



JULIUSZ S. TYM

NAJNOWOCZEŚNIEJSZA ARMIA II RZECZYPOSPOLITEJ

RZECZ O MOTORYZACJI WOJSKA
POLSKICH SIŁ ZBROJNYCH

TETRAGON



WARSZAWA

Recenzenci:

dr hab. Tadeusz Kondracki, prof. IH PAN

dr hab. Zbigniew Wawer, prof. PK

Redakcja:

Łukasz Przybyło

Współpraca redakcyjna i korekta:

Jolanta Wierzchowska

Projekt graficzny serii i okładki:

Teresa Oleszczuk

Indeks:

Łukasz Przybyło

DTP:

Tadeusz Zawadzki

Copyright © 2018 by Juliusz S. Tym

Copyright © 2018 by Tetragon Sp. z o.o.

Fotografia na okładce: Samochód osobowo-terenowy Jeep Willis zmotoryzowanego
2. batalionu komandosów 2. Warszawskiej Dywizji Pancerniej, lato 1945 r. (IPMS)

Fotografia na stronie tytułowej: Kolumna marszowa ciągników artyleryjskich Morris
z przodkami artyleryjskimi i 87,6 mm armato-haubicami 25-funtowymi 1. Pułku Artylerii
Motorowej 1. Dywizji Pancerniej w marszu. Wielka Brytania 1943 r. (IPMS)

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Książka ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób
reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana elektronicznie lub
magnetycznie, ani odczytywana w środkach publicznego przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Wydawca:

Wydawnictwo Tetragon Sp. z o.o.

00-836 Warszawa, ul. Żelazna 41 lok. 21

e-mail: kontakt@tetragon.com.pl

Książki można zamówić na: www.tetraerica.pl

Druk i oprawa:

Print Group Sp. z o.o.

booksfactory.pl

ISBN 978-83-63374-63-1

Spis treści

Wstęp	7
Początki motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych 1940–1942	19
1.1. Pierwsze organy odpowiedzialne za problematykę motoryzacji w składzie naczelnych władz wojskowych Polskich Sił Zbrojnych	20
1.2. Motoryzacja jednostek polskich w Wielkiej Brytanii i na Środkowym Wschodzie	27
1.3. Kwestia motoryzacji oddziałów i jednostek w planie rozwoju Polskich Sił Zbrojnych.	36
1.4. Znaczenie motoryzacji dla jednostek wojska Polskich Sił Zbrojnych	41
1.5. Wnioski	47
Służba Motoryzacji Ministerstwa Obrony Narodowej 1942–1945	49
2.1. Rozwój motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych.	49
2.2. Powołanie Szefostwa Służby Motoryzacji w ramach Szefostwa Administracji Sił Zbrojnych w Ministerstwie Obrony Narodowej	56
2.3. Szefostwo Służby Motoryzacji MON w latach 1943–1945	59
2.4. Wnioski	80
Motoryzacja w procesie szkolenia wojsk	83
3.1. Szkolenie motorowe w oddziałach i jednostkach wojska Polskich Sił Zbrojnych w Wielkiej Brytanii	85
3.2. Szkolenie motorowe w Armii Polskiej na Wschodzie i w 2. Korpusie	100
3.3. Stan i perspektywy szkolenia motorowego w wojsku Polskich Sił Zbrojnych w 1945 r.	116
3.4. Wypadki	121
3.5. Wnioski	125
Zagadnienia motoryzacji w planach odbudowy kraju i sił zbrojnych	129
4.1. Zagadnienia motoryzacji w planie rozbudowy Polskich Sił Zbrojnych.	129
4.2. Projekt pokojowej struktury organu kierowania sprawami motoryzacji sił zbrojnych	140
4.3. Udział czynników wojskowych w powołaniu i pracach Rady Motoryzacyjnej.	142
4.4. Wnioski	146
Zakończenie	150
Bibliografia	155
Skorowidz nazwisk	158
Skorowidz nazw geograficznych	161



40 mm armaty przeciwlotnicze Bofors na podwoziach samochodów Morris Commercial C9B 2. Pułku Artylerii Przeciwlotniczej 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej, Święto Żołnierza, Loreto, 15 sierpnia 1945 r. (IPMS)

Wstęp

W historii wojskowej zagadnienie motoryzacji wojsk traktowane jest w kategoriach jednej z wielu rewolucji w sprawach wojskowych (Revolution in Military Affairs – RMA), które według Wiliamsona Murraya w XIX w. były składowymi trzeciej rewolucji militarnej (Military Revolution – MR), czyli rewolucji przemysłowej. Około 1885 r. pojawił się pierwszy samochód i pierwszy motocykl napędzane silnikiem spalinowym (Benz i Daimler). Nie znalazły one jednak zastosowania militarnego. W latach 1899–1902 w czasie wojny burskiej wojska brytyjskie wykorzystywały samochody ciężarowe o napędzie parowym do zaopatrywania oddziałów. Pierwsze próby wykorzystania pojazdów mechanicznych napędzanych silnikami spalinowymi dla celów militarnych przeprowadziły z powodzeniem w 1907 r. wojska francuskie w czasie manewrów I Korpusu. W następnym roku we francuskim prawie wojskowym znalazły się zapisy umożliwiające nakładanie świadczeń rzeczowych na posiadaczy takich pojazdów. W 1911 r. wojska włoskie w Afryce Północnej wykorzystywały kolumny samochodów półciężarowych napędzanych silnikami spalinowymi, w celu zaopatrywania oddziałów. Zebrane wówczas pozytywne doświadczenia spowodowały, że większość państw europejskich zaczęła sprawdzać możliwości wykorzystania pojazdów mechanicznych napędzanych silnikami spalinowymi dla celów militarnych. Z tego powodu w czasie wojny bałkańskiej obie strony wykorzystywały samochody do zaopatrywania wojsk. Wówczas armie największych państw kontynentu – Austro-Węgier, Francji, Niemiec i Rosji – posiadały już oddziały samochodowe. Dalszy rozwój motoryzacji wojsk przypada na okres I wojny światowej, gdzie sięgano nawet po tak nieszablonowe rozwiązania jak użycie paryskich taksówek do przewozu wojsk nad Marnę. Motoryzacji wojsk Ententy oraz niemieckich na froncie zachodnim sprzyjała dobrze rozwinięta, gęsta sieć dróg o dobrej nawierzchni. W 1918 r. strony walczące eksploatowały łącznie około 300 000 pojazdów mechanicznych napędzanych silnikami spalinowymi.

W siłach zbrojnych II Rzeczypospolitej wbrew powszechnemu mniemaniu problematyka motoryzacji odgrywała istotną rolę. Niemniej jednak stan państwa uniemożliwiał zmotoryzowanie sił zbrojnych w takiej skali, jak dokonali tego w latach trzydziestych XX w. dwaj wielcy sąsiedzi Polski – Niemcy i Związek Sowiecki. Już w wojnie z bolszewicką Rosją w latach 1919–1920 pojazdy mechaniczne odegrały ważną rolę zarówno jako istotny element systemu zaopatrzenia i ewakuacji, jak i jako czynnik umożliwiający prowadzenie manewrowych działań taktycznych na głębokościach większych niż było to udziałem piechoty czy jazdy. Przykładem takich działań było zmotoryzowanie pododdziałów 1. pułku piechoty Legionów w czasie natarcia na Żytomierz w operacji zaczepnej Wojska Polskiego na Ukrainie wiosną 1920 r., a przede wszystkim słynny rajd oddziału motorowego mjr. Włodzimierza Bochenka w sile II i III batalionu 26. pułku piechoty pod dowództwem mjr. Ryszarda Waniczka, 2. i 3. baterii 7. pułku artylerii polowej pod dowództwem mjr. Bolesława Pileskiego, 1. kolumny lekkich samochodów pancernych pod do-

wództwem ppor. Felicjana Dziegielewskiego (7 wozów Ford i 2 wozy White) oraz 17., 28., 81., 200. i 300. kolumny samochodów ciężarowych (łącznie 54 samochody ciężarowe Packard, Berliet i Fiat), z Włodawy na Kowel wykonany w dniach 11–12 września 1920 r. w czasie pościgu za wojskami sowieckimi. Po zakończeniu wojny Polski z bolszewicką Rosją w lutym 1921 r. Wojsko Polskie posiadało 4522 samochody różnych typów, niestety w znacznej mierze wyeksploatowane. W sierpniu 1921 r. w momencie przejścia Wojska Polskiego na stopę pokojową utworzono 10 dywizjonów samochodowych, po jednym w każdym okręgu korpusu.

W latach dwudziestych XX w. nie istniały możliwości motoryzacji sił zbrojnych na szerszą skalę. Stan gospodarki państwa, w tym jego finansów, powodował, że utrzymanie na stopie pokojowej sił zbrojnych o wielkości wynikającej z przyjętych wobec Francji i Rumunii zobowiązań sojusznicznych, stanowiło potężny wysiłek ekonomiczny. Pomimo reformy finansów państwa nie było możliwości nawet stopniowej motoryzacji armii. Pomimo katastrofalnego stanu państwa w 1926 r. w siłach zbrojnych zainicjowano szereg działań mających charakter zarówno teoretycznych prac studyjnych, jak i praktycznych eksperymentów w postaci ćwiczeń doświadczalnych związanych z problematyką motoryzacji. Między innymi w 1925 r. w Sztapie Generalnym narodziła się koncepcja sformowania wielkich jednostek o charakterze mieszanym, które określono jako lekkie dywizje mieszane. Zgodnie z tendencjami panującymi wówczas w tej materii w Europie miały one łączyć w sobie oddziały kawalerii i piechoty wsparte artylerią oraz elementami wojsk technicznych i służb. Kierując się realiami ekonomicznymi ówczesnej Polski i skromnym budżetem sił zbrojnych odstąpiono już w fazie koncepcyjnej od idei utechnicznienia tego związku poprzez motoryzację i przydział broni pancernej. W pewnym sensie próbą operacjonalizacji idei lekkich dywizji mieszanych było sformowanie w latach 1925–1926 na Pomorzu 8. Brygady Kawalerii składającej się z 1. i 2. batalionu strzelców, sformowanych na bazie 64. i 65. pułków piechoty, a także 2. pułku szwoleżerów, przeniesionego do Starogardu z Bielska, Bochni i Pszczyny. Idea sformowania związków o charakterze mieszanym zmaterializowała się w planie mobilizacyjnym „S” (od nazwiska szefa Oddziału I Sztabu Generalnego płk. dypl. Jana Sadowskiego), który wszedł w życie 1 kwietnia 1926 r. Przewidywał on wystawienie, niezależnie od istniejących w czasie pokoju czynnych wielkich jednostek piechoty i kawalerii, kilku wielkich jednostek rezerwowych, a także pięciu lekkich dywizji mieszanych, mobilizowanych w zachodnich częściach Polski, gdzie istniała zarówno dobrze rozwinięta sieć komunikacyjna, jak i infrastruktura materiałowo-techniczna¹.

W lipcu 1926 r. szef Departamentu V Wojsk Technicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych płk SG Marian Przybylski przedłożył Ministrowi Spraw Wojskowych, za pośrednictwem szefa Sztabu Głównego, projekt samodzielnej brygady lekkiej na samochodach wraz ze szczegółową analizą porównania kosztów zakupu, amortyzacji i utrzymania samodzielnej brygady kawalerii z samodzielną brygadą lekką na samochodach, w której za podstawę naliczeń uznano 15 lat, czyli okres amortyzacji samochodów. Rezultat porównania wypadł niekorzystnie dla samodzielnej brygady kawalerii, na której utrzymanie w ciągu 15 lat trzeba było przeznaczyć 167 953 478 zł, podczas gdy na utrzymanie brygady lekkiej na samochodach w analogicznym okresie tylko 93 944 132 zł. Dawało to oszczędność 74 009 346 zł powiększoną o sumę 95 224 zł zaoszczędzonych w związku ze zmniejszoną liczbą karabinków kawaleryjskich w brygadzie lekkiej (łącznie

¹ Szerzej na ten temat: E. Piwowarski, „Lekkie dywizje mieszane w planie mobilizacyjnym »S«”, *Mysł Wojskowa* 1994, nr 1, s. 166–172; J.S. Tym, *Kawaleria w operacji i w walce. Koncepcje użycia i wyszkolenie kawalerii samodzielnej Wojska Polskiego w latach 1921–1939*, Warszawa 2006, s. 64–66.

74 104 560 zł)². Obliczenia te nie znalazły jednak swego odzwierciedlenia w działaniach władz wojskowych, ówczesne możliwości finansowe nie pozwalały na zakup kilkuset pojazdów mechanicznych nawet w cyklu zaplanowanym na 2–3 lata. Ponadto nie istniała na terenie kraju infrastruktura techniczna umożliwiająca użycie takiej brygady.

W 1927 r. nastąpiły zmiany w strukturze Ministerstwa Spraw Wojskowych, w wyniku których w maju tego roku Departament Wojsk Technicznych z istniejącym tam Wydziałem Wojsk Samochodowych został przekształcony w Departament Inżynierii, utrzymując tam Wydział Samochodowy. We wrześniu 1927 r. poprzez połączenie tego wydziału z samodzielnym referatem Broni Pancernych oraz Referatem Czołgów z Departamentu Piechoty powstał Wydział Broni Pancernych, który integrował problematykę czołgów, samochodów pancernych, pociągów pancernych oraz pozostałych pojazdów motorowych – samochodów i motocykli różnych typów³.

W 1928 r. wprowadzono do użytku projekt „Instrukcji o taktycznym użyciu i działaniu związków mieszanych”, zatwierdzony przez szefa Sztabu Generalnego gen. dyw. Tadeusza Piskora, który w rozkazie wprowadzającym stwierdził: *Celem niniejszego [zatwierdzenia do użytku służbowego – J.S.T.] jest dostarczenie oddziałom instrukcji, ułatwiającej szkolenie wojska w dowodzeniu wydzielonymi oddziałami, oraz we współdziałaniu oddziałów różnych broni w związkach tego rodzaju. Aż do czasu ukończenia prac nad rewizją regulaminów projekt niniejszy należy traktować jako instrukcję obowiązującą w czasie ćwiczeń przeprowadzanych z oddziałami mieszanymi. W myśl zapisów instrukcji walka musi być oparta na jak najlepszym wyzyskaniu [...] zdolności manewrowych. Natarcia powinny być ukoronowaniem manewru*⁴.

W lutym 1929 r. w wyniku rozformowania Departamentu Inżynierii Ministerstwa Spraw Wojskowych z dotychczasowego Wydziału Broni Pancernych powstało samodzielne Szefostwo Broni Pancernej zajmujące się kwestiami organizacji, mobilizacji i szkolenia wojsk⁵, natomiast problematyka zaopatrzenia sił zbrojnych w pojazdy mechaniczne oraz materiały pędne i smary została przekazana do nowo utworzonego Departamentu Zaopatrzenia Inżynierii, gdzie w styczniu 1930 r. utworzono Wydział Samochodowy⁶, przekształcony w marcu 1934 r. w Wydział Motoryzacji. Dodać należy, że Biuro Konstrukcyjne Broni Pancernych istniejące dotychczas w strukturze Wydziału Broni Pancernych Departamentu Inżynierii zostało przekazane do Instytutu Badań Inżynierii podległego Departamentowi Zaopatrzenia Inżynierii. 23 września 1930 r. Szefostwo Broni Pancernych przeformowano w Dowództwo Broni Pancernych⁷. Jak ocenił Tadeusz Böhm, utworzenie tego organu – obok szefostw, a później dowództw łączności i saperów – stanowiło postęp w dziedzinie dowodzenia i zwrócenia uwagi na wojska techniczne, natomiast pomimo uznania za podstawową formę walki działań manewrowych, kwestia motoryzacji sił zbrojnych

2 Centralne Archiwum Wojskowe, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych, sygn. I.302.4.208, Ministerstwo Spraw Wojskowych Departament V Wojsk Technicznych L.dz. 2612/Tjn.Br.Panc., Organizacja samodzielnej brygady lekkiej na samochodach – porównanie kosztów z 14 VII 1926 r. Obszerniej na ten temat: J.S. Tym, op. cit., s. 66–67. Jeszcze w 1974 r. Eugeniusz Kozłowski twierdził, że do tej pory na ślad takich obliczeń nie udało się natrafić: E. Kozłowski, *Wojsko Polskie 1936–1939. Próby modernizacji i rozbudowy*, Warszawa 1974, s. 146. Tymczasem inny badacz wojskowości polskiej tego okresu Stanisław Feret dwa lata przed Kozłowskim pisał o porównaniach tego typu: S. Feret, *Polska sztuka wojenna 1918–1939*, Warszawa 1972, s. 155, przypis 27.

3 „Dziennik Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych” z 17 IX 1927 r., nr 26, poz. 327.

4 Instrukcja o taktycznym użyciu i działaniu związków mieszanych (Projekt), Warszawa 1928, s. 1–2.

5 „Dziennik Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych” z 31 I 1929 r., nr 3, poz. 26.

6 „Dziennik Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych” z 20 I 1930 r., nr 3, poz. 28.

7 Dodatek Tajny nr 10 do Dziennika Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych z 23 IX 1930 r., nr 31 poz. 40.

nie była traktowana priorytetowo⁸. Wynikało to między innymi z kryzysu gospodarczego, który dotknął gospodarkę większości państw europejskich. Następnym tego była decyzja o skadrowaniu aż 7 spośród 10 dywizjonów samochodowych.

Wskazać należy, że przeprowadzone w 1930 r. ćwiczenia doświadczalne wykazały, że wprowadzenie do sił zbrojnych na szerszą skalę pojazdów mechanicznych zwiększy mobilność wszystkich broni i służb, skróci czas transportu sił i środków, a w dłuższej perspektywie czasowej będzie skutkowało obniżeniem kosztów w porównaniu z kosztami transportu konnego. Do przewiezienia 100 t zaopatrzenia na odległość 30 km, czyli na odległość przeciętnego marszu dziennego, potrzeba było około 250 wozów taborowych dwukonnych o nośności 400 kg, 250 żołnierzy i 500 koni, podczas gdy przewiezienie tych materiałów za pomocą transportu samochodowego wymagało 54 samochodów ciężarowych o nośności 3 t i 68 żołnierzy. Przewiezienie porównywalnego ładunku na odległość 100 km za pomocą wozów taborowych wymagało trzech dni, a w przypadku transportu samochodowego tylko jednego, przy czym koszty użycia taborów według ówczesnie obowiązujących cen wynosiły 2475 złotych (wyżywienie ludzi i koni), a użycia samochodów 1230 złotych (wyżywienie ludzi i koszty materiałów pędnych i smarów)⁹.

W 1933 r. Departament Zaopatrzenia Inżynierii Ministerstwa Spraw Wojskowych został przeformowany w Departament Techniczny¹⁰, a rok później – 30 października 1934 r. – został on rozformowany. Równocześnie 1 grudnia 1934 r. Dowództwu Broni Pancernych podporządkowano utworzone wówczas Biuro Badań Technicznych Broni Pancernych oraz Kierownictwo Zaopatrzenia Broni Pancernych. Rok 1934 jest traktowany jako moment ostatecznej integracji broni pancernych i wojsk samochodowych, ponieważ oddzielnie istniejące dywizjony samochodowe zostały połączone z oddziałami czołgów i pancernymi. Sformowano wówczas bataliony czołgów i samochodów pancernych, przeformowane dwa lata później w bataliony pancerne.

W połowie lat trzydziestych XX w. termin „motoryzacja” rozumiano jako *zastąpienie motorem (silnikiem) siły ludzkiej, zwierzęcej siły pociągowej lub nośnej we wszelkiego rodzaju pojazdach oraz narzędziach rolniczych. Pod pojęciem m[otoryzacja] wojska rozumiemy m[otoryzację] środków transportowych, środków lokomocji oraz narzędzi [środków] walki wojsk lądowych*¹¹. Na rozwój motoryzacji wojsk największy wpływ miały następujące czynniki: posiadanie dobrze rozwiniętej i utrzymanej sieci dróg, dostęp do złóż ropy naftowej oraz stan krajowego przemysłu samochodowego. Z wojskowego punktu widzenia najważniejsze korzyści płynące z motoryzacji wojsk stanowiły: szybkość, duża ładowność oraz daleki zasięg. Za najważniejsze ograniczenia uznawano: przywiązanie do dróg, uzależnienie od warunków atmosferycznych, a także uzależnienie od dostaw materiałów pędnych i smarów. Jednym ze środków zaradczych były próby skonstruowania pojazdów terenowych, natomiast w odniesieniu do paliw środkiem takim były próby zastosowania mieszanek paliwowych, próby z silnikiem Diesla, a nawet z silnikiem na gaz drzewny.

W czasie realizacji programu rozbudowy Wojska Polskiego, stanowiącego faktycznie program jego modernizacji, w procesie motoryzacji wojsk, poza motoryzowaniem środków wal-

⁸ T. Böhm, *Z dziejów naczelnych władz wojskowych II Rzeczypospolitej. Organizacja i kompetencje Ministerstwa Spraw Wojskowych w latach 1918–1939*, Warszawa 1994, s. 191.

⁹ W. Jarno, „Służba samochodowa Wojska Polskiego w latach trzydziestych XX w.”, *Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Historica* 2017, t. 99, s. 238.

¹⁰ Dziennik Rozkazów Ministerstwa Spraw Wojskowych z 26 V 1933 r., nr 7, poz. 97.

¹¹ *Encyklopedia wojskowa...*, t. 5, s. 586.

ki – czołgów i samochodów pancernych, dominowały tendencje do motoryzowania oddziałów artylerii ciężkiej, artylerii przeciwlotniczej i artylerii przeciwpancernej, a także taborów, kolumn amunicyjnych, środków transportu służby zdrowia, a w wojskach saperskich kolumn pontonowych. Ponadto koncepcje częściowej motoryzacji oddziałów piechoty i kawalerii zakładały również objęcie tym procesem niezbędnych oddziałów wsparcia, łączności, a nawet chemicznych.

Nie bez znaczenia były realia gospodarcze ówczesnej Polski. Przede wszystkim Rzeczpospolita była krajem rolniczym. Była ona jednak uboga we wszelkiego rodzaju surowce naturalne, a przemysł, zniszczony na skutek działań wojennych w trakcie I wojny światowej i rabunkowej gospodarki państw zaborczych, tworzony był w II Rzeczypospolitej niemalże od podstaw. W ciągu kilkunastu lat od odzyskania niepodległości młode państwo polskie nie było w stanie przemienić rolniczego charakteru kraju w uprzemysłowiony. Bardzo ciężką sytuację pogłębił wielki kryzys w 1929 r., którego skutki udało się opanować dopiero w drugiej połowie lat trzydziestych XX w. W 1935 r. w Stanach Zjednoczonych Ameryki zarejestrowanych było 20 000 000 samochodów i motocykli, we Francji – 2 000 000, w Niemczech – 1 000 000, w Związku Sowieckim – 200 000, w Czechosłowacji – 100 000, natomiast w Polsce tylko 20 000 pojazdów¹².

Jak słusznie zauważył długoletni badacz kawalerii polskiej Lesław Kukawski, wielu autorów opracowań na temat kampanii 1939 r. rozwodzących się nad tym, że zamiast utrzymywać dużą liczbę koni należało zmotoryzować armię, zupełnie zapomina o ówczesnych realiach. Taka krytyka jest tym łatwiejsza, że trafia do przekonania wielu czytelnikom, którym po kilkudziesięciu latach od opisywanych wydarzeń zupełnie obca jest problematyka kraju rolniczego z wielką liczbą koni, a patrzą na to przez pryzmat współczesnej techniki. II Rzeczpospolita i tak dokonała wielkiego wyczynu, w ciągu dwudziestu lat nie tylko odbudowując kraj po ogromnych zniszczeniach I wojny światowej, ale jednocześnie starała się odrobić ogromne zaległości po rabunkowej gospodarce zaborców w wielu dziedzinach życia. Aby zmotoryzować armię, należało wydać wielkie sumy za granicą. Sam zakup pojazdów to nie wszystko. Trzeba także pamiętać o zapleczu technicznym, wyszkoleniu kierowców i mechaników, o zasobach paliwowych, których Polska nie posiadała. Kupując natomiast konie i paszę, środki finansowe zostawiano w kraju, u polskiego rolnika, dla którego wojsko było rynkiem zbytu jego produktów¹³.

Dlatego za słuszną należy uznać ocenę kierownika Katedry Taktyki Ogólnej Wyższej Szkoły Wojennej, a w kampanii 1939 r. dowódcy 9. Pułku Ułanów Małopolskich, a w Polskich Siłach Zbrojnych między innymi zastępcy dowódcy 5. Kresowej Dywizji Piechoty i ostatniego dowódcy 1. Dywizji Pancerniej gen. bryg. Klemensa Rudnickiego, który po latach stwierdził, że nie nastąpiło żadne bankructwo idei, jaką kawaleria reprezentowała jako czynnik manewru, ale nowoczesność wymagała, aby zamieniła ona konie na samochody i opancerzone wozy bojowe. Na przeszkodzie temu stanęły przede wszystkim względy ekonomiczne i zacofanie techniczne młodego państwa polskiego, którego nie stać było na kompleksową modernizację tego rodzaju broni w stosunkowo krótkim okresie zakreślonym ramami planu modernizacji i rozbudowy Wojska Polskiego¹⁴.

¹² *Encyklopedia wojskowa...*, t. 5, s. 587.

¹³ L. Kukawski, „Kości wojskowy”, w: *Broń i barwa Wojska Polskiego w r. 1939*, Lublin 1993, s. 131. Jednym z pierwszych, który zwrócił na to uwagę, był Janusz Odziemkowski (*Armia i wieś w II Rzeczypospolitej*, Wrocław 1988; *Armia i społeczeństwo w II Rzeczypospolitej*, Warszawa 1996).

¹⁴ K. Rudnicki, *Na polskim szlaku. Wspomnienia z lat 1939–1947*, Wrocław 1990, s. 55.

Wiosną 1939 r., przed ogłoszeniem mobilizacji alarmowej, Wojsko Polskie dysponowało potencjałem 12 batalionów pancernych (w tym jeden kadrowy i jeden doświadczalny w Centrum Wyszolenia Broni Pancernych) oraz 2 dywizjonów pociągów pancernych. Latem 1939 r. w batalionach pancernych Wojska Polskiego znajdowało się 300 samochodów osobowych, 1801 samochodów ciężarowych, 386 samochodów specjalnych, 282 przyczepy różnych typów, 18 ciągników oraz 1132 motocykle¹⁵. Wkrótce w podległość Dowództwa Broni Pancernych przekazano zmotoryzowaną 10. Brygadę Kawalerii, która posiadała około 550 samochodów różnych typów oraz około 300 motocykli. Latem przystąpiono do organizowania kolejnej wielkiej jednostki – Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej, której organizacja wojenna stanowiła twórcze rozwinięcie wniosków płynących z doświadczeń uzyskanych w czasie motoryzacji 10. Brygady Kawalerii. Dlatego nowa brygada miała posiadać około 700 samochodów różnych typów oraz około 400 motocykli¹⁶. Najnowsze badania wskazują, że 10. Brygada Kawalerii powinna być wyposażona w 42 czołgi lekkie i rozpoznawcze, 646 samochodów różnych typów, 141 przyczep oraz 300 motocykli¹⁷. Te dwie wielkie jednostki wzięły udział w kampanii 1939 r. w składzie Armii „Kraków” i „Lublin”, natomiast pozostałe pokojowe oddziały broni pancernych wystawiły 3 bataliony czołgów, 11 dywizjonów pancernych dla brygad kawalerii, 22 kompanie czołgów, 10 pociągów pancernych oraz 4 ośrodki zapasowe broni pancernych, a także 82 kolumny samochodowe różnego typu, w tym 11 kolumn samochodów osobowych, 34 kolumny samochodów ciężarowych, 17 kolumn samochodów sanitarnych, 17 kolumn samochodów ciężarowych krajowych i 10 kolumn samochodów osobowo-sanitarnych krajowych, a ponadto 5 czołówek naprawczych oraz 11 parków technicznych¹⁸.

Gdy odtwarzano Wojsko Polskie we Francji, oficerowie Sztabu Naczelnego Wodza pod wpływem wniosków płynących z doświadczeń kampanii 1939 r. byli przekonani o konieczności dokonania zmian w strukturze organizacyjnej oddziałów i wielkich jednostek, w tym nasycenia ich nowoczesną techniką wojskową. Projekt organizacji jednostek wojskowych we Francji, opracowany przez Oddział Organizacyjny Sztabu Naczelnego Wodza w październiku 1940 r., zakładał sformowanie pięciu dywizji piechoty i jednej brygady pancernej¹⁹. Zawarta 4 stycznia 1940 r. nowa polsko-francuska konwencja wojskowa stworzyła podstawy prawne dla tworzenia jednostek Wojska Polskiego na terytorium Francji, zarówno w metropolii, jak i na terenach zamorskich. Niestety strona francuska lekceważąco podchodziła do polskich wniosków. Francuskie naczelne władze wojskowe nie były zainteresowane udzieleniem stronie polskiej pomocy w organizowaniu wielkiej jednostki pancerno-motorowej, natomiast oczekiwały wystawienia dywizji piechoty²⁰. O ile nasycenie pojazdami mechanicznymi było większe w porównaniu ze stanem motoryzacji oddziałów i wielkich jednostek w kampanii 1939 r., to wskazać należy, że w wielu wypadkach uzbrojenie francuskie, przede wszystkim broń strzelecka, reprezentowało gorszy poziom rozwiązań technicznych

¹⁵ M. Chrzanowski, „O motoryzacji w Wojsku Polskim w latach 1921–1939 (wybrane problemy)”, *Przegląd Historyczno-Wojskowy* 2005, nr 4, s. 36, 43.

¹⁶ A. Jońca, R. Szubański, J. Tarczyński, *Pojazdy Wojska Polskiego. Wrzesień 1939*, Warszawa 1990, s. 17–20.

¹⁷ K.M. Gaj, *10. Brygada Kawalerii w 1939 r. – organizacja wojenna wielkiej jednostki motorowej*, Oświęcim 2013, s. 187–194. Por. J. Majka, *Brygada motorowa płk. Maczka. 10. Brygada Kawalerii 1937–1939*, Rzeszów 2016, s. 90–95.

¹⁸ R. Rybka, K. Stepan, *Najlepsza broń. Plan mobilizacyjny „W” i jego ewolucja*, Warszawa 2010, s. 386–397. Por. R. Szubański, *Polska broń pancerna 1939*, Warszawa 1982, s. 59–62.

¹⁹ W. Dziewanowski, „Podstawy organizacji Wojska Polskiego we Francji”, *Bellona* (Londyn) 1946, z. 9–10, s. 71–75.

²⁰ S. Maczek, *Od podwoły do czołga. Wspomnienia wojenne 1918–1945*, Londyn 1984, s. 129; Idem, *Powstanie polskiej broni pancernej poza granicami Rzeczypospolitej*, „Bellona” (Londyn) 1956, z. 4, s. 4.

niż broń, którą walczył żołnierz polski w kampanii 1939 r. Formowane we Francji dywizje piechoty powinny liczyć etatowo około 16 000 żołnierzy i około 5000 koni oraz posiadać 1600 wozów o trakcji konnej i około 560 pojazdów mechanicznych. Z kolei Samodzielna Brygada Strzelców Karpackich formowana w Syrii miała liczyć 208 oficerów i 6840 szeregowych oraz posiadać 1444 konie, 61 wozów taborowych, 41 samochodów osobowych, 225 samochodów półciężarowych, 51 samochodów ciężarowych i 232 motocykle²¹. Przebieg kampanii francuskiej 1940 r. wykazał dobitnie, że rację mieli oficerowie polscy, a nie dowódcy francuscy, którzy jeszcze kilka tygodni wcześniej odmawiali Polakom prawa do zabierania głosu na temat nowoczesnej wojny.

Dopiero po ewakuacji jednostek polskich na Wyspy Brytyjskie możliwe było w ramach wojska Polskich Sił Zbrojnych tworzonego u boku armii brytyjskiej sformowanie oddziałów i wielkich jednostek, które zostały uzbrojone i wyposażone na wzór brytyjski, czyli w sposób nowoczesny jak na ówczesne czasy. Jednym z wyznaczników tej nowoczesności była motoryzacja.

Autor niniejszego opracowania postrzega motoryzację jako istotny element zmiany jakościowej w dziejach oręża polskiego, która nastąpiła w latach 1940–1945. Zmianę tę postrzega, zgodnie z klasyfikacją zmian Leszka Krzyżanowskiego, jako różnicę między stanami przedmiotu – w tym wypadku wojska Polskich Sił Zbrojnych – rozpatrywaną ze względu na określoną własność przedmiotu²², w tym konkretnym przypadku związaną z poziomem kultury technicznej. Zaakcentować przy tym należy, że niniejsza publikacja nie zajmuje się problematyką zarządzania zmianami w organizacji wojskowej, choć zamysł taki wydaje się kuszący z punktu widzenia teorii i praktyki zarządzania jako dyscypliny naukowej. Z punktu widzenia metodologii badań nad przeszłością, zamysł taki w odniesieniu do Polskich Sił Zbrojnych byłby w dużej mierze ahistoryczny. Z drugiej strony interdyscyplinarne studium z zakresu antropologii kulturowej dotyczące poziomu gotowości przedstawicieli naczelnych władz wojskowych Polskich Sił Zbrojnych do stosowania ówczesnych technik zarządzania wydaje się interesującym wyzwaniem naukowym.

Podstawowym celem niniejszego opracowania jest pogłębienie dotychczasowego stanu wiedzy na temat motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych. Zasadniczy problem badawczy wprowadzony został do próby znalezienia odpowiedzi na pytanie o znaczenie procesu motoryzacji w dziejach wojska Polskich Sił Zbrojnych. W miarę poznawania tematu pojawiły się pytania o szczegółowe uwarunkowania procesu motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych, o to jak postrzegały motoryzację naczelne władze wojskowe i jakie znaczenie przypisywały motoryzacji? Kolejne pytania dotyczyły tego, co naczelne władze wojskowe zrobiły, aby ująć ten proces w zorganizowane ramy i nadać mu odpowiedni kierunek, programować, monitorować i kontrolować? Autora interesował przebieg motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych oraz jej rozmiary. Ważne było również pytanie o to, jak wyglądał i przebiegał proces szkolenia motorowego? Istotne było również ustalenie, jakie były perspektywiczne plany dotyczące motoryzacji Polskich Sił Zbrojnych i tego na ile realne były te długofalowe zamierzenia. Poszukując odpowiedzi na powyższe pytania skryształizowało się hipotetyczne założenie, że motoryzacja okazała się jednym z najistotniejszych czynników zmiany jakościowej, która zmieniała oblicze wojska Polskich Sił Zbrojnych.

²¹ *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 2, *Kampanie na obczyźnie*, cz. 1, wrzesień 1939 – czerwiec 1941, Londyn 1959, s. 51.

²² L. Krzyżanowski, *Podstawy nauk o organizacji i zarządzaniu*, Warszawa 2012, s. 120. Zob. także: J. Jasińska, *Zmiany w organizacjach: Sprawne zarządzanie, sytuacje kryzysowe i warunki osiągnięcia sukcesu*, Warszawa 2015.

Autor niniejszego opracowania posiada skryształizowany pogląd odnośnie do wojska Polskich Sił Zbrojnych. Dlatego zdecydował się nadać dość przewrotny tytuł niniejszej publikacji. Pozostaje jednak faktem, że w latach 1940–1945 wyznacznikiem potencjalnych i faktycznych możliwości bojowych i zdolności operacyjnych tego wojska była jego nowoczesność. Dodać można, że niektóre spośród stosowanych wówczas rozwiązań technicznych w powiązaniu ze sposobami ich użycia, pozytywnie zweryfikowanymi w warunkach ówczesnego pola walki, wyznaczyły pewien standard niejednokrotnie wyprzedzający swą epokę i z tego powodu stosowane były przez kolejne dekady w części armii wolnego świata.

Problematyka stanowiąca obszar dociekań autora niniejszej rozprawy nie była jeszcze przedmiotem badań w zaproponowanym ujęciu. Nadal brakuje kompleksowego ujęcia całości zagadnienia. Autorzy zajmujący się problematyką szeroko rozumianej motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych skupiali swą uwagę przede wszystkim na wozach bojowych, zajmując się historią i opisem konstrukcji, danymi taktyczno-technicznymi oraz możliwościami ich zastosowania w działaniach taktycznych. Jeżeli już pisali o innych pojazdach mechanicznych, w polu zainteresowania tych autorów leżały kwestie ich malowania i oznakowania. Kwestie te są już dobrze rozpoznane i opisane, dlatego niniejsze opracowanie nie zajmuje się tą problematyką, podobnie jak nie wyczerpuje wszystkich zagadnień związanych z motoryzacją takich jak chociażby kwestia materiałów pędnych i smarów czy też szczegółowe naliczenia etatowe i eksploatacyjne w odniesieniu do sprzętu motorowego oddziałów wojska Polskich Sił Zbrojnych.

Autor często odwołuje się do ważnych wydarzeń polskiej polityki, które miały wpływ na decyzje dotyczące Polskich Sił Zbrojnych. Nie zamieszcza jednak odwołań do literatury, wychodząc z założenia, że Czytelnik orientuje się w punktach zwrotnych polityki polskiej w latach 1940–1945. Obecnie są one dość dobrze naświetlone zarówno w pamiętnikach Edwarda Raczyńskiego²³, wspomnieniach gen. Władysława Andersa²⁴, gen. Stanisława Kopańskiego²⁵, gen. Zygmunta Bohusza-Szyszki²⁶, gen. Józefa Zająca²⁷, jak i w opracowaniach Eugeniusza Duraczyńskiego²⁸, Magdaleny Hułas²⁹, Mariana Kukieła³⁰, Mieczysława Nurka³¹, Andrzeja Paczkowskiego³², Marii Pestkowskiej³³, Michaela A. Peszke³⁴, Anity Prażmowskiej³⁵, Jacka Tebinki³⁶, Zbigniewa

23 E. Raczyński, *W sojusznicy Londynie. Dziennik ambasadora Edwarda Raczyńskiego 1939–1945*, Londyn 1960, Warszawa 1989. Zob. także: *Od Genewy do Jalty. Rozmowy radiowe Edwarda Raczyńskiego i Tadeusza Żenczykowskiego*, Londyn 1988.

24 W. Anders, *Bez ostatniego rozdziału. Wspomnienia z lat 1939–1946*, Newton 1949, Londyn 1959, Lublin 1992, 1995, Warszawa 2007, 2018.

25 S. Kopański, *Wspomnienia wojenne 1939–1946*, Londyn 1961, 1972, Warszawa 1990.

26 Z. Bohusz-Szyszko, *Czerwony sfinks. Uzupełnienia do wspomnień gen. Andersa*, Rzym 1946, Londyn 1993.

27 J. Zając, *W Szkocji i na Środkowym Wschodzie. II tom pamiętników wojennych „Dwie wojny”*, Londyn 1967.

28 E. Duraczyński, *Rząd Polski na Uchodźstwie 1939–1945*, Warszawa 1993.

29 M. Hułas, *Goście czy intruzi? Rząd polski na uchodźstwie wrzesień 1939 – lipiec 1943*, Warszawa 1996.

30 M. Kukiel, „Generał Sikorski. Żołnierz i mąż stanu Polski Walczącej”, Londyn 1970; Idem, *Strategiczne koncepcje generała Sikorskiego w II wojnie światowej*, Bellona (Londyn) 1955, z. 3.

31 M. Nurek, *Gorycz zwycięstwa. Los Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie po II wojnie światowej 1945–1949*, Gdańsk 2009.

32 A. Paczkowski, *Stanisław Mikołajczyk, czyli kłeska realisty. Zarys biografii politycznej*, Warszawa 1991.

33 M. Pestkowska, *Za kulisami rządu polskiego na emigracji*, Warszawa 2000.

34 M. A. Peszke, *The Armed Forces of Poland in the West 1939–46: Strategic Concepts, Planning, Limited Success but no Victory*, London 2013; Idem, *Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie 1939–1945. Koncepcje strategiczne i realia geopolityki*, Poznań 2014.

35 A. Prażmowska, *Britain and Poland 1939–1945. The Betrayed Ally*, Cambridge 1995.

36 J. Tebinka, *Polityka brytyjska wobec problemu granicy polsko-radzieckiej 1939–1945*, Warszawa 1998.

Wawra³⁷, Llewellyn Woodward³⁸, a nawet mocno tendencyjnego Piotra Żaronia³⁹. W analizach tych nie sposób pominąć edycji źródeł⁴⁰.

Poza wyżej wymienionymi w badaniach przydatne okazały się wspomnienia części generałów i oficerów⁴¹, a także monografie poszczególnych oddziałów, wielkich jednostek i wyższych związków, wśród których szczególnie cenne są ustalenia pochodzące z ostatnich kilkunastu lat, oparte na solidnej bazie źródłowej⁴². W połowie poprzedniej dekady do grona badaczy dziejów Polskich Sił Zbrojnych dołączył autor niniejszego opracowania. Dlatego mając na uwadze pogłębienie i zobiektywizowanie dotychczasowego stanu wiedzy o motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych nieuniknione stało się odwoływanie do wcześniej opublikowanych ustaleń. Autor niniejszej publikacji ma świadomość, że naraża się na zarzut powtarzania wcześniejszych, znanych już wyników badań. Jeżeli jednak cel niniejszej pracy ma zostać osiągnięty, niezbędne jest zaprezentowanie kompletnego, możliwie najpełniejszego obrazu przeszłości i trudno z opracowania poświęconego motoryzacji usuwać problematykę wojsk pancernych, dla których motoryzacja była zarówno pierwszym krokiem do przeobrażenia się w oddziały pancerne, jak i stałym elementem funkcjonowania oddziałów.

Podstawowe źródła, umożliwiające odtworzenie procesu motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych, znajdują się w zasobie Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie. Podstawowy zrab dokumentów wykorzystanych w niniejszej rozprawie znajduje się w aktach naczelnych władz wojskowych, Jednostek Wojska w Wielkiej Brytanii, 1. Dywizji Pancernej, Polskich Sił Zbrojnych w ZSRR, Armii Polskiej na Wschodzie oraz 2. Korpusu. Są to przede wszystkim dokumenty wytworzone przez wyższe szczeble dowodzenia zarówno w układzie narodowym, jak i sojuszniczym, a także wytworzone przez poszczególne jednostki i oddziały. Zostały

37 Z. Wawer, *Znów w polskim mundurze. Armia Polska w ZSRR sierpień 1941 – marzec 1942*, Warszawa 2001; Idem, *Armia generała Władysława Andersa w ZSRR 1941–1942*, Warszawa 2012.

38 L. Woodward, *British Foreign Policy in the Second World War*, vol. 1–3, London 1970–1971.

39 P. Żaroń, *Kierunek wschodni w strategii wojskowo-politycznej gen. Władysława Sikorskiego 1940–1943*, Warszawa 1988.

40 *Armia Polska w ZSRR 1941–1942*, (Z archiwów sowieckich, t. 2), opracował, przetłumaczył oraz opatrzył przypisami i wstępem Wojciech Materski, Warszawa 1993; *Documents on Polish-Soviet Relations 1939–1945*, vol. 1–2, London 1961–1967; *Dziennik czynności gen. Władysława Andersa 1941–1945*, opracowanie Bogusław Polak, Koszalin 1998; *General broni Władysław Sikorski – generał dywizji Władysław Anders. Korespondencja 1941–1943. Wybór dokumentów*, opracowanie Bogusław Polak, Koszalin 2000; *Protokoły odpraw u gen. Sikorskiego z 24 i 27 kwietnia 1942 r.*, „Zeszyty Historyczne” (Paryż) 1980, nr 52; *Protokoły posiedzeń Rady Ministrów Rzeczypospolitej Polskiej*, red. nauk. Marian Zgórniak, opracowanie naukowe Wojciech Rojek przy współpracy Andrzeja Suchcitz, t. 1–8, Kraków 1994–2008; *Dokumenty Rządu RP na Uchodźstwie. Suplementy do tomów I–VIII Protokołów posiedzeń Rady Ministrów październik 1939 – sierpień 1945*, opracowanie naukowe Wojciech Rojek przy współpracy Andrzeja Suchcitz, Kraków 2010; *The Foreign Office and the Kremlin. British documents on Anglo-Soviet relations 1941–1945*, London 1984.

41 W. Bobiński, 14 *Wielkopolska Brygada Pancerna*, „Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej” (Londyn) 1971, nr 64, s. 617–628; Z. Dudziński, *Dywizjon rozpoznawczy I Korpusu w Szkocji i 1 Pułk Rozpoznawczy i Dywizji Pancernej 1940–1943*, „Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej” (Londyn) 1974, nr 75, s. 217–248; S. Maczek, *Od podwoju do czołga. Wspomnienia wojenne 1918–1945*, Londyn 1984; Idem, *Powstanie polskiej broni pancernej poza granicami Rzeczypospolitej*, „Bellona” (Londyn) 1956, z. 4, s. 3–9; L. Mitkiewicz-Zółtłek, *Z gen. Sikorskim na obczyźnie (fragmenty wspomnień)*, Paryż 1968; J. Nowakowski, *Z proporczykiem na antenie*, Warszawa 1986.

42 *Działania 2 Korpusu we Włoszech*, red. Stanisław Biegański, t. 1, Londyn 1963; *Dzieje 15 Pułku Ułanów Poznańskich (1 Pułku Ułanów Wielkopolskich)*, pod red. Pawła Zaremby, Londyn 1962; *Dzieje Ułanów Jazłowieckich*, Londyn 1988; W. Handke, *Semper Fidelis. Dzieje Pułku 6 Pancernego „Dzieci Lwowskich”*, Leszno 2006; S. Komornicki, *24 Pułk Ułanów. Zarys historii 1920–1947*, Londyn 1976; E. Nowak, *10. Pułk Dragonów*, t. 1, *Formowanie, zmiany organizacyjne, rozformowanie*, Kraków 2005; t. 2, *Od Normandii do Wilhelmshaven*, Kraków 2006; M. Polak, *Służby logistyczne 2 Korpusu w bitwie o Monte Cassino 1944 (Z dziejów logistyki PSZ na Zachodzie)*, Koszalin 2005; *Samodzielna Brygada Strzelców Karpackich*, Warszawa 2014; A. Suchcitz, *Dzieje 1 Pułku Ułanów Krechowickich 1941–1947*, Londyn 2002; M. Szczurowski, *Artyleria Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie w II wojnie światowej*, Toruń 2001; *Trzecia Dywizja Strzelców Karpackich*, pod red. Mieczysława Młotki, t. 1, Londyn 1978; J.S. Tym, *1. Dywizja Pancernej. Organizacja i wyszkolenie*, Warszawa 2009; Idem, *Pancerni i ulani generała Andersa 1941–1946*, Warszawa 2012.

one po sobie różnorodną spuściznę aktową, która jest rozproszona. W aktach naczelnych władz wojskowych szczególnie ważny jest zespół o nazwie „Szefostwo Motoryzacji” stanowiący spuściznę aktową po Szefostwie Służby Motoryzacji Ministerstwa Obrony Narodowej z lat 1942–1945. Zespół ten to 14 jednostek archiwalnych obejmujących ogółem około 4500 stron dokumentów. W brytyjskim The National Archives można odnaleźć informacje dotyczące zagadnień stanowiących przedmiot rozważań autora niniejszego opracowania w aktach Foreign Office i War Office. Cennym źródłem są regulaminy i instrukcje Polskich Sił Zbrojnych wydawane w latach 1940–1946. Spośród kilkuset publikacji zaledwie kilkanaście odnosi się do problematyki motoryzacji.

Ramy chronologiczne niniejszego opracowania zawierają się w swojej zasadniczej części cezurą, którą otwiera formalne utworzenie w ramach Oddziału IV Sztabu Naczelnego Wodza stanowiska szefa Służby Samochodowej w dniu 30 sierpnia 1940 r., natomiast zamyka ją zakończenie funkcjonowania Szefostwa Służby Motoryzacji Ministerstwa Obrony Narodowej, co miało miejsce 31 lipca 1945 r.

W niniejszej publikacji został przyjęty układ problemowo-chronologiczny. Składa się ona ze wstępu, czterech rozdziałów i zakończenia. Każdy rozdział otwiera kilka uwag natury ogólnej, odnoszących się do szczegółowych kwestii poruszonych w rozdziale, a jego zwieńczeniem są wnioski. W rozdziale pierwszym przedstawiono początki motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych. Zidentyfikowano komórkę organizacyjną w składzie naczelnych władz wojskowych odpowiedzialną za kwestie motoryzacji. Scharakteryzowano proces motoryzacji pierwszych oddziałów i wielkich jednostek wojska Polskich Sił Zbrojnych. Przedstawiono wizje, koncepcje i zamiary naczelnych władz wojskowych dotyczące motoryzacji obecne w procesie planowania rozwoju wojska Polskich Sił Zbrojnych. Wskazano na towarzyszące temu uwarunkowania. Ukazano znaczenie motoryzacji w wojsku Polskich Sił Zbrojnych przez pryzmat zmiany jakościowej, która dokonała się w odniesieniu do potencjału i możliwości bojowych wielkiej jednostki piechoty.

W rozdziale drugim wskazano na przyczyny zmiany w organizacji naczelnych władz wojskowych, w tym organów odpowiedzialnych za motoryzację. Przedstawiono proces tworzenia komórki organizacyjnej odpowiedzialnej za motoryzację oraz zakres jej zadań. Scharakteryzowano główne kierunki działalności w latach 1942–1945, wskazując na silne i słabe strony jej funkcjonowania oraz możliwości realnego wpływania na proces motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych.

Rozdział trzeci poświęcony jest kwestiom motoryzacji w procesie szkolenia wojsk, czyli problematyce szkolenia motorowego. Ukazano, jak planowano, programowano, organizowano i prowadzono szkolenie kierowców, specjalistów technicznych oraz wyższego personelu technicznego w jednostkach polskich na Wyspach Brytyjskich, a także przedstawiono zakres tak ujętego szkolenia motorowego w Armii Polskiej na Wschodzie i w 2. Korpusie. Dokonano oceny stanu szkolenia motorowego i jego perspektyw w momencie zakończenia działalności Szefostwa Służby Motoryzacji Ministerstwa Obrony Narodowej w 1945 r.

Ostatni rozdział przedstawia problematykę motoryzacji w planach odbudowy Kraju i sił zbrojnych. Przedstawiono zagadnienia motoryzacji w planach rozbudowy wojska Polskich Sił Zbrojnych w latach 1943–1945, projekt pokojowej struktury organów Służby Motoryzacji przygotowany w 1944 r., a także zaangażowanie czynników wojskowych w powołaniu Rady Motoryzacyjnej – organu doradczego Rady Ministrów w zakresie szeroko rozumianej motoryzacji Kraju.

W odniesieniu do zastosowanej w niniejszej publikacji terminologii wojskowej należy podkreślić, że całość sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej funkcjonujących w latach 1940–1947

na obczyźnie i podległych Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej i Naczelnemu Wodzowi z siedzibą w Londynie nosiła nazwę **Polskie Siły Zbrojne** i termin w takim brzmieniu jest używany w niniejszym studium. W historiografii okresu PRL używane było w odniesieniu do tych sił określenie Polskie Siły Zbrojne na Zachodzie, które utrwaliło się, zapewne ze względu na używanie tej samej nazwy przez tzw. odrodzone Wojsko Polskie, czyli siły zbrojne formowane w ZSRR w latach 1943–1945. Dodać trzeba, że wykreowane wówczas określenie objęło również Wojsko Polskie we Francji w latach 1939–1940, w którym nie używano nazwy Polskie Siły Zbrojne⁴³.

Zgodnie z ówczesnymi uregulowaniami formalno-prawnymi Polskie Siły Zbrojne dzieliły się na dwa podstawowe rodzaje sił zbrojnych: **wojsko**, czyli siły lądowe oraz marynarkę wojenną. W czasie II wojny światowej doszło do wyodrębnienia nowego rodzaju sił zbrojnych – dotychczasowe lotnictwo, traktowane jako rodzaj broni technicznych w składzie wojska, usamodzielniało się przyjmując nazwę siły powietrzne. Mając na uwadze to, że autor niniejszego studium skupił się na siłach lądowych określanych ówczesnie jako **wojsko**, właśnie w takim brzmieniu jest używana nazwa tego rodzaju sił zbrojnych⁴⁴.

W odniesieniu do poszczególnych szczebli struktury organizacyjnej wojska Polskich Sił Zbrojnych używane są określenia ówczesnie obowiązujące: dywizje i samodzielne brygady stanowiły **wielkie jednostki**, pułki i bataliony były **oddziałami**. Z kolei wszystkie szwadrony, kompanie i baterie pułków i batalionów traktowano jako **pododdziały**. Jednocześnie należy zaznaczyć, że wszystkie kompanie poszczególnych rodzajów służb na szczeblu brygady, dywizji i korpusu, zgodnie z ówczesnie obowiązującą w Polskich Siłach Zbrojnych terminologią nazywano oddziałami.

Zastanawia odczuwalne w pisarstwie wielu historyków nie do końca zwerbalizowane wprost, jak gdyby podświadome, rozdzielanie okresu 1918–1939 od tego, co miało miejsce po zakończeniu kampanii 1939 r. Tak jakby II Rzeczpospolita zakończyła swoje istnienie w pamiętnym wrześniu 1939 r. Tymczasem II Rzeczpospolita trwała dalej, a swoistym paradoksem historii było to, że najwięksi krytycy sanacji dzięki zapisom powszechnie przez nich krytykowanej konstytucji kwietniowej z 1935 r. mogli zasiadać w organach prawowitych władz i zajmować stanowiska ministerialne w kolejnych rządach Sikorskiego, Mikołajczyka, Arciszewskiego i późniejszych, powojennych, korzystając z rozwiązania prawnego umożliwiającego zachowanie ciągłości państwa polskiego w warunkach wojny, w tym okupacji terytorium państwa przez wroga. Mniej wyrobionym pod względem historycznym Czytelnikom przypomnieć wypada, że II Rzeczpospolita zakończyła swe funkcjonowanie w listopadzie i grudniu 1990 r., nawet jeśli dla wielu przez 45 lat funkcjonowała jedynie w sferze znaków symbolicznych. Ostatnim akordem jej trwania było przekazanie przez ostatniego Prezydenta Rzeczypospolitej na Uchodźstwie Ryszarda Kaczorowskiego symboli państwa polskiego, w tym chorągwi Rzeczypospolitej, pierwszemu prezydentowi wybranemu w Kraju po latach komunistycznego zniewolenia w powszechnych i demokratycznych wyborach.

⁴³ W mających podstawowe znaczenie dla formowania i funkcjonowania jednostek polskich umowach wojskowych pomiędzy rządami Francji i Polski użyte zostały wyłącznie określenia Wojsko Polskie – l'Armée Polonaise, Polskie Siły Powietrzne – Forces Aériennes Polonaises. Nigdzie nie posługiwano się wówczas nazwą Polskie Siły Zbrojne (Forces Armées Polonaises). Teksty umów w obu wersjach językowych: *Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 2: *Kampanie na obczyźnie*, cz. 1: *Wrzesień 1939 – czerwiec 1941*, Londyn 1959, s. 22–26, 183–184.

⁴⁴ W 1930 r. termin wojsko definiowano następująco: „siła zbrojna lądowa, w odróżnieniu od morskiej; regularna, w odróżnieniu od pospolitego ruszenia, czyli milicji”. Zob. *Wielka ilustrowana encyklopedia powszechna*, t. 17, Kraków b.r.w. [tzw. Encyklopedia Gutenberga, 1930 r. – J.S.T.], s. 186.



Kolumna marszowa 2. szwadronu 1. Pułku Rozpoznawczego 1. Dywizji Pancernej. W rowie samochod ciężarowy Fordson WOT2. Na drodze Fordson WOT2, samochód osobowy Humber FWD, samochody opancerzone Daimler Dingo oraz samochód pancerny Humber Mk II. Wielka Brytania 1943 r. (IPMS)

Niejednokrotnie historycy zajmujący się historią wojskową, w zderzeniu z wieloma dokumentami proweniencji wojskowej epatującymi wykazami liczbowymi, ulegali swoistej magii liczb, zawierając bezwiednie tym źródłom bez ich głębszej krytyki. Jedyna w swoim rodzaju żonglerka liczbami, która przypomina tzw. kreatywną księgowość, jest cechą charakterystyczną dokumentów wytworzonych przez armie wielu państw, zwłaszcza w państwach, gdzie procedury tzw. cywilnej kontroli nad siłami zbrojnymi pozostają jedynie pustym zapisem, nawet pomimo deklaracji ich obowiązywania. W odniesieniu do dziejów wojska Polskich Sił Zbrojnych wskazać należy, że przemożna chęć uzyskania zgody brytyjskiego sojusznika na tworzenie struktur wojskowych rozbudowanych ponad realne możliwości i otrzymania wsparcia materialnego w tym zakresie powodowała, że często polscy sztabowcy opracowywali różnorodne zestawienia liczbowe nie do końca mające pokrycie w rzeczywistości, a służące osiągnięciu powyższych celów. Dla strony brytyjskiej stanowiło to duży problem. Początkowo Brytyjczycy mogli sądzić, że swoiste zaklęcie rzeczywistości było skutkiem niezrozumienia brytyjskich standardów wynikających z odmiennej kultury organizacyjnej sił zbrojnych. Później strona brytyjska była świadoma, że polski partner nagina fakty. Z punktu widzenia standardów armii brytyjskiej obowiązujących w odniesieniu do formowania jednostek wojskowych stanowiło to duży kłopot, ponieważ nie wiedziano, jak ostudzić gorące głowy polskich dowódców.

Z drugiej strony, ten polski zapał wielokrotnie był wykorzystywany do realizacji brytyjskich interesów. Właśnie interesów, ponieważ jak mawiał XIX-wieczny polityk brytyjski Henry Temple: *Wielka Brytania nie ma wiecznych sojuszników ani wiecznych wrogów; wieczne są tylko interesy Wielkiej Brytanii i obowiązek ich ochrony*⁴⁵. Z tego powodu niejednokrotnie dostrzegaliśmy i bolesny zarazem był brak politycznego wyczucia i zręczności u polskich wojskowych, nierzadko utalentowanych dowódców, którzy nie posiadali jakiegokolwiek orientacji w sprawach wielkiej polityki. Z drugiej strony, trudno dziwić się, że jej nie posiadali, skoro wymagano od nich przede wszystkim profesjonalizmu w sprawach wojska i sztuki wojennej, a nie rozgrywek politycznych.

⁴⁵ H. Kissinger, *Dyplomacja*, Warszawa 2002, s. 101.

Początki motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych 1940–1942

W czerwcu 1940 r. po klęsce Francji na Wyspy Brytyjskie zdołano przetransportować tylko 4940 oficerów i 14 840 szeregowych z jednostek Wojska Polskiego we Francji⁴⁶. W lipcu 1940 r. po zakończeniu ewakuacji jednostek polskich na Wyspy Brytyjskie posiadały one 8 samochodów osobowych, 39 samochodów półciężarowych, 2 samochody ciężarowe oraz 14 ciągników specjalnych z 16 przyczepkami, a także 26 motocykli, w tym 18 z przyczepką, a ponadto 6 rowerów. Wśród tych 63 samochodów, 26 motocykli i 6 rowerów, zaledwie 7 samochodów, 5 motocykli i 3 rowery były niesprawne. Tylko 11 samochodów, 9 motocykli i 2 rowery zostały ewakuowane z Francji. Pozostałe pojazdy jednostki polskie otrzymały w Wielkiej Brytanii od armii brytyjskiej, poza 2 samochodami ciężarowymi i 1 motocyklem stanowiącymi dar lokalnej społeczności, oraz 2 samochodami osobowymi zakupionymi przez jednostki polskie. Najwięcej pojazdów posiadała 10. Brygada Kawalerii Pancерnej, wykazywana w dokumentach Sztabu Naczelnego Wodza jako 2. Brygada Strzelców. Jednostka ta eksploatowała 9 samochodów osobowych, 12 samochodów półciężarowych i 2 samochody ciężarowe oraz 10 motocykli i 6 rowerów, a ponadto posiadała 14 ciągników specjalnych i 16 przyczep. Większość pojazdów mechanicznych zaliczono do grupy pojazdów gospodarczych, gdzie umieszczano zarówno pojazdy dowódców (samochody osobowe), pojazdy wykonujące zadania łącznikowe (motocykle), jak i pojazdy faktycznie wypełniające funkcje gospodarcze, czyli kwatermistrzowskie (samochody różnego typu). Jedynie w 10. Brygadzie Kawalerii Pancерnej wykorzystując 6 samochodów osobowych rozpoczęto proces szkolenia motorowego, w związku z czym pojazdy te zaliczono do grupy pojazdów ćwiczebnych. Ciągniki specjalne z przyczepami ze względu na brak wykwalifikowanych kierowców oraz pojazdy niesprawne zaliczono do grupy pojazdów zdeponowanych⁴⁷.

Wspomnieć również należy, że już 6 lipca 1940 r. resztki Samodzielnej Brygady Strzelców Podhalańskich rozpoczęły starania o odzyskanie pojazdów mechanicznych, uzbrojenia i sprzętu wojskowego, w tym bagażu w postaci walizek oficerskich i worków żołnierskich, które zostały odnalezione i zidentyfikowane w Barry Docks w Sully nieopodal Cardiff w Walii. Jako własność brygady zidentyfikowano 2 samochody osobowe, 32 samochody półciężarowe, 3 samochody ciężarowe, 17 ciągników specjalnych i 18 biedek oraz 6 motocykli, a także 12 działek przeciwpancernych z przodkami. Strona polska wniosowała do Brytyjczyków o przewiezienie tego asortymen-

⁴⁶ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego (dalej IPMS), Naczelne władze wojskowe, sygn. A XII 22/1, Naczelny Wódz L.dz. 397/Tjn./O.I/Og.Org./40, Organizacja naczelnych władz sił zbrojnych z 30 VIII 1940 r. Według ustaleń płk. dypl. Jerzego Łunkiewiczza ewakuowano wówczas 4505 oficerów i 12 867 szeregowych jednostek wojska lądowego. Zob. J. Łunkiewicz, *Ewakuacja Polskich Sił Zbrojnych z Francji w 1940 r.*, „Bellona” (Londyn) 1956, z. 4, s. 40–41.

⁴⁷ IPMS, Naczelne władze wojskowe, sygn. A XII.13/1, Zestawienie pojazdów mechanicznych pochodzących z Francji lub Norwegii lub przydzielonych w Anglii przed 1 VIII 1940 r. z sierpnia 1940 r.

Bibliografia

Źródła

▣ INSTYTUT I MUZEUM IM. GEN. SIKORSKIEGO (IPMS), LONDYN

- 1. Dywizja Pancerna (sygn. A V),
- Jednostki Wojska w Wielkiej Brytanii (sygn. A VI),
- PSZ w ZSSR (sygn. A VII),
- Armia Polska na Wschodzie (sygn. A VIII),
- 2. Korpus (sygn. A XI),
- Naczelne władze wojskowe (sygn. A XII),
- Kolekcje (sygn. KOL),
- Dzienniki działań i kroniki oddziałów (sygn. C),
- Dzienniki rozkazów (sygn. R).

▣ THE NATIONAL ARCHIVES (NA), LONDON

- Directorate of Staff Duties Papers (sygn. WO 260),
- General Series (sygn. WO 32),
- Historical Monographs (sygn. WO 277),
- Papers of the Chief of the Imperial General Staff (sygn. WO 216),
- Prime Minister (sygn. PREM),
- War Office (sygn. WO 24).

Źródła drukowane

Documents on Polish-Soviet Relations 1939–1945, vol. 1, 1939–1943, London 1961.

Dziennik czynności gen. Władysława Andersa 1941–1945, wstęp i opracowanie Bogusław Polak, Koszalin 1998.

Dzienniki czynności Prezydenta RP Władysława Raczkiewicza, t. 1–2, 1939–1943, opracowanie J. Piotrowski, Wrocław 2004.

Generał broni Władysław Sikorski – generał dywizji Władysław Anders. Korespondencja 1941–1943. Wybór dokumentów, wstęp, wybór i opracowanie Bogusław Polak, Koszalin 2000.

„Kronika 2 Warszawskiej Dywizji Pancерnej marzec–kwiecień 1946”, *Przegląd Kawalerii i Broni Pancерnej* (Londyn) 1997, nr 154.

Komunikaty informacyjne Sztabu Naczelnego Wodza/Sztabu Głównego Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie (1945–1947), wstęp i oprac. C. Brzoza, Kraków 2008.

Kronika Oddziałów Zaopatrywania 1. Dywizji Pancерnej, Londyn 1995.

Protokoły posiedzeń Rady Ministrów RP, t. 3, czerwiec–grudzień 1941, opr. Wojciech Rojek przy współopr. Andrzeja Suchcitz, Kraków 1996.

Regulaminy i instrukcje

- Musztra pancerno-motorowa, Wielka Brytania 1941.
Opieka fachowa nad wojskowym pojazdem mechanicznym, Wielka Brytania 1941.
Organizacja ruchu oddziałów, Wielka Brytania 1942.
Przegląd, utrzymanie i opieka nad wojskowym pojazdem mechanicznym (kołowym), Wielka Brytania 1942.
Ratownictwo techniczne, Wielka Brytania 1944.
Ruch kolumn motorowych. Zasady i przepisy, Wielka Brytania 1944.
Służba warsztatowo-naprawcza w polu. (REME), Wielka Brytania 1945.
Użycie służb i organizacja tyłów. Dane organizacyjne i liczbowe, Wielka Brytania 1945.
Vade-Mecum żołnierza-kierowcy, Edinburg 1940.
Wskazówki dla kierowcy wojskowego pojazdu mechanicznego, Wielka Brytania 1944.
Wskazówki prowadzenia nauki o sprzęcie, Wielka Brytania 1943.

Wspomnienia

1. *Dywizja Pancerna w walce*, Brussels 1947.
Anders Władysław, *Bez ostatniego rozdziału. Wspomnienia z lat 1939–1946*, Londyn 1949.
Bobiński Władysław, „14 Wielkopolska Brygada Pancerna”, *Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej* (Londyn) 1971, nr 64, s. 617–628.
Bohusz-Szyszek Zygmunt, *Czerwony sfinks*, Rzym 1946.
Churchill Winston S., *Druga wojna światowa*, Gdańsk 1995.
Dudziński Zbigniew, „Dywizjon rozpoznawczy I Korpusu w Szkocji 1 Pułk Rozpoznawczy 1 Dywizji Pancernej 1940–1943”, *Przegląd Kawalerii i Broni Pancernej* (Londyn) 1974, nr 75, s. 217–248.
Kopański Stanisław, *Wspomnienia wojenne 1939–1946*, Warszawa 1990.
Maczek Stanisław, *Od podwoły do czołga. Wspomnienia wojenne 1918–1945*, Londyn 1984.
– „Powstanie polskiej broni pancernej poza granicami Rzeczypospolitej”, *Bellona* (Londyn) 1956, z. 4, s. 3–9.
Mitkiewicz-Żółtek Leon, *Z gen. Sikorskim na obczyźnie (fragmenty wspomnień)*, Paryż 1968.
Nowakowski Jerzy, *Z proroczykiem na antenie*, Warszawa 1986.
Nowakowski Jerzy, Połczyński Antoni, Kowalski Marian, *Z dziejów 10. pułku strzelców konnych*, Warszawa 1982.
Raczyński Edward, *W sojusznicy Londynie. Dziennik ambasadora Edwarda Raczyńskiego 1939–1945*, Warszawa 1989.
Zając Józef, *W Szkocji i na Środkowym Wschodzie. II tom pamiętników wojennych „Dwie wojny”*, Londyn 1967.

Opracowania

- 5 *Kresowa Dywizja Piechoty 1941–1947. Zarys dziejów*, red. nauk. Andrzej Suchcitz, Londyn 2012.
Bargiełowski Daniel, *Po trzykroć pierwszy. Michał Tokarzewski-Karaszewicz Generał broni, teozof, wolno mularz, kapłan Kościoła liberalnokatolickiego*, t. 2, Warszawa 2001.
Działania 2 Korpusu we Włoszech, red. Stanisław Biegański, t. 1, Londyn 1963.
Dzieje 15 Pułku Ułanów Poznańskich (1 Pułku Ułanów Wielkopolskich), pod red. Pawła Zaremby, Londyn 1962.
Dzieje Ułanów Jazłowieckich, Londyn 1988.
Forty George, *British Army Handbook 1939–1945*, Stroud 1998.
Gilbert Martin, *Churchill. Biografia*, Poznań 1997.
Handke Waldemar, *Semper Fidelis. Dzieje Pułku 6 Pancernego „Dzieci Lwowskich”*, Leszno 2006.
Kamiński Andrzej A., *Od „Acromy” do „Zwycięzcy”. Nazwy własne i znaki rozpoznawcze pojazdów stosowane w Polskich Siłach Zbrojnych na Zachodzie*, cz. 1–8, Kraków b.r.w.

- Komornicki Stefan, *24 Pułk Ułanów. Zarys historii 1920–1947*, Londyn 1976.
- Majka Jerzy, *Brygada Motorowa gen. Maczka. 10. Brygada Kawalerii 1937–1939*, Rzeszów 2004.
- Mieczkowski Zbigniew (red.), Wyganowski Stanisław, Żakowski Władysław, *Żołnierze generała Maczka*, Warszawa–Londyn 2003.
- Nowak Eugeniusz, *10. Pułk Dragonów*, t. 1, *Formowanie, zmiany organizacyjne, rozformowanie*, Kraków 2005; t. 2, *Od Normandii do Wilhelmshaven*, Kraków 2006.
- Ossowski Andrzej, *Tadeusz Kossakowski 1888–1965. Od piechura do czołgisty*, Warszawa 2002.
- Paiforce. The official Story of the Persia and Iraq Command 1942–1946*, London 1948.
- Polak Michał, *Służby logistyczne 2 Korpusu w bitwie o Monte Cassino 1944 (Z dziejów logistyki PSZ na Zachodzie)*, Koszalin 2005.
- Polskie Siły Zbrojne w drugiej wojnie światowej*, t. 2, *Kampanie na obczyźnie*, cz. 1, *wrzesień 1939 – czerwiec 1941*, Londyn 1959; cz. 2, *czerwiec 1941 – czerwiec 1944*, Londyn 1975.
- Rydel Jan, „Polska okupacja” w północno-zachodnich Niemczech 1945–1948. *Nieznany rozdział stosunków polsko-niemieckich*, Kraków 2000.
- Samodzielna Brygada Strzelców Karpackich*, Warszawa 2014.
- Smoliński Józef, *Naczelne władze wojskowe Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939–1945. Dokumenty*, Warszawa 2004.
- *Polskie władze państwowe i wojskowe na Uchodźstwie*, Warszawa 1999.
 - *Polskie władze wojskowe na uchodźstwie 1939–1946*, Warszawa 2017.
- Suchcitz Andrzej, *Dzieje 1 Pułku Ułanów Krechowieckich 1941–1947*, Londyn 2002.
- Szczurowski Maciej, *Artyleria Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie w II wojnie światowej*, Toruń 2001.
- Szubański Rajmund, *Polska broń pancerna 1939*, Warszawa 1982.
- Trzecia Dywizja Strzelców Karpackich*, pod red. Mieczysława Młotka, t. 1, Londyn 1978.
- Tym Juliusz S., *1. Dywizja Pancerna. Organizacja i wyszkolenie*, Warszawa 2009.
- *Pancerni i ułani generała Andersa, Broń pancerna i kawaleria pancerna Polskich Sił Zbrojnych na Środkowym Wschodzie i we Włoszech 1941–1946*, Warszawa 2012.
 - *Szkolić... Doskonalić... Być w gotowości do... Polskie jednostki pancerne w Wielkiej Brytanii w latach 1943–1946*, Warszawa 2013.
 - *Wojska pancerne Polskich Sił Zbrojnych 1940–1947. Doktryna, organizacja, szkolenie i działania bojowe*, Warszawa 2012.
- Ułani Karpaccy. Zarys historii pułku*, red. J. Bielatowicz, Londyn 1966.
- Ułani Podolscy. Dzieje Pułku Ułanów Podolskich 1809–1947*, Londyn 1982.
- Wawer Zbigniew, *Monte Cassino. Walki 2 Korpusu Polskiego*, Warszawa 2009.
- *Organizacja Polskich Wojsk Lądowych w Wielkiej Brytanii 1940–1945*, Warszawa 1992.
 - *Znów w polskim mundurze. Armia Polska w ZSRR sierpień 1941–marzec 1942*, Warszawa 2001.
- Woodward Llewellyn, *British Foreign Policy in the Second World War*, vol. 1–3, London 1970–1971.
- Żebrowski Marian W., *Zarys historii polskiej broni pancerniej 1918–1947*, Londyn 1971.
- Żołnierze Generała Maczka*, opr. i red. Z. Mieczkowski, Warszawa–Londyn 2003.

Skorowidz nazwisk

Agapiejew, Władimir 23

Anders, Władysław 14, 15, 39, 40, 41, 101, 104, 105,
109, 112, 113, 115, 139, 155, 156, 157

Arciszewski, Tomasz 17

Bagiński, Henryk 22

Bahrynowski, Stanisław 26, 38

Banach, Kazimierz 130

Barański, Leon 135, 136

Bargielowski, Daniel 104, 156

Bartholomew, William 36

Biegański, Stanisław 15, 41, 101, 156

Bielatowicz, J. 35, 157

Bobiński, Władysław 15, 156

Bochenek, Włodzimierz 7

Böhm, Tadeusz 9, 10

Bohusz-Szysko, Zygmunt 14, 156

Bredow, gen. 23

Brooke, Allan 34, 36, 37

Burhardt-Bukacki, Stanisław 90, 91

Carrington, Robert 34, 36

Chabowski, Zygmunt 38

Choroszewski, Kazimierz 106

Chrzanowski, Mirosław 12

Churchill, Winston 40, 110, 156

Czarliński, Zygmunt 145

Dembiński, Ryszard 88

Denikin, Anton 22, 23

Dove, A.J.H. 139

Dowbor-Muśnicki, Józef 22, 23

Dudziński, Zbigniew 15, 121, 156

Duraczyński, Eugeniusz 14

Dziewanowski, W. 12

Dzięcielewski, Felicjan 8

Ezman, Stanisław 105

Feret, Stanisław 9

Florek, Jan 122

Forty, George 84, 156

Furs-Żyrkiewicz, Leonard 26, 93, 98

Gaj, Krzysztof 12

Garbień, dr 121

Gibb, J.W. 95

Gigiel, Jerzy 145

Gliński, Stanisław 38, 93

Grasett, Arthur 131

Handke, Waldemar 15, 156

Heins, Stanisław 72, 125, 144, 145, 146

Heldut-Tarnasiewicz, Edmund 57

Hinc, Paweł 57

Hollis, bryg. 40

Hułas, Magdalena 14

Ismay, Hasting 110

Izdebski, Aleksander 26, 38

Jarno, Witold 10

Jasieński, Roman 22

Jasikowski, A. 20

Jasińska, Joanna 13

Jeziorowski, Witold 98

Jońca, Adam 12

Juszczak, Konstanty 122

Kaczorowski, Ryszard 17

Kamiński, Andrzej 84, 156

Kamiński, Henryk 105

Kapciuk, Józef 26

Kiereński, Aleksander 22

Kissinger, Henry 18

Klimecki, Tadeusz 113

Koczwara, Józef 25

Komornicki, Stefan 15, 157

Kopański, Stanisław 14, 34, 35, 40, 62, 71, 81, 103,
114, 117, 156

Korczyński, Antoni 38, 93, 103, 114

Korniłow, Ławr 22

Kosiński, Aldon 96

Kossakowski, Tadeusz 34, 37, 38, 39, 101–103, 107,
110–116, 157

Koszutski, Stanisław 98

Kowalski, Marian 56, 156

Kozłowski, Eugeniusz 9

Krajewski, Wincenty 23

Krasuń, Henryk 145

Krubski, Jerzy 38

Krzyżanowski, Leszek 13

Kukawski, Lesław 11

Kukiel, Marian 14, 61, 62, 81, 133

Kwiatkowski, Aleksander 72

Laskowski, Michał 110

Lewandowski, pchor. 121

Loesh, Kazimierz 145

Łodzia-Michalski, Leonard 95

Łunkiewicz, Jerzy 19

Macielński, Jerzy 145

Maczek, Stanisław 12, 15, 37, 38, 88, 89, 92, 95, 121,
122, 156, 157

Majewski, Tadeusz 38, 39

Majka, Jerzy 12, 157

Majorkiewicz, F. 20

Majski, Iwan 39, 49

Marski, Godfryd 23

Masny, Karol 64

Maślanka, Stanisław 100

Materski, Wojciech 15

Michalski, Leonard 57, 98

Michalski, Waław 92

Mieczkowski, Zbigniew 88, 157

Mięsowicz, Zygmunt 24

Mikołajczyk, Stanisław 14, 17

Miller, kpt. 20

Milutowicz, Jerzy 145

Mińsk Litewski 22, 23

Mitkiewicz-Żółtek, Leon 15, 41, 57, 156

Młotek, Mieczysław 15, 45, 54, 157

Młynarski, Kazimierz 22

Molwicz, Aleksander 72

Monwid-Olechnowicz, Jan 57

Mulawka, Władysław 122

Murray, Williamson 7

Narbut-Łuczynski, Aleksander 90

Nawrocki, Jerzy 123

Nöel, Bronisław 57

Norwid-Neugebauer, Mieczysław 60, 79, 117, 125,
142, 149

Nowak, Eugeniusz 15, 92, 157

Nowakowski, Jerzy 15, 56, 123, 156

Nowakowski, Tadeusz 24

Nurek, Mieczysław 14

Odziemkowski, Janusz 11

Okęcki, Jan 124

Olszewski, Antoni 98

Ossowski, Andrzej 103, 114, 157

Ostrowski, Jan 145

Paczkowski, Andrzej 14

Paczowski, Jan 145

Pajdo, Antoni 110

- Paszkiewicz, Gustaw 92, 103, 107, 114
 Pestkowska, Maria 14
 Peszke, Michael 14, 60
 Pileski, Bolesław 7
 Piskor, Tadeusz 9
 Piwowski, E. 8
 Pluta, Stefan 115
 Podgórski, Wincenty 24
 Polak, Bogusław 15, 155
 Polak, Michał 15, 157
 Połczyński, Antoni 56, 156
 Prażmowska, Anita 14
 Prugar, Kazimierz 57
 Przybylski, Marian 8
 Raczkiwicz, Władysław 22, 155
 Raczkiński, Edward 14, 101, 156
 Rakowski, Bronisław 114
 Roberts, F.K. 139
 Rojek, Wojciech 15, 155
 Rowcki, Stefan 131
 Rożański, Józef 145
 Rudawski, Tadeusz 105
 Rudnicki, Klemens 11
 Rybka, Ryszard 12
 Rydel, Jan 134, 157
- S**adowski, Jan 8
 Samira, Włodzimierz 105
 Sawicki, Bohdan 87
 Sikorski, Stanisław 15, 40, 41, 103, 156
 Sikorski, Władysław 14, 15, 17, 19, 36–41, 47, 49, 62, 80, 85, 90, 101, 105, 113, 131, 139, 150, 155
 Skoczeń, Ignacy 125
 Smoliński, Józef 49, 128, 157
 Smolka, Adam 123
 Sosnkowski, Kazimierz 62, 90, 114, 130, 131
 Stalin, Josif 40
 Stepan, Kamil 12
 Strzelecki, Zygmunt 23
 Suchcitz, Andrzej 15, 54, 155, 157
- Sulisławski, Mieczysław 130
 Szczurowski, Maciej 15, 101, 157
 Szostak, Stanisław 105
 Szubański, Rajmund 12, 157
 Szymański, Jan 57, 92
 Szyndler, Bolesław 92, 144, 145
 Szystowski, Franciszek 57, 95, 117, 144, 145
- Ś**wietlicki, Henryk 38
- T**arczyński, Jan 12
 Tebinka, Jacek 14
 Temple, Henry 18
 Tokarzewski-Karaszewicz, Michał 104, 105, 112, 156
 Tym, Juliusz 8, 9, 15, 37, 39, 63, 83, 95, 109, 117, 129, 157
 Tyszkiewicz, Stefan 105
- W**aniczek, Ryszard 7
 Wawer, Zbigniew 15, 95, 101, 134, 135, 157
 Wąsowicz, Michał 87, 92
 Weryho, Władysław 57
 Wiatr, Józef 112
 Wilson, Henry 35, 139
 Witkowski, Stanisław 29
 Witort, Cezary 22
 Witort, Maria z domu Koroway 22
 Witort, Olgierd 22–26, 47, 56–60, 62, 64, 65, 72, 73, 76, 77, 79–82, 85, 115–120, 124, 133, 140, 142, 145, 146, 150, 152–154
 Woodward, Llewellyn 15, 157
- Z**ajac, Józef 14, 36, 101–104, 106, 107, 112, 156
 Zaremba, Paweł 15, 156
 Zbrowski, Włodzimierz 57
 Zgórnian, Marian 15
- Ż**aroń, Piotr 15
 Żebrowski, Marian 26, 95, 98, 157
 Żeligowski, Lucjan 23
 Żenczykowski, Tadeusz 14

Skorowidz nazw geograficznych

I Rzeczpospolita, *zob.* Polska
II Rzeczpospolita, *zob.* Polska

Acroma 36

Afryka Północna 7, 126

Afryka Wschodnia 121

Ancona 55

Anglia, *zob.* Wielka Brytania

Arborfield 99

Atlantycki, Ocean 150

Austro-Węgry 7

Bagdad 107, 111

Barry Docks 19, 20

Basra 111

Berno 131

Bielsk 8

Bir-Berrahhal 36

Bochnia 8

Bolonia 54, 125

Brest 20

Brozbourne 100

Bulford Camp 57

Cambridge 78, 86, 100, 130

Cardiff 19

Catterick Camp 64, 95, 96, 98, 117

Cesano, rz. 55

charkowska, gub. 22, 23

Charków 23

Cheshunt 100

Chicago 146

Chilwell 92

Crawford, obóz 86

Czechosłowacja 11

Czechowice 25

Daleki Wschód 126

doński, okr. 23

Douglas 20

Edinburgh, *zob.* Edynburg

Edynburg 92, 99, 156

Egipt 35, 36, 54, 111, 116, 120

El-Alamein 113

El-Duda 36

El-Khatatba, obóz 36

Europa 8, 55, 127, 136, 145

Europa Zachodnia 129

Firth of Tay, zat. 126

Fontainebleau 24, 25

Francja 7, 8, 11–13, 17, 19, 24, 26, 34, 41, 43, 47, 80,
93, 126, 130, 131, 134, 135, 150

Gask 36, 38

Gazala 36

Gedera 109

Grecja 35

Husiatyn 23

Irak 53, 107–109, 111–113, 116

Iran, *zob.* Persja

Kanada 37

Kelty 64, 95

Kinross 64, 95

Kowel 8

Kraków 24

kubański, okr. 23

Kupiańsk 22, 23

Lanarkshire 20

Linathor 95

Londyn 14, 15, 17, 40, 62, 80, 101, 105, 131, 155, 156

Lyon 25

Marna, rz. 7

Maxton 123

Melrose 122

Mersa Matruh 35

Metauro, rz. 55

Mohylew 22

Monte Cassino 15, 55, 157

Mosul 108

Murmańsk 22

Mussajjib 110, 111

Niemcy 7, 11, 119, 120, 129, 134

Newmarket 78, 86, 130

Norwegia 19, 20, 126

Palestyna 34, 36, 104, 109, 112, 113

Persja 41, 107, 112

Petersburg 22, 23

Piotrogród, *zob.* Petersburg

Polesie 88

Polska 7, 8, 10–12, 14, 15, 17, 21, 23–26, 28, 39, 40, 43, 46, 49, 59, 60, 62, 66, 68, 76, 79, 98, 99, 100, 122, 126, 130, 131, 134–136, 138, 142–149, 153, 154

Pomorze 8

Potenza Picena 55

PRL, *zob.* Polska

Pszczyna 8

Rosja 7, 8, 11, 15, 17, 23, 39, 40, 41, 49, 62, 67, 88, 100, 101, 104–106, 108, 155

Roxburgh 123

Rumunia 8, 131

Rzeczpospolita, *zob.* Polska

Sambor 23, 24

Selkirk 123

Shuaiba 110, 111

Sidi Baggush 35

Stalingrad 113

Stany Zjednoczone 11, 79

Starogard 8

Sully 19

Syria 13, 34, 113

Szkocja 14, 15, 20, 26, 27, 34, 36, 50, 85, 101, 121, 126, 156

Szwajcaria 129, 130, 131

Środkowy Wschód 14, 27, 34, 36, 38–41, 50, 51, 53, 65, 68, 69, 83, 93, 100–104, 109, 110, 112, 121, 127, 129, 132, 140, 152, 156, 157

Teheran 109

Thetford 78, 86, 130

Tobruk 35, 36, 39

Tockoje 105

Ukraina 7, 23

Walia 19

Warszawa 24, 25

Węgry 131

Wielka Brytania 13, 15, 16, 18, 19, 26, 27, 34–42, 47, 49–53, 58, 59, 62, 63, 65, 66, 68–70, 72, 74–76, 79, 80, 83, 85–93, 95, 96, 98, 103–106, 114, 116–121, 125–129, 132, 135, 140, 143–145, 148, 151, 152, 155, 156

Włochy 15, 39, 41, 42, 76, 101, 109, 120, 125, 128, 140, 156, 157

Włodawa 8

Woolwich 100

Wyspy Brytyjskie, *zob.* Wielka Brytania

Zbaraż 24

ZSRR, *zob.* Rosja

ZSRS, *zob.* Rosja

Związek Sowiecki, *zob.* Rosja

Żytomierz 7