

Ciężki moździerz wz.32

220 mm Ciężki moździerz wz.32



Obsługa siedząca na przyczepie lufy. Taki sposób podróżowania był niebezpieczny oraz niewygodny dla żołnierzy, uzbrojeni w długie karabiny wz.1898a

Historia konstrukcji

Na początku 1925 roku, gdy Republika Weimarska rozpoczęła budowę nowych oraz modernizację istniejących umocnień w pasie przygranicznym, wydawało się, że posiadana wówczas w Wojsku Polskim artyleria wielkiej mocy wydawała się mało skuteczna, w przypadku gdyby wybuchła wojna francusko-niemiecka, co było przewidywane przez decydentów wojskowych z Wojska Polskiego. Przewidywano wówczas zajęcie terytorium niemieckich Prus Wschodnich oraz części Pomorza Zachodniego. Posiadanych kilka starych eks-włoskich ciężkich moździerzy w kalibrze 210 mm, pojedyncze działa po austriackie i przybyłe z Francji wraz z oddziałami Armii Hallera mocno już przestarzałe i zużyte armaty systemu de Bange do tak zakreślonych zadań mocno odbiegały swoimi parametrami.

W 1929 roku podjęto rozmowy z czechosłowackimi zakładami Škoda, które przed I Wojną Światową były wiodącym producentem ciężkiej artylerii dla Austro-Węgier. Wówczas był już dostępny

bardzo interesujący model czechosłowackiego ciężkiego moździerza 220 mm, a w dorobku wytwórni dobre i sprawdzone w działaniu moździerze kalibru 210 mm oraz 305 mm. Jednak największe zainteresowanie wzbudził właśnie najnowszy ciężki moździerz Škody kalibru 220 mm (oznaczony jako 22 cm Moždiř ON, zdawał się być najbardziej atrakcyjny na tym tle.

Pod koniec października 1929 roku wyjechała do Czechosłowacji specjalna komisja pod przewodnictwem pułkownika dyplomowanego Emila Krukowicza-Przedrzymirskiego, szefa Departamentu Artylerii Ministerstwa Spraw Wojskowych. Członkowie komisji wzięli udział w próbach prototypowej armaty dalekonośnej 150 mm (kaliber dokładnie wynosił 149,1 mm). Nowy moździerz według pierwotnych założeń miał posiadać zasięg maksymalny do 24 000 metrów i strzelać pociskiem o masie 56 kg, który miał być wystrzeliwany z prędkością początkową 760 m/s oraz właśnie moździerza kalibru 220 mm. Oba modele broni artyleryjskiej posiadały ze sobą wspólny szereg cech konstrukcyjnych i wydawało się na pierwszy rzut oka tylko długością zastosowanych luf – długą z armaty (56 kalibrów) oraz krótką w moździerzu (19 kalibrów). Na poligonach artyleryjskich pod Bratysławą i koło Pilzna, gdzie odbyły się pokazy jezdne w terenie i po drogach bitych, instalowanie ich na stanowiskach oraz strzelania i ostatecznie ich dokładne oględziny po przeprowadzonych próbach. Nie było żadnych sygnałów, że moździerz jest trapiiony poważniejszymi problemami technicznymi. Odrzut wystrzału pocisku przy zastosowaniu maksymalnego ładunku miotającego na maksymalną odległość wydawał się zbyt silny, a sam moździerz podczas prowadzenia ognia, ale to się dawało łatwo wytłumaczyć brakiem oporopowrotnika i takie czeskie tłumaczenie polska komisja przyjęła. Najprawdopodobniej to już wtedy nie zaakceptowano czterokołowych ciągników artyleryjskich Škoda TAR4, który był przez Czechów konstruktorów dedykowanych do armaty i moździerza. Była to czeska przeróbka licencyjna francuskiego ciągnika Latil TAR, pamiętającego jeszcze czasy Wielkiej Wojny (I Wojna Światowa). Ciągnik Škoda występował też pod nazwą

Škoda Latil. Latile już służyły w Polsce, m.in.: w zmotoryzowanym 1. Pułku Artylerii Przeciwlotniczej i były uznawane za sprzęt mocno nieakceptowalny do współczesnych warunków. Ciągnik posiadał teoretycznie spory uciąg – 5 000 kg, tyle, że odbywało się to na 1 biegu 5-biegowej skrzyni i to z maksymalną prędkością 2,57 km/h.



Przyczepy z łufami

Polska początkowo była zainteresowana oba przedstawionymi typami sprzętu artyleryjskimi, ale należy przyznać, że nie bezkrytycznie. Departament Uzbrojenia Ministerstwa Spraw Wojskowych zażądał zmiany zamka klinowego na system śrubowy, w przekonaniu, że tego typ zamka będzie o wiele lepszy dla dział większego kalibru. Jednak sprawa przedstawionego zamka była najmniejszą z przyczyn tymczasowego zawieszenia rozmów z Czechami. Najważniejszą przyczyną był fakt, że był to okres tzw. „Wielkiego Kryzysu”. Brakowało wówczas odpowiednich funduszy na zakup tak drogiego uzbrojenia jakim były działa dużego kalibru. Oczywiście z planów nie rezygnowano, jednak dopiero w 1931 roku zdecydowano się na kupno 40 dział – 27 egzemplarzy ciężkich moździerzy oraz 13 sztuk armat dalekonośnych. W 1932 roku sporządzone zostały warunki techniczne jakie miały owe działa spełniać. Były one mocno wyśrubowane, ale „na szczęście” Czesi z powodu światowego kryzysu gospodarczego, nie mając już takiego „morza” zamówień, stali się bardziej elastyczniejsi i na każdej transakcji Czechom zależało bardziej niż wcześniej.

Przedstawione polskie warunki techniczne wymusiły na Czechach szereg zmian konstrukcyjnych. Najistotniejszą była zmiana zamka z klinowego na śrubowy, z czym sami Czesi sobie nie poradzili, a wykonawcą tego został francuski Schneider. Wiosną 1933 roku zawarta została umowa na dostarczenie 27 egzemplarzy ciężkich moździerzy i 2 700 granatów „półpancernych” (przeciwbetonowych), z ceną za kompletny moździerz w wysokości 700 000 zł, z tym, że udało się wynegocjować z Czechami barter, gdzie zapłata miała się odbyć za pomocą odpowiedniej ilości węgla. Z przedłużania pierwotnego kontraktu na 13 dział dalekonośnych kalibru 149,1 mm ostatecznie zrezygnowano.

Z rozpoczęciem produkcji moździerzy dla Polski Czesi nie zwlekali 9i już na początku sierpnia celowy był wyjazd do Pilzna polskiej komisji odbiorczej, która miała nadzorować trwanie produkcji i ustalić odpowiednie warunki odbioru technicznego moździerzy. Sama produkcja nie przebiegała bez problemów. Błędy projektowe spowodowały odrzucenie pierwszych ośmiu ławet (często ten element moździerza nazywano też kołyską lub łożem. Później nastąpiły kłopoty z obróbką luf, następnie po przeprowadzonych próbnym strzelań, trzeba było rozwiązać problem zbyt szybkiego zamiedzania się luf moździerzy, a następnie odkręcania się trzonu zamkowego. Łącznie, zanim działa były odbierane przez polską komisję, trzeba było wprowadzić prawie sześćdziesiąt poprawek.

W grudniu 1933 roku wysłano do Polski jeden moździerz (jeszcze nie pochodzący z partii bezpośrednio produkowanej dla Polski, czeski z zamkiem klinowym). Moździerz znalazł się w składzie 1. Pułku Artylerii Najcięższej, gdzie żołnierze pułku przechodzili odpowiednie szkolenie, a sam moździerz był mocno eksploatowany. Pod koniec listopada 1934 roku zarządzony został długi rajd terenowo-drogowy, który pozwolił na wykrycie większych lub mniejszych usterek, wymagających następnie poprawy. Do poprawienia były hamulce przyczep transportowych, na których jechały człony rozebranego moździerza, odkręcające się nakrętki oraz wyrywające się nity. Ogumienie kół przyczep

też nie zdało egzaminów. Postulowano wymienienie ogumienia czeskiego, które było pełne i bezpośrednio odlewane na koła metalowe przyczep na pneumatyki. Ostatecznie to nie nastąpiło, ale używane w Wojsku Polskim przyczepy posiadały zmienione ogumienie, zwane pustakowym, które posiadało wyższy profil i było szersze o kilka centymetrów (ogumienie to też było masywne, posiadało jednak puste komory powietrzne w środku, dzięki temu bieżnik był nieco bardziej elastyczny i lepiej tłumił powstające podczas jazdy drgania).

Pierwsza dostarczona partia licząca 12 sztuk ciężkich moździerzy znalazła się w kraju przed końcem lipca 1935 roku, a że pojawiały się drobne problemy techniczne, co spowodowało, że kolejne 15 egzemplarzy moździerzy znalazło się w Polsce przed końcem grudnia 1935 roku.

Zakupione w Czechosłowacji ciężkie moździerze zostały oznaczone jako 220 mm Moździerz wz.32. Moździerze te znalazły się w 1. Pułku Artylerii Najcięższej, stacjonującej na Górze Kalwarii i do składnicy jako zapas mobilizacyjny. W pułku kompletowano baterie, stopniowo otrzymywano sprzęt zmotoryzowany, pochodzący z Państwowych Zakładów Inżynieryjnych: ciągniki gąsienicowe, samochody ciężarowe i osobowe, motocykle.



Moździerz vz.28 produkcji Skody

Obsługa moździerza i budowa jego konstrukcji

Moździerz był rozkładany do transportu na trzy elementy, a do każdego z nich był przydzielony jeden ciągnik artyleryjski, który przed wybuchem wojny był przede wszystkim C7P. Osobno transportowało się lufę moździerza, łożę (kołyskę i lawetę) oraz jego podstawę.

Przyczepa transportująca lufę składała się z dwóch wózków, zaopatrzonych w koła pustakowe, połączonych ze sobą kratowniczym łożem pod lufę. Przedni wózek był skrętny i zaopatrzony w dyszel, łańcuchy zabezpieczające oraz wózek tylny, z dwoma siedzeniami dla obsługi moździerza, miał też zainstalowany hamulec kół. Siedzenie dla tych dwóch żołnierzy obsługi wykorzystywano jednak bardzo rzadko. Nie były one wystarczająco bezpieczne dla polskich żołnierzy, a dłuższa jazda dla nich nad wyraz męcząca. Żołnierzy obsługi moździerzy przewożono samochodami ciężarowymi Polski Fiat 621L, zaopatrzonych na swych pakach ławki.

Przyczepa kołyski, to dwa wózki niemal identyczne, z tym, że łącznikiem między nimi była sama kołyska, podnoszona i opuszczana na wózki czterema lewarami hydraulicznymi. Układ jezdny przyczepy podstawy to dwa wózki połączone kratową ramą, na której spoczywała podstawa. Po wykopaniu półmetrowego zagłębienia w gruncie podstawa była unoszona na czterech lewara, przyczepę odsuwano i podstawę opuszczano do wykopu.

Dodatkowe ciągniki holowały przyczepy amunicyjno-sprzętowe. Przyczepa amunicyjna nie była czechosłowackiej produkcji, jak przyczepy samego moździerza. Nosiła symbol „R” i był to ciężka, ośmiotomowa przyczepa dwuosiowa, z kołami bliźniaczymi i wysokimi burtami, z brezentową opończą. Koła posiadały normalne opony pneumatyczne.

Operacja instalowania działa mogła zająć do 5,5 godziny, jej

demontaż do marszu około 2,5 godziny. W istocie w przeciętnych warunkach, przygotowanie działa nie zajmowało więcej jak 2,5-3,5 godziny, a o aż 7 godzinach mówili niechętni krytycy kupna czechosłowackiego móździerza.

W sierpniu 1935 roku Departament Uzbrojenia nakazał opracowanie pocisków, których w czeskiej ofercie nie było; tzw. granatów minowych, czyli pocisków artyleryjskich z materiałem kruszącym, czyli możliwość ich użycia przeciwko sile żywej. Dokumentacja techniczna była opracowana pod koniec 1936 roku. Prototypowe pociski nie były pozbawione wad, ale udało się je usunąć i w czerwcu 1939 roku przygotowywano produkcję seryjną, w grudniu miała być gotowa pierwsza partia 60 sztuk, ale ich wejście na normalne wyposażenie 1. Pułku Artylerii Najcięższej dopiero na początku 1940 roku.

Przystąpiono też do opracowania własnych prochów do ładunków miotających. Czesi nie zamierzali udostępniać technologii i opracowanie własnej były niezbędne. Zakłady Amunicyjne w Pionkach uporały się z tym zadaniem do marca 1939 roku. W grudniu 1936 roku odbyły się próby strzelania amunicją przeciwbetonową do schronu fortyfikacji stałej w Modlinie – całkowicie nieudane. Czy był to wynik nieznamomości wszelkich parametrów nowego dla artylerzystów działa i niewłaściwy dobór kątów podniesienia lufy i wielkości ładunków, czy błędne czeskie tabele strzelnicze. Podczas strzelania szybko się okazało, że pociski wystrzeliwane z móździerza pod kątem krytycznym, czyli kątem po przekroczeniu, którego pociski zachowuje się tak, jakby strzelano prostopadle w górę, pocisk taki traci bardzo szybko swoją prędkość wylotową, tor lotu pocisku nie zakrzywia się i pocisk zaczyna spadać swobodnie, mocno koziołkując.



przyczepa z lufą, ciągniona przez ciągnik gąsienicowy C7P

Próby poligonowe prowadzące w 1938 roku potwierdziły zdecydowanie nieprzydatność moździerza do przewidywanych celów. Moździerz posiadał zbyt mały kaliber i za małą siłę rażenia i był zbyt mało precyzyjny, jeżeli chodzi o prowadzenie ognia, aby skutecznie niszczyć nowoczesne schrony bojowe. Przykładowo na sto wystrzelonych pocisków, tylko jeden trafiał bezpośrednio w schron połowy z odległości 4 kilometrów. Mimo to schron ocalał. Pocisk wybił wówczas lej o średnicy 45 cm i głębokości 40 cm, ale struktura schronu nie została poważnie naruszona. Także osiągnięta na moździerzu szybkostrzelność była mocno niezadowalająca. Według pierwotnego projektu miano osiągać 20 strzałów na godzinę, co nie było możliwe do uzyskiwania, 15 strzałów na godzinę według czeskiej instrukcji też. Ledwo osiągnięto 12 strzałów, czyli jeden co pięć minut.

Dane techniczne przyczep

1. Przyczepa lufy moździerza wz.32 kalibru 220 mm:

- Masa przyczepy razem z lufą 8090 kg
- Rozstaw osi 2 700 mm
- Rozstaw kół 1 500 mm

2. Przyczepa kołyski moździerza wz.32 kalibru 220 mm:

- Masa przyczepy razem z kołyską 8 110 kg
- Rozstaw osi 2 800 mm
- Rozstaw kół 1 500 mm

3. Przyczepa podstawy moździerza wz. 32 kalibru 220 mm:

- Masa przyczepy razem z podstawą 8 950 kg
- Szerokość przyczepy razem z podstawą 2 600 mm
- Rozstaw osi 2 700 mm
- Rozstaw kół 1 500 mm

4. Przyczepa Amunicyjna „R” do moździerza wz.32 kalibru 220 mm:

- Nośność przyczepy 8 000 kg
- Rozstaw osi 2 560 mm
- Rozstaw kół 1 900 mm

Przed wybuchem wojny

Z chwilą ogłoszenia mobilizacji, organizacja pokojowa 1. Pułku Artylerii Najcięższej, automatycznie ulegała przekształceniu w struktury wojenne i pułk stał się miejscem wystawienia jednostek bojowych i tzw. ośrodka zapasowego oraz oddziału nadwyżek.

Wystawione przez pułk formacje bojowe po trzy dywizjony

moździerzy: 11. Dywizjon Artylerii Najcięższej, 12. Dywizjon Artylerii Najcięższej oraz 13. Dywizjon Artylerii Najcięższej. Etat każdego z dywizjonów przewidywał, że mieć będzie w swoim składzie trzy baterie. Każda z baterii ma posiadać dwa moździerze i 11 ciągników (sześć ciągników do holowania członów moździerzy, cztery ciągniki do przyczep amunicyjnych i jeden ciągnik jako zapasowy), czyli dywizjon miał etatowo 6 moździerzy i 33 ciągniki. W 13. Dywizjonie zabrakło jednego ciągnika gąsienicowego C7P i na wojnę się udały 32 ciągniki gąsienicowe.



Ćwiczenia na poligonie

1 września został ogłoszony alarm wojenny w garnizonie, w Górze Kalwarii. Ciągu zaledwie kilku godzin pobrany został z magazynu „mobilizacyjnego”, znajdującego się w pobliskim Moczydłowie, potrzebny dla jednostek sprzęt, pojazdy, przyczepy, uzbrojenie indywidualne. Przewieziony został w rejon postoju pododdziałów pułku rozłokowanych na poligonie wśród lasów chojnowskich, pod Zalesiem. Tutaj też kierowano zgłaszających się do jednostki rezerwistów. Również, jeszcze dnia 1 września utworzono, z około 20 samochodów ciężarowych Polski Fiat 621L i łazika Polski Fiat 508 dowódcy – kolumnę samochodów, która wahadłowo przewoziła ze składów amunicyjnych w Palmirach pociski, zapalniki i ładunki miotające (spis pochodzący z dnia 15 czerwca 1939 roku przedstawia ilość pocisków moździerzowych kalibru 220 mm na 2 295 sztuk). W czasie jednego z kursów 1 września pułk poniósł pierwsze

straty bojowe – kolumna została zaatakowana została pod Młocinami przez niemieckie samoloty. Byli pierwsi zabici i ranni, zniszczony został łazik dowódcy kolumny.

Wykaz zmobilizowanych oddziałów

11. Dywizjon Artylerii Najcięższej

Mobilizacja 11. Dywizjonu została zakończona dnia 4 września (bo pierwotnie było zgodnie z przewidywanym planie). Stan dywizjonu był następujący:

- Oficerów było ich 19 (dowódca major Kazimierz Firla, dowódca 1. Baterii kapitan Czesław Kopytkowski, dowódca 2. Baterii porucznik Wacław Śliwowski, dowódca 3. Baterii kapitan Stefan Jastrzębski, oficer gospodarczy podporucznik rezerwy Zdzisław Deuar, podporucznik Stanisław Olszewski
- Podoficerów i szeregowych – 661
- Dział – 6 sztuk
- Jednostka ognia – 6 na działo
- Ciągników – 33 egzemplarze
- Samochodów osobowych – 15
- Samochodów ciężarowych – 39
- Samochodów specjalnych – 37
- Motocykli – 12
- kuchni polowych – 4

Naczelne Dowództwo skierowało dywizjon do Twierdzy Modlin dla wsparcia obrony przepraw na Wiśle i Narwi. W marszu, 5 września rano, pod łomiankami dywizjon atakowany przez

niemieckie samoloty. W Modlinie dywizjon zajął swoje stanowiska bojowe i wieczorem 5 września był gotów do otwarcia ognia. Nieskutecznie atakowany przez samoloty wroga. Następnego dnia zajął nowe stanowiska bojowe na lewym brzegu Wisły, w Kazuniu Niemieckim, a w nocy z 6 na 7 września otrzymała rozkaz przemarszu w rejon Jabłonna-Legionowo. 9 września wyruszył z Jabłonna do Woli Grzybowskiej. Ponownie był atakowany przez niemieckie lotnictwo, na szczęście obyło się bez strat.

10 września 1939 roku skierowany został do Kołbieli. W drodze ostrzelany został przez samoloty – zginął jeden nasz żołnierz. W Kołbieli miał miejsce incydent wykrycia niemieckiej radiostacji dywersyjnej. Radiostacja została zlikwidowana, ale niewątpliwie ujawnienie miejsca postoju zmusiło dywizjon do pilnej zmiany miejsca i ukrycia się następnie w lasach na północ od Kołbieli.

W nocy dywizjon wykonał przemarsz do Stoczka i po raz który został zaatakowany przez niemieckie samoloty. W nocy z 11 na 12 września 1939 roku Sztab Armii „Modlin” nakazał dywizjonowi przemarsz do lasów pod Radzyminem Podlaskim, a po postoju, wieczorem 13 września nakazano przemarsz pod Chełm. 16 września pod Chełmem dywizjon zajął stanowiska bojowe, ale okazji do otwarcia ognia nie było w ogóle. Następny nocny przemarsz został nakazany 17 września, pod Hrubieszów.



20 września dywizjon rozpoczął przemarsz w stronę Tomaszowa Lubelskiego, a 22 września wraz z 43. Pułkiem Piechoty, do której został przydzielony, znalazł się pod Werechaniem.

Zajęto stanowiska bojowe i wsparto ogniem atakując piechotę przeciwnika. Strzelano amunicją przeciw betonową. Dawało to efektowne widoki, ale z mało niszczącym efektem, ale odniosło to wystarczający skutek, aby niemiecki oddział piechoty wycofał się.

Rankiem 23 września moździerz zajęły nowe stanowiska obronne na południe od Werechania, zwalczając ogniem niemieckie oddziały z 28. Dywizji Piechoty. Niemiecki kontrogień spowodował straty wśród polskich żołnierzy dywizjonu, a pojazdy 2. Baterii zostały niemal „rozjechane” przez szturmujące niemieckie czołgi. Do końca tego dnia dywizjon wystrzelił posiadaną przez siebie amunicję. Przystąpiono do niszczenia sprzętu – zniszczono też część posiadanego parku motorowego, przelewając paliwo do pozostałych sprawnych jeszcze pojazdów. Dywizjon po tym stał się tak naprawdę tylko słabym batalionem zmotoryzowanym, uzbrojonym w karabinki, pistolety i trzy ciężkie karabiny maszynowe.

24 września 1939 roku dywizjon maszeruje w rejon Krasnobrodu, wielokrotnie atakując i odpierając ataki niemieckie. W następnych dniach, ciągle w walce, dywizjon dotarł do Majdanu Kasztelańskiego. Tam 27 września zapadła decyzja, aby nie kapitulować, a nie wielkimi grupkami próbować wydostać się z okrążenia. Dywizjon ostatecznie przestał istnieć jako jednostka.

12. Dywizjon Artylerii Najcięższej

Dywizjon zakończył swoją mobilizację z lekkim opóźnieniem 6 września. Stan dywizjonu w tym dniu wynosił:

- Oficerów – 20 (śróđ nich; dowódcą dywizjonu major Aleksander Toczyński, dowódcą 1. Baterii kapitan Leszek Juszczyk, dowódcą 2. Baterii kapitan Mieczysław Strzemień, który dostał się do radzieckiej niewoli pod Tarnawatką, następnie zamordowany w Katyniu, dowódcą 3. Baterii porucznik Zygmunt Peitler, oficer łączności

podporucznik rezerwy Mieczysław R. Lebedziński, lekarz
połowy porucznik Wacław Trochimowicz, dostał się do
radzieckiej niewoli pod Tarnawatką, zamordowany w
Katyniu

- Podoficeów i szeregowych – 663
- Dział – 6
- Ciągników – 33
- Samochodów osobowych – 19
- Samochodów ciężarowych – 39
- Samochodów specjalnych – 37
- motocykli – 8
- Kuchni polowych – 4

Do dyspozycji Naczelnego Dowództwa 12. Dywizjon Artylerii Najcięższej odszedł w nocy z 6 na 7 września, maszerując w kierunku do Rembertowa, gdzie otrzymał rozkaz dalszego marszu, do Kurowa. Wieczorem osiągnięto Kurów i nastąpiło spotkanie z 13. Dywizjonem Artylerii Najcięższej. W Kurowie dywizjon został zaatakowany przez niemieckie samoloty i miał straty w rannych i kilku zabitych. Oba dywizjony otrzymały rozkaz dalszego marszu do Wąwolnicy, co wiązało się z planem utworzenia z dywizjonów odwodu artyleryjskiego dla formującej się właśnie Armii „Lublin”. Rozkaz Naczelnego Wodza z 9 września podporządkował dywizjony Armii „Małopolska”, z poleceniem wykonania przemarszu do Tomaszowa lubelskiego. Nocą z 10 na 11 września dywizjony przejechały przez Lublin i stanęły na postój w Piaskach Luterskich.



Nocnym marszem dywizjony przejechały przez Krasnystaw pod Zamość. Dowódca artylerii Armii „Kraków”, w pasie działania której znalazły się oba dywizjony, uznał, że moździerze się nie przydadzą w warunkach wojny ruchomej, ale upewniwszy się, że posiadają wystarczający zapas paliwa dla pojazdów mechanicznych, nakazał marsz do Włodzimierza Wołyńskiego, na tyły, ponownie przekazanym do dyspozycji Naczelnego Wodza.

15 września oba dywizjony ruszyły przez Łuck do Dubna, gdzie dotarły 16 września 1939 roku. Koncepcja obrony tzw. rumuńskiego przedmościa, czyli koncepcja obrony rejonu graniczącego z „zaprzyjaźnioną” Rumunią zrodziła się właśnie w tym czasie. Oba dywizjony mogły być w takim przypadku jak najbardziej pożyteczne.

Jednak jak wiadomo wszystkim 17 września 1939 roku wschodnie granice Polski zostały przekroczone przez radzieckie oddziały wojskowe i NKWD. Dowódca 12. Dywizjonu Artylerii Najcięższej ocenił, że wykonanie rozkazu marszu na rumuńskie przedmoście nakazaną trasą, równoległą do granicy polsko-radzieckiej, jest niewykonalne i ruszył na Brody, a dalej na Toporów i Kamionkę Strumiłową, dołączając w Toporowie, 19 września do Grupy Operacyjnej „Dubno”. 21 września grupa zdobyła zajęta przez Niemców Kamionkę Strumiłową (gdzie zdobyczą wojenną dywizjonu w tej walce była limuzyna Mercedesa).

Grupa Operacyjna „Dubno” kapitulowała 25 września. Dowódca dywizjonu postanowił, że nie składa broni. Dywizjon wyrwał się z kotła i skierował na północ. Kilka kilometrów od Hrubieszowa dywizjon i kolumna samochodowa z baonu elektrotechnicznego, wpadł na kolumnę radzieckich czołgów. Dywizjon, ubezpieczając

się własnymi karabinami maszynowymi, choć niewiele one mogły pomóc, gdy rosyjscy czołgiści ruszyli na przód, ruszył w kierunku Zamościa, zajętego przez niemieckie oddziały. Pod Werbkowicami, nad ranem 27 września, dowódca dywizjonu nakazał zniszczenie sprzętu, amunicji, samochodów i ciągników, rozwiązano siły dywizjonu.



13. Dywizjon Artylerii Najcięższej

Dywizjon zakończył mobilizację 5 września. Skład dywizjonu:

- Oficerów – 22 (dowódca dywizjonu major Hussein Kumuz, dowódca 1. Baterii kapitan Jan Brodzikowski, dowódca 2. Baterii porucznik Henryk Bolesław Kamiński, zamordowany przez sowietów w Charkowie, porucznik Aleksander Mułart, porucznik Janusz Spiechowicz, podporucznik Władysław Magoński)
- Podoficerów i szeregowców – 666
- Dział – 6
- Ciągników – 32
- Samochodów osobowych – 19
- Samochodów ciężarowych – 38
- Samochodów specjalnych – 37
- Motocykli – 8
- Kuchni polowych – 4

Dywizjon szedł z poligonu w kierunku Jeziornej, skąd przez Warszawę, Starą Miłosną i Otwock dojechał do lasów koło Karczewa. Szosą lubelską dojechał nocą z 5 na 6 września do Garwolina, po czym zatrzymał się w Rykach, tu otrzymano rozkazy kierujące dywizjon w las pod Kurowem. 7 września nastąpiło spotkanie z 12. Dywizjonem i dalszy marsz, aż do Dubna, co oba dywizjony wykonały już razem. W drodze na południe 11 września, pod Zamościem, dywizjon został zbombardowany, miał zabitych oraz rannych. Stracił też później jedną kuchnię polową, co częściowo spowodowały problemy z wyżywieniem żołnierzy.

Informacja o ataku wojsk radzieckich dotarła do dywizjonu po wyjściu z Dubna w czasie trwania marszu na tzw. „rumuńskie przedmoście”. Dywizjon posuwał się w kierunku na Tarnopol, po czym major Kumuz, na wieść o wejściu przez Armię Czerwoną, nakazał skręcenie na Brzeżany, w których oddział się znalazł 18 września. Po drodze doszło kilkakrotnie do potyczek z bandami ukraińskimi.

W Brzeżanach uformowała się z różnych oddziałów grupa bojowa, częściowo zmotoryzowana. Rankiem 19 września nastąpił wymarsz grupy w kierunku na Rohatyń, a następnie na Żurawno, w którym dywizjon się znalazł po południu tego dnia. Wieczorem, podczas marszu w kierunku Kałusza, grupa wpadła na radzieckie oddziały pancerne i po krótkiej wymianie ognia kapitulowała.

W ręce radzieckie wpadła cała kolumna ciężka, moździerze wraz z ciągnikami gąsienicowymi C7P. Do niewoli zostali wzięci oficerowie, żołnierzy puszczano wolno. Nie kapitulowała kolumna ciężarówek, koło 25 pojazdów. Wykorzystując powstałe zamieszanie, wymknęła się ona w kierunku Stanisławowa, a 20 września ruszyła w kierunku węgierskiej granicy, którą przekroczyła po południu tego dnia. W Munkaczu władze węgierskie przejęły 12 samochodów ciężarowych Polski Fiat 621L, 6 samochodów łączności – telefonicznych Polski Fiat 508/518 wraz z przyczepkami, 1 artyleryjski samochód zwiadowczy Polski Fiat 508/518, 4 łaziki Polski Fiat 508 i 1

motocykl Sokół 1000.



0środek Zapasowy Artylerii Motorowej Nr. 1

Zgodnie z planem mobilizacyjnym 1. Pułku Artylerii Najcięższej po wydzieleniu dywizjonów bojowych, przerodził się w 0środek Zapasowy Artylerii Motorowej Nr. 1 dowodzony przez dotychczasowego dowódcę 1. Pułku pułkownika Józefa Rymuta. Jednocześnie stworzono oddział z istniejących nadwyżek dla zgłaszających się i przybywających ciągle poborowych, pod dowództwem dotychczasowego 2. zastępcy dowódcy pułku majora Bronisława Nowakowskiego. Według planu mobilizacyjnego OZ, posiadał następujący skład: dowództwo, bateria gospodarcza, bateria artylerii lekkiej (2 armaty 75 mm wz.97), bateria ciężka (2 armaty 120 mm wz. 87/09/31), bateria najcięższa (1 moździerz kalibru 220 mm wz.32), bateria techniczna, pluton łączności, park OZ. Dzieje tej jednostki nie mają już wiele wspólnego z używanymi w Polsce moździerzami wielkiej mocy, oprócz niewielkiego epizodu, związanego z przeprawieniem przez most na Brzuminie ostatniego w pułku moździerza, pozostawionego następnie w Sobieniach), ale trzeba by chociaż wspomnieć o dzielnych żołnierzach. W oddziale nadwyżek znalazła się dwudziałowa bateria armat polowych kalibru 75 mm wz.97, podchorążowie ewakuowali ciągnik C2P, z rozbitej baterii przeciwlotniczej, wspierali ogień po wyczerpaniu amunicji, oddział majora Nowakowskiego. Oddział dotarł do Halicza, gdzie 21 września oddział został otoczony przez żołnierzy radzieckich.

Część oddziału, która oderwała się od głównej kolumny Ośrodka Zapasowego, ponieważ hołując armaty miała wydatnie mniejszą prędkość, rozwiązała się w okolicach Dubna po wkroczeniu Armii Czerwonej.

Nie znamy szczegółów drogi Ośrodka Zapasowego – 19 września pułkownik Rymut i nieznana liczba oficerów i żołnierzy przekroczyli granicę polsko-rumuńską. Pułkownik Józef Rymut osobiście przewiózł przez granicę sztandar pułku, który się znajduje aktualnie w Instytucie Polskim i Muzeum im. generała Sikorskiego w Londynie.

Jugosławia

W okresie międzywojennym Jugosławia zakupiła od Czechosłowacji dziesięć (lub dwanaście) moździerzy Škody kal. 220 mm. W przeciwieństwie do moździerzy „polskich” były to działa z oryginalnym zamkiem klinowym. Przyjęto je pod oznaczeniem 220 mm M28.

III Rzesza Niemiecka

W roku 1939 w czasie Kampanii Wrześniowej, a także w roku 1941 podczas kampanii bałkańskiej wojska niemieckie zdobyły pewną liczbę ciężkich moździerzy Škody kal. 220 mm. Moździerze „polskie” przyjęto na wyposażenie pod nazwą 22 cm Mrs 538 (p), zaś „jugosłowiańskie” pod nazwą 22 cm Mrs 538 (j). Zdobyte przez Niemców w Polsce moździerze należały do 11 i 12 dan. Ponadto w ręce niemieckie trafiło także działo wykorzystywane do doświadczeń z Centrum Badań Balistycznych w Zielonce oraz siedem moździerzy znajdujących się w Głównej Składnicy Uzbrojenia nr 2 w Stawach.



Zdobyte w Polsce moździerze przetransportowano do Norwegii, gdzie służyły jako działa artylerii nadbrzeżnej:

- bateria 47/977 Heeresküstenbatterie w Kroken uzbrojona w 3 sztuki 22 cm Mrs. 538 (p) w 1941;
- bateria 47/977 Heeresküstenbatterie w Hetlefloten uzbrojona w 3 sztuki 22 cm Mrs. 538 (p) w 1941;
- bateria 6/975 Heeresküstenbatterie w Klinga uzbrojona w 3 sztuki 22 cm Mrs. 538 (p) w latach 1941-1942;
- bateria 4/974 Heeresküstenbatterie w Reitan uzbrojona w 3 sztuki 22 cm Mrs. 538 (p) w latach 1941-1942.

Związek Radziecki

W roku 1939, podczas kampanii w Polsce Armia Czerwona zdobyła siedem ciężkich moździerzy wz.32. Sześć z nich pochodziło z 13 dan, który 19 września 1939 roku podczas przemarszu w kierunku na Żurawno został zaatakowany przez oddział czerwonoarmistów i kapitulował. Zdobyte w Polsce moździerze Sowieci wykorzystali podczas wojny zimowej do ostrzeliwania Linii Mannerheima.

Zachowane eksponaty

Przyczepy transportowe dla moździerza Škoda wz.32 kal. 220 mm. Zaczynając w kolejności zdjęć od lewej:

– dwuczęściowy wózek do transportu kołyski

- wózek do transportu lufy
- wózek do transportu podstawy



Całość tworzy jeden kompletny zestaw do transportu moździerza Škoda wz.32. Przypomnijmy dwa takie zestawy zostały wydobyte z dna jeziora Jernvatne na północy Norwegii, w gminie Narvik.

Dzięki staraniom Ambasadora RP w Oslo Stefana Czmura oraz attaché obrony płk Jarosława Przybysławskiego oba (w sumie 6 wózków) udało się sprowadzić do Polski. Jeden z nich został poddany renowacji w PESA Bydgoszcz SA. Na zdjęciach efekt końcowy prac konserwacyjnych.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

- Kaliber: 220 mm
- Długość zastosowanej lufy: 4 180 mm
- Długość części gwintowanej lufy: 3 261 mm
- Masa zastosowanej lufy: 4 350 kg
- Masa bojowa moździerza: 15 140 kg
- Donośność maksymalna: 13 500 metrów
- Ilość bruzd lufy: 72
- Kąty podniesienia lufy: od -4 stopni do +75 stopniowo
- Kąt poziomy: pełne 360 stopni
- Prędkość wylotowa pocisku: w zależności od zastosowanego materiału miotającego od 275 m/s do ok. 500 m/s
- Masa pocisku: 128 kg
- Masa zastosowanego w pocisku trotylu: 7,33 kg
- Masa ładunku miotającego: od 3,78 kg do 8,92 kg
- Ilość stosowanych ładunków miotających: 6
- Jednostka ognia: 9 naboí
- Obsługa moździerza: 17 żołnierzy

Bibliografia

1. Adam Jońca: *Moździerz wielkiej mocy i ciągnik C7P*. T. 9. Edipresse Polska S.A., 2013, seria: Wielki Leksykon Uzbrojenia. Wrzesień 1939
2. https://pl.wikipedia.org/wiki/22_cm_mo%C5%BAdzierz_vz._28
3. http://www.1939.pl/uzbrojenie/polskie/artyleria/m_220mm_wz32/