwięcej ucierpiały od bomb lotniczych. Ładujemy się do małego Forda, przecinamy szybko miasto w kierunku zachodnim. Wjeżdżamy do strefy wojennej bezpośredniego frontu.

Na placu „Glorieta“ zostawiamy samochód. Dalej już by nie przejechał. Wszystkie wyloty ulic są opancerzone betonowymi i kamiennymi zaporami z okienkami strzelniczymi i stanowiskami do karabinów maszynowych. Gdziekolwiek wielkie doły w poprzek ulic, wykopane przed pozycjami obronnymi, mają stanowić przeszkody dla czołgów. W tej dzielnicy nieprzyjaciół już był. Przechodzimy zaporę, zamieniając kilka słów z posterunkami. Oddają przepisowe honory towarzyszącym nam oficerom.

Z rozgwaru wielkiego miasta wpadamy w zupełną ciszę. Zioną ku nam martwołą czarne jamy okien i bram, powyrywane okiennice, rozwalone drzwi, pogieęte i połamane żaluzje witryn sklepowych. Zwalone ściany frontonów kamienic i willi obnażają wnętrza mieszkań. Na jezdni zwały cegieł, wielkie głazy portali i odłamki cementowe sztukaterii domu, którego szczątki świadczą o minionej świetności. Z obu stron obszernej ulicy piętrzą się gruzy zwalonych nowoczesnych wielopiętrowych kamienic.

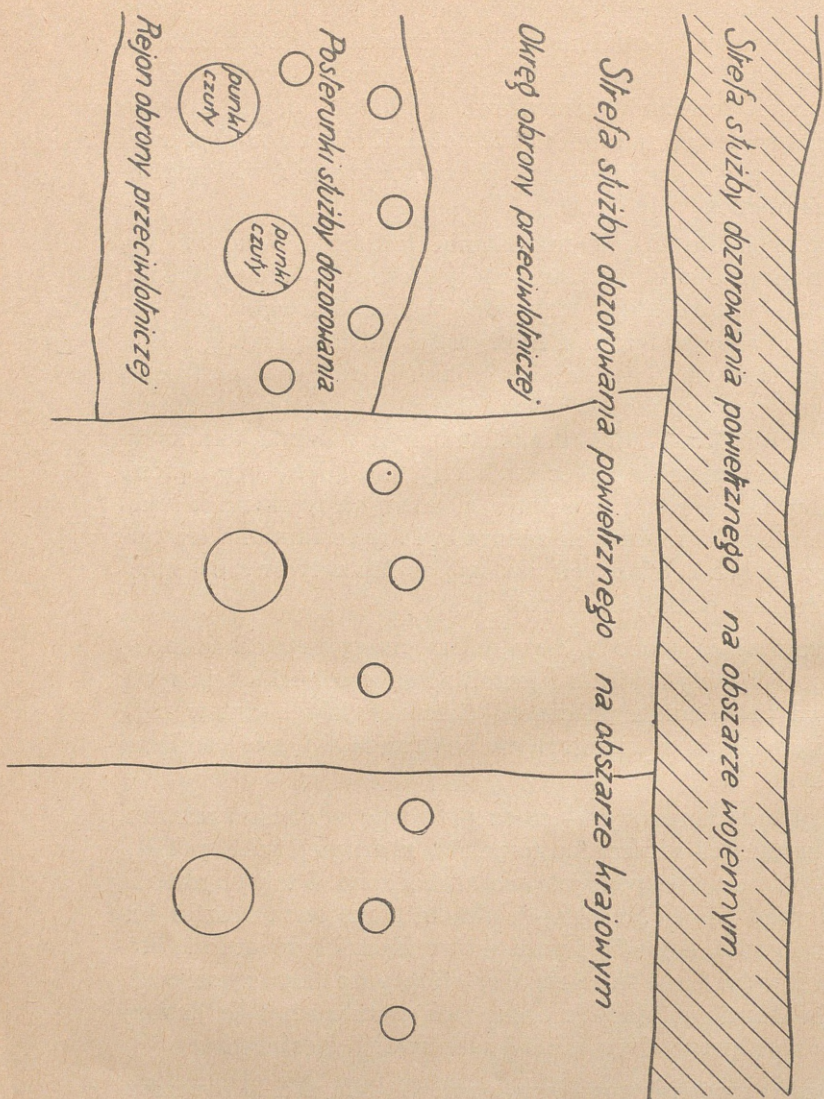
Poprzecinane na pół mieszkania kamienic, tak jak idą wewnętrzne spojenia, trzymają się jeszcze niezwalonej ściany. Inne ściany, które uległy naporowi wybuchu, zwały się, pociągając za sobą związane z nimi części sufitów, podłóg i ścianek poprzecznych. Trzymając się jakimś cudem u pozostałej ściany przegrody pokoiw mieszkalnych wyglądają jak różnokolorowe pudełka. Tu prawdopodobnie była jadalnia, tam kuchnia, bo widać metalowy piec kuchenny, jak gdyby przylepiony do ściany. Dalej pokój dziecinny, z naiwnym freskiem u ścian i resztkami porozrzucanych zabawek. Pogieęte ramiona trawersów, szyn i belek żelaznych, zwisają w fantastycznych kształtach z resztek ocalałych murów.

Przejmująca grobowa cisza, którą przerywają od czasu do czasu pociski artyleryjskie i karabinowe z pobliskich pozycji. Jaskrawe promienie słoneczne i zieleń ocalałych drzew rażą kontrastem życia z cmentarnym nastrojem tej nieszczęśliwej dzielnicy.

Przystając zdumiony — co za potworna siła niszczycielska. Jedna kamienica zniszczona zupełnie, z drugiej tylko pół pozostało. Trzecia stoi pozornie nie uszkodzona. I tak na zmianę wzdłuż całej ulicy. Na całej jezdni leżą pokotem resztki kamienic, domów, pałaców i willi, które kiedyś były ozdobą stolicy, tętniły życiem i radością. Te, które pozostały, są naruszone wybuchami padających obok nich bomb, tak że drobny wstrząs wystarczy, aby podzieliły los swoich siostrzyc.

Zwały rumowisk powiększają się. Wąskie uliczki poprzeczne są całkowicie zawałone gruzami. W pewnych miejscach leżą pokotem całe kompleksy domów. Zwalone jedne obok drugich nie pozostawiły żadnego śladu istnienia. Tu już nie było co ratować.

Organizacja służby dozorowania



Patrzę do głębi przejęty niesamowitym zniszczeniem. Nie-
szczęście jakie spotkało ludność tej dzielnicy, nie da się opisać.

Na rozwalonych resztkach pięknej kiedyś „Calle Del Mar-
qués de Urquijo“ uprzejmy major pokazuje nam skutki bom-
bardowania.

— O tu, widzicie panowie, jak potężna jest siła przebija-
jąca bomb lotniczych.

Patrzymy w olbrzymi czarny otwór leja po bombie wy-
buchowej dużego kalibru, która upadła na środku jezdni. Ka-
mienica stojąca obok, na pół zburzona, nie była trafiona żadną
bombą. Detonacja tej bomby rozluźniła jej więzy. Pozornie nie
się nie stało. Ale przy drugim bombardowaniu, kiedy bomba
upadła na sąsiednią kamienicę, zawaliła się i ta. Siła detonacji
300 kg bomby jest potworna.

Kamienice całkowicie zburzone aż do piwnic włącznie to
skutki celnych trafień bomb stu i trzystu kg. Gdziekolwiek ster-
czą osmalone mury ze śladami pożarów, jako pozostałość po
bombach zapalających.

Pokażę panom — mówi nasz przewodnik — wąską ulicz-
kę zburzoną całkowicie na całej swej długości.

Podchodzimy do niej, istotnie nie pozostało z niej nic.

Wychodzimy na szeroką piękną aleję „Paseo De Rosales“,
dominującą swym położeniem nad stolicą. Jest to zewnętrzny
bulwar, leżący w bezpośrednim sąsiedztwie okopów. Na prawo
od niego widoczny z daleka Ciudad Universitaria, w dole Esta-
cion Del Norte, a na lewo Casa De Campo. Wszystkie te miej-
scowości przechodziły z rąk do rąk i znane są z komunikatów
wojennych. Ukryci za drzewami obserwujemy linię frontu nie-
przyjacielskiego. Huk wystrzałów i gwizd kul przypomina nam
rzeczywistość wojenną. Biegiem wracamy pod osłonę ruin. Sa-
me zniszczone i bezsilne mają dać osłonę w razie natarcia nie-
przyjaciela. Stanowią coś w rodzaju drugiej linii obronnej,
dlatego wyjścia z tego miasta umarłych obwarowano strzelni-
cami betonowymi, łącząc całość w silną fortecę. Materiał na
budowę zapór i umocnień brano wprost z ulicy, w postaci du-
żych kostek granitowych, którymi są pokryte jezdnie.

Wracamy do punktu wyjścia okrężną drogą. Wszędzie ten
sam widok, choć zwaliska zburzonych domów nie są tak gę-
ste jak w poprzednich ulicach. Jeden z wielkich budynków Po-
litechniki świeci gołymi osmalonymi murami. Wewnętrzne

piętra są zupełnie zawalone. Jak nas informują, jest to dzieło niemieckich bomb zapalających, które trafiły na materiał podatny dla ognia.

Bombardowanie przyszło niespodziewanie. Z końcem listopada ludność przeżyła chwile okropne, nie dające się opisać. Mówimy ludność przeżyła, choć jest to nieściste, bo wielu spośród tych nieszczęśników legło i spoczywa prawdopodobnie do tej chwili pod gruzami swych domostw. Najcięższe bombardowanie nastąpiło pod wieczór, gdy większość mieszkańców znajdowała się w domach przy stołach rodzinnych. Ze strony nieprzyjacielskiej nadleciały eskadry Junkersów, które obrzuciły dzielnicę Rosales śmiertelnościami ładunkiem ciężkich bomb wybuchowych i zapalających. Lawina żelaza i ognia runęła na głowy nieszczęśliwych mieszkańców. Nastąpiły dantejskie sceny. Ogłuszające detonacje wybuchających bomb, huk walących się domów i pożary wzniecone przez bomby zapalające towarzyszyły śmierci i zniszczeniu. Jeszcze kilka takich nalotów i cała dzielnica legła w gruzach. Nie było już co ratować. Pozostałych przy życiu wyewakuowano do innych dzielnic.

Wychodzimy pomału ze straszliwych ruin, pełni głębokiego współczucia dla tak okropnie dotkniętych ofiar wymyślnych nowoczesnych narzędzi śmierci...“.

Lotnictwo wykazało tutaj swą potworną moc. Nic nie oparło się niszczycielskiej sile jego bomb.

Opis i fotografie dołączone do tej książki dają nam jasny pogląd na dzieło zniszczenia. A musi się wziąć pod uwagę, że dokonano tego w ciągu kilku nalotów przy użyciu kilkunastu do 30 samolotów bombowych łącznie. A więc przy stosunkowo małej ilości sił. Łatwo sobie wyobrazić, jakby wyglądał Madryt, gdyby gen. Franco użył do tego celu nie 30 ale 300 samolotów bombowych i bombardowania te powtarzał z uporem przez dłuższy czas. Prawdopodobnie z tej pięknej milionowej stolicy wielkiego państwa nie pozostałby dosłownie kamień na kamieniu.

Bombardowanie Walencji i Barcelony nie miało takich skutków, albowiem było przeprowadzone przy użyciu znacznie mniejszych sił i nie tak często. Zniszczenia tam dokonane wyraziły się pewną ilością zburzonych domów i ofiar ludzkich, jednak na życie miasta nie miały większego wpływu. W Mad-

rycie opróżniono całkowicie zburzoną dzielnicę, wyłączając ją z życia miasta, tak jakby w ogóle nie istniała. Jest to zupełnie zrozumiałe, bo stanowi kupę rumowisk, a te domy, które pozornie jeszcze stoją i wyglądają na nienaruszone, są tak uszkodzone w swoich spoidłach przez wybuchy bomb obok padających, że stanowiłyby zbyt wielkie niebezpieczeństwo dla ludzi, którzy chcieliby w nich pozostać. Najmniejszy wstrząs je zawali, jak sąsiednie domy zburzone przez bomby, które w nie trafiły. Podobnemu zniszczeniu uległo jeszcze wiele miejscowości na północy Hiszpanii wraz z niektórymi dzielnicami Bilbao, które były równie gwałtownie i silnie bombardowane przez większe powstańcze zespoły lotnicze, głównie niemieckie, działające na tym odcinku frontu.

Wnioski.

Podrozdział ten nie będzie łatwy do opracowania, jeśli zapytamy, jakie wnioski dają nam doświadczenia z wojny hiszpańskiej, w odniesieniu do obrony przeciwlotniczej. Będziemy bardzo ostrożni w stawianiu wniosków, ograniczając się tylko do rzeczy dostatecznie stwierdzonych.

Wychodząc z założenia, że działalność lotnictwa bombowego została zaliczona do najważniejszych funkcji działania bojowego, wyciągnąć stąd musimy prosty wniosek, że tej działalności należy coś przeciwstawić, aby się móc skutecznie bronić. Pójdziemy nawet dalej, nie tylko żeby się bronić, ale żeby zapewnić sobie swobodę działania do działania zaczepnego.

Jakież zatem środki należałoby zastosować, aby zapewnić skuteczność obronie przeciwlotniczej?

- 1) Mieć lotnictwo myśliwskie szybsze od samolotów bombowych i lepsze od samolotów myśliwskich nieprzyjaciela. Jakość powinna tu górować nad ilością.
- 2) Mieć tak urządzoną organizację naziemną (lotniska, zaopatrzenie), aby szybkie skupienie lotnictwa na obranym kierunku działań nie przedstawiało żadnych trudności.
- 3) Służba dozoru powietrza musi działać bez zarzutu. Jej łączność radiowa z samolotami w powietrzu powinna być nakazem, nie uznającym kompromisów.

- 4) Artyleria przeciwlotnicza, oczywiście najnowocześniejsza, nie może być traktowana jako współzawodnicząca lotnictwa myśliwskiego, lecz tylko jako jego zgodne dopełnienie.
- 5) Oddziały wojskowe muszą być wyszkolone w samoobronie przeciwlotniczej; a więc muszą umieć nie tylko chować się i zachować podczas napadu lotniczego, ale zwalczać czynnie samoloty nieprzyjacielskie. Jest tu wdzięczna rola dla strzelców wyborowych przy zwalczaniu lotnictwa szturmowego.
- 6) Zdaje się, że próba życia wykazała, iż organizacyjnie obrona przeciwlotnicza powinna być podporządkowana lotnictwu. Obrona przeciwlotnicza kraju powinna podlegać jednemu dowództwu.
- 7) Obrona przeciwlotnicza kraju musi być sumiennie przygotowana w czasie pokoju, szczególnie jeśli chodzi o uświadomienie ludności cywilnej i przygotowanie środków obrony zbiorowej. Mam tu na myśli budownictwo i schrony.

Siła burząca bomb lotniczych, zwłaszcza większego kalibru, jest bardzo duża. Równie znaczna jest siła wywoływania pożarów z bomb zapalających.

Trudno dziś budować domy o takiej odporności, aby się mogły przeciwstawić sile przebijającej i wybuchowej bomb burzących. Koszt takiego domu o grubych betonowych sufitach i ścianach byłby niewspółmiernie wielki. Szukać zatem należałoby innych rozwiązań. Do nich zaliczyć by wypadło: możliwie przestronne rozmieszczenie budynków. Im ciasniejsze uliczki, im bardziej zwarte kompleksy zabudowań, tym większa skuteczność niszczyielska bomb. Ewakuacja ludności z miast do szeroko rozrzuconych lotnisk podmiejskich. Przystudiowanie i wynalezienie takiej konstrukcji budowlanej, która by była najwięcej odporna na siłę detonacji bomb upadających w pobliżu. (np. doświadczenia z Madrytu wykazały, że dom budowany według starych zasad, jest bardzo łatwy do uszkodzenia przez wstrząs wywołany detonacją bomby, w przeciwieństwie do lekkiej nowoczesnej konstrukcji metalowej domu wypełnionego cienką warstwą cegieł.) Usunięcie z konstrukcji domów, a zwłaszcza dachów i strychów materiałów łatwopalnych, aby nie

dawać dobrego podłoża dla bomb zapalających. Możliwe unieszkodliwienie siły przebijającej lekkiej bomby.

Jeśli przyjmujemy, że domy mieszkalne nie mogą się oprzeć sile przebijającej i wybuchowej bomb lotniczych, a nie można z każdego domu zrobić schronu przeciwlotniczego, to należałoby przygotować możliwość dostosowania niektórych piwnic (np. jedna na kilka kamienic), jako schron przeciwlotniczy, aby w razie alarmu i napadu lotniczego dać ludności jak najwięcej bezpieczeństwa.

Przy omawianiu napadów z powietrza i skutkach bombardowania nie mówiliśmy nic o bombach lotniczych napelnionych gazami trującymi. W tym względzie wojna hiszpańska nie dała żadnego doświadczenia, albowiem na szczęście żadna ze stron walczących bomb gazowych dotychczas nie używała,

Na tym kończymy nasze rozważania nad wojną domową w Hiszpanii. Pewne wnioski, które staraliśmy się wyciągnąć, odnoszą się do rocznej działalności lotnictwa obu stron, dlatego jest możliwe, że w dalszym przebiegu wojny ulegną pewnym odchyleniom i zmianom, albowiem lotnictwo jest tak żywe i tyle z każdym dniem wnosi nowych doświadczeń, że trudne i bezcelowe zresztą byłoby opracowywanie dla niego jakichś martwych formułek i niezawodnych recept.

KSIEGARNIA

ANTYKWARIAT



D N° 81188



Biblioteka Główna
Akademii Obrony Narodowej

31587/2



12-031587-000-0