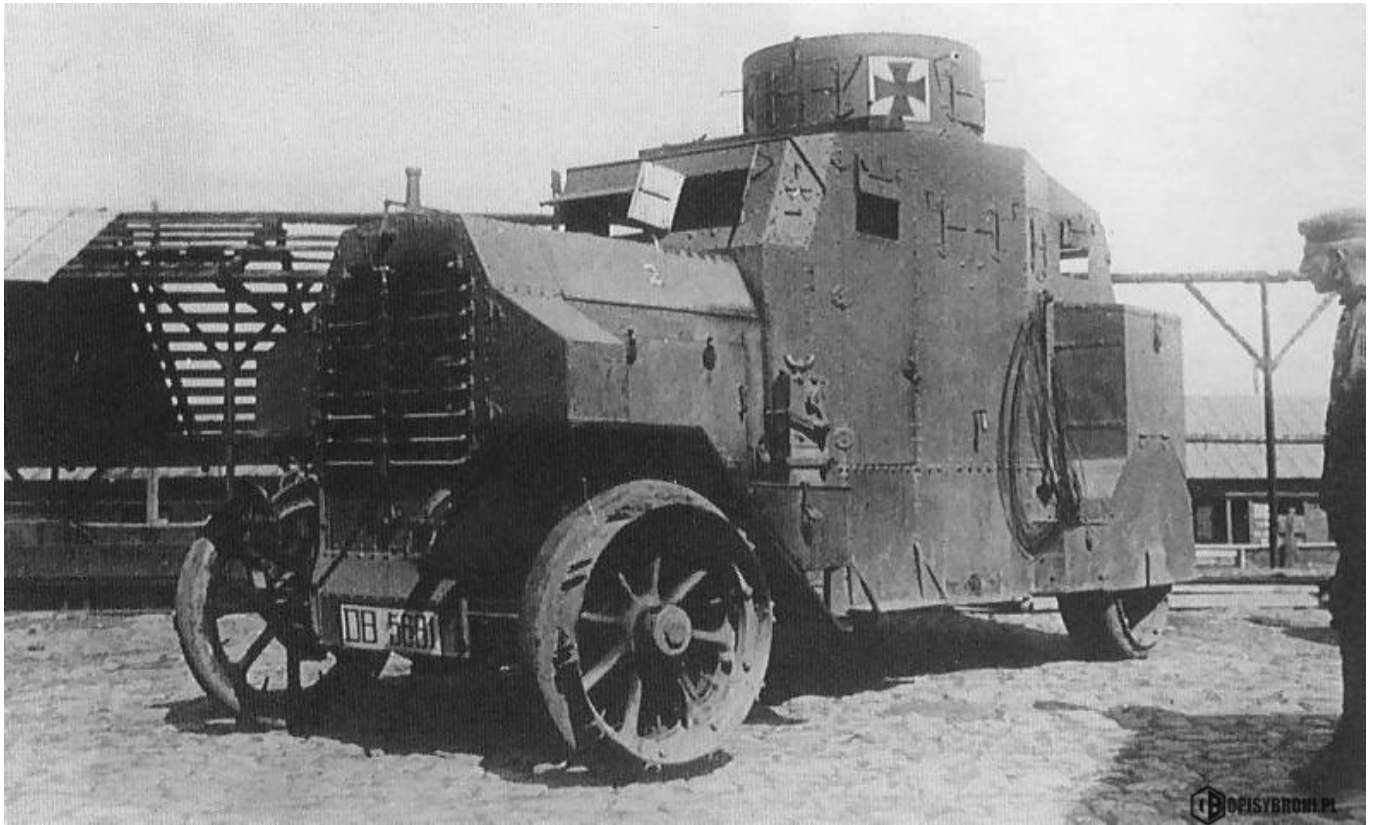


# Samochód pancerny Ehrhardt



„Panzerspähwagen Ehrhardt EV/4” Model 1917, niemiecki opancerzony samochód z I Wojny Światowej, zdjęcie wykonane w rejonie Rostowa w 1918 roku (Rosja)

Rozpoczęcie działań zbrojnych wraz z wybuchem I Wojny Światowej wymusiło zastosowanie na masową skalę samochodów pancernych. W Niemczech zbyt późno dostrzeżono zalety tych pojazdów. Opracowanie oraz budowę cesarskich samochodów pancernych zlecono trzem firmom motoryzacyjnym: Bussing, Daimler oraz Ehrhardt. Prototypy maszyn wyglądały na wskroś oryginalnie, niejednokrotnie przerażające swymi wielkimi gabarytami.

## Pierwsze samochody pancerne w walce



Ehrhardt Model 1917 – widok z boku

Pierwszym samochodem pancernym na świecie, użytym bojowo w Maroku w styczniu 1912 roku. Był to pojazd Schneider Brille Model 1909, który został skonstruowany w zakładach Schneider-Creusot na podwoziu autobusu miejskiego. Maszyna zakupiona dla armii hiszpańskiej we Francji na pięć lat przed wybuchem Wielkiej Wojny w krótkim czasie zyskała opinię wehikułu, któremu pociski nie wyrządzają szkody. Samochód pancerny posiadał osłony, które wykonany z blachy stalowej, której grubość pozwalała na nieprzebijanie jej przez standardową amunicję karabinową. Ta „ruchoma forteca” posiadała trzy przedziały wewnętrzne: przedział dla kierowcy, przedział bojowy dla strzelców, osłanianych przez żaluzje stalowych arkuszy oraz ulokowany z tyłu przedział amunicyjny. Załogę tego pojazdu stanowiło 16 żołnierzy. Pojazd był uzbrojony w dwa ciężkie karabiny maszynowe Maxim-Nordenfelt oraz dziesięć karabinów powtarzalnych Mauser 1893 (model Hiszpański). Pod królewskimi barwami Królestwa Hiszpanii służyły tego rodzaju – dwa pojazdy, noszące oznaczenie Blindato Schneider 1909. Co ciekawe, do 1921 roku były to jedyne samochody pancerne armii hiszpańskiej.

Samochody pancerne wcześniej zadebiutowały także w szeregach wojsk włoskich. Była to para Fiatów-Arsenale, które zostały zbudowane na bazie podwozia samochodów ciężarowych FIAT 15 bis, które zbudowane zostały w Turynie w lipcu 1912 roku. Jesienią tego roku samochody pancerne zostały przetransportowane drogą morską do Libii. Podczas wojny

włosko-tureckiej, użyte zostały bojowe podczas działań w Trypolisie. Kolejnym pojazdem pancernym w oddziałach armii włoskiej był Model Bianchi 1911 (dwa egzemplarze, które jednak nie uczestniczyły w walkach).



Panzerwagen Ehrhardt Model 1915 na froncie wschodnim, w 1916 roku

## **Samochody pancerne w Cesarских Niemczech**

Jednym z pierwszych samochodów pancernych, jakim poważnie zainteresowało się niemieckie Cesarstwo Hohenzollernów, był pojazd oznaczony jako Panzerkraftwagen Austro-Daimler, zbudowany w 1905 roku przez austriacką fabrykę w Wiener-Neustadt. Licencja na rozpoczęcie produkcji w Niemczech, kosztowała Berlin 27 000 Koron Austriackich. W październiku tego samego roku do niemieckiego arsenału został przyjęty improwizowany wehikuł, które został opracowany na podwoziu 40-konnego Mercedesa, przez firmę Stahlwagenfabrik w Remscheid. Oznaczano go jako Modell 1905.

Tytułowe zakłady Heinrich Ehrhardt Automobilwerke Aktiengesellschaft zaprezentowały swoją pierwszą ofertę, podczas trwania VIII Międzynarodowej Wystawy Automobilowej w Berlinie, która odbyła się wiosną 1906 roku. Jeden z

najciekawszych elementów stanowiło działo przeciwbalonowe – Ballon Abwehr Kanone (BAK), które zostało zaprojektowane przez samego właściciela spółki (notabene współtwórca zakładów zbrojeniowych Rheinische Metallwaren und Maschinenfabrik w Dusseldorfie, bardzo poważnego konkurenta dla słynnych zakładów Kruppa). Podczas samego mitingu, przedsiębiorstwo motoryzacyjne Adama Opła przedstawiło model wozu pancernego, która stanowiła konwersję samochodu osobowego Opel-Darracq. Z pojazdami pancernymi w tym czasie eksperymentowała także firma Protos.

Pierwszy w pełni opancerzony samochód pancerny w Europie, został zaprojektowany przez francuskiego inżyniera Guyeta z zakładów Charron, Girardot & Voigt w 1905 roku. Pojazd ten został uzbrojony w jeden karabin maszynowy Hotchkiss, który został umieszczony w obrotowej wieżyczce. Jego pancerz stanowiły arkusze blachy stalowej o grubości od 4 do 8 mm, za załogę wozu – trzech żołnierzy. Wóz posiadał masę bojową rzędu 3000 kg, rozpędzał się do prędkości na drodze do 50 km/h.

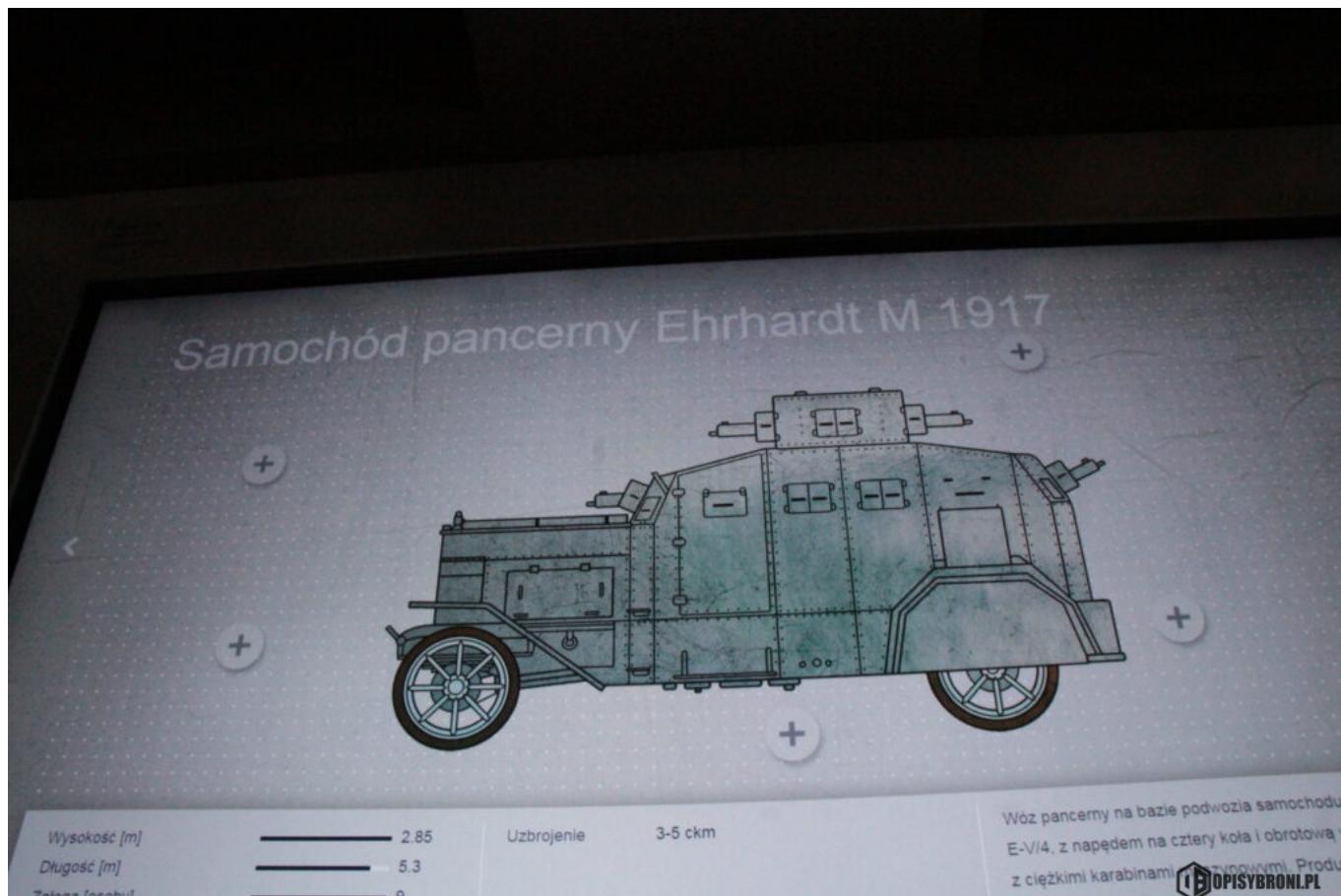


Niemieccy oficerowie z samochodem pancernym, Ukraina, wiosna 1918 roku

Pierwszą serię kupiło jeszcze w tym samym roku rosyjskie Ministerstwo Wojny. Żołnierze, carscy żołnierze odebrali w marcu 1906 roku, opatrując równocześnie oznaczeniem Automitrailleuse Charron, Girardot & Voigt modele 1906. Kolejna partia (sześć sztuk) utknęła na granicy Carskiej

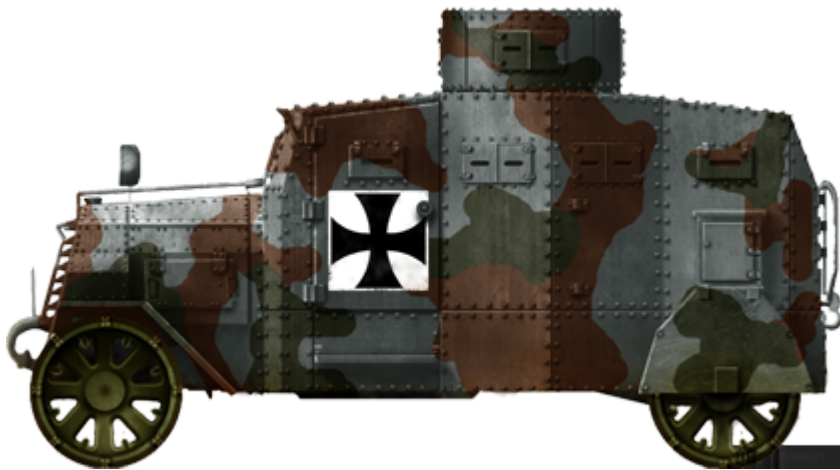
Rosji, ostatecznie partia ta została odesłana nad Sekwanę. Podczas transportu przez terytorium Niemiec, dwa pojazdy zostały potajemnie wykupione przez przedstawicieli z Berlina. Po kapitalnym remoncie jeden z tych wehikułów, pozbawiony został wieżyczki. Oba pojazdy wdrożono do służby jako Panzerautomobil C.G.V. Modell 1909. Uczestniczyły wraz z Daimlerem Modell 1905, w manewrach armii Hohenzollernów, po czym osiadły w jednej z wschodniopruskich twierdz (zostały wykorzystane na samym początku toczących się walk z rosyjskimi armiami podczas I Wojny Światowej). Kolejny pojazd C.G.V., już po wybuchu I Wojny Światowej, nabyła armia Republiki Francuskiej.

Wraz z chwilą rozpoczęcia I Wojny Światowej, okazało się, że armia niemiecka nie posiada żadnych samochodów pancernych (wcześniej ten rodzaj uzbrojenia był uznawany za mało przydatny). W toku toczących się działań, oddziały niemieckie zetknęły się z angielskimi, francuskimi i belgijskimi oraz rosyjskimi samochodami pancernymi, co miało ostatecznie nakłonić niemieckie naczelne dowództwo do zmiany wcześniejszej podstawy. W 1915 roku władze w Berlinie zamówiły w przedsiębiorstwach Daimler, Ehrhardt oraz Bussing – trzy prototypy samochodów pancernych. Druga z wymienionych firm zajęła się konwersją, opartą o licencyjny samochód ciężarowy E-V/4, wytwarzany na licencji Austro-Daimlera. Płyty pancerne dostarczał koncern Friedrich Krupp A.G. z Essen. Pierwszy prototyp dotarł do wojska w lipcu 1916 roku, zasilając sformowany na wiosnę 1916 roku 1. Batalion Samochodów Pancernych (Panzerkraftwagen-Maschinengewehr-Abteilung 1.). Jednostka ta uczestniczyła w walkach na terytorium Rumunii oraz Ukrainie. Wóz pancerny typu Ehrhardt M1915 został zdobyty przez żołnierzy carskich, a następnie 16 września 1918 roku, w jego posiadanie weszły oddziały Dońskiej Białej Armii, na cześć dowódcy 3. Dońskiej Dywizji Piechoty, nazwano go Pułkownik Bezmolitienny.



Po testach prototypowych pojazdów pancernych M1915 dowództwo niemieckie w 1917 roku zamówiło w zakładach Ehrhardt ulepszoną serię 12 samochodów pancernych Ehrhardt, oznaczonych jako M1917 (Panzerkraftwagen Ehrhardt E-V/4 Modell 1917). Samochody seryjne różniły się od prototypu, posiadały mocniejsze opancerzenie, były też dodatkowo wyposażony w radiostację. Włączono je w skład sześciu plutonów Panzerkraftwagen-Maschinengewehr-Zuge (od 2. do 6.). Część z nich wzięła udział w północnej części Prus Wschodnich, we Północnych Włoszech oraz na terytorium Rosji. Na froncie pozostały do czasu podpisania układu o zawieszeniu broni w Compiegne.

Warto zaznaczyć, że jedyny egzemplarz samochodu pancernego Ehrhardt M1917 wzięło udział w rosyjskiej wojnie domowej. 21 maja 1918 roku wpadł w ręce Armii Czerwonej niedaleko Charkowa (jego cała niemiecka załoga zginęła podczas wcześniejszych walk). Prawdopodobnie wykorzystywany był przez nią w okresie późniejszym; w 1926 roku remontowano go w moskiewskich zakładach naprawy samochodów BTAZ.



Pokryty nieregularnym kamuflażem Panzerwagen Ehrhardt Model 1917 w 1918 roku

## Konstrukcja samochodu pancernego Ehrhardt M1917

Centralnym elementem dwuosiowego kołowego podwozia samochodu pancernego Ehrhardt E-V/4 Modell 1917 była rama, do której zamocowano zasadnicze zespoły ciężarówki, takie jak silnik wraz z układami przeniesienia napędu, układ kierowania i układ hamulcowy. Z przodu ramy zainstalowany był silnik benzynowy Daimler M14/64 o mocy 80 KM napędzające tylne, zdwojone koła za pomocą pary łańcuchów Galla, chronionych pancerną obudową. Zapas benzyny w zbiornikach wynosił 190 litrów.



W okupowanym Dorpacie. Niemiecki samochód pancerny na drodze natarcia na Dorpat. 20 marca 1918 roku

Stalowe, szprychowe koła posiadały pełne, lane ogumienie. Przednie koła zostały dodatkowo wyposażone w system kołnierzy z dziesięcioma poprzecznymi zastawami, znanych z ciężkich ciągników, które podczas jazdy pojazdu po drodze nie posiadały kontaktu z podłożem, lecz bardzo dobrze spełniały swoje zadania, podczas jazdy po grząskich nawierzchniach/ Rozstaw osi pojazdu wynosił 350 mm.

Pancerz samochodu pancernego został wykonany z walcowanych płyt pancernych o grubości od 6 do 9 mm, dostarczonych przez koncern Kruppa. Mocowane były za pomocą nitów na szkielecie z kątowników. Na dachu pojazdu była umieszczona cylindryczna wieża z czterema dużymi otworami strzelniczymi. Nie wiadomo, czy miała ona możliwość obrotu.

Ośmioosobowa załoga korzystała z pięciu niemieckich karabinów maszynowych 7,92 mm Maschinengewehr 1908/15. W praktyce, z powodu panującej we wozie ciasnoty, prowadzony ogień mógł być jednoczesny wyłącznie z trzech luf karabinów maszynowych. Samochody pancerne typu Ehrhardt M1917 były także dodatkowo wyposażone w jedną radiostację nadawczo-odbiorczą o dość dużych gabarytach. Korzystanie z niej było możliwe jedynie w czasie postoju, po uprzednim wysunięciu teleskopowej anteny przez otwór w dachu.

W roku 1919 wszystkie egzemplarze tytułowych maszyn znalazły się na wyposażeniu jednostek policyjnych Republiki Weimarskiej, gdzie otrzymały wspólne oznaczenie: Strassenpanzerwagen Ehrhardt M1917/19. Postanowienia jakie zostały złożone w Traktacie Wersalskim zakazywały Niemcom budowę czołgów oraz samochodów pancernych. Te ostatnie na stanie posiadać mogły jedynie formacje Schutzpolizei, którym z czasem dedykowano trzy prototypy przygotowane przez zakłady: Benz, Daimler, i już po raz kolejny zakłady Ehrhardt.





Historia wojskowości litewskiej. Samochody pancerne armii litewskiej w garażu podczas inspekcji, 1922 rok, Žaliakalnis, Kowno, Litwa – centralnie znajduje się samochód pancerny niemiecki firmy Ehrhardt

Samochody pancerne Erhardt E-V/4 znalazły się na wyposażeniu armii niemieckiej w składzie specjalnie utworzonych plutonów samochodów pancernych. Brały udział w działaniach wojennych armii niemieckiej w Europie. Po wybuchu powstania wielkopolskiego użyto ich w walkach przeciwko powstańcom.

Jeszcze w 1917 roku niemieckie Ministerstwo Wojny, zamówiło kolejną serię samochodów pancernych Ehrhardta w liczbie 20 sztuk, których budowę zakończono w liczbie 20 sztuk, których budowę ostatecznie zakończono dopiero w połowie 1919 roku. Samochody pancerne te, oznaczone jako M1919, różniły się od poprzednich modeli gorszej jakości blach stalowych, jakie były zastosowane jako opancerzenie wozu.

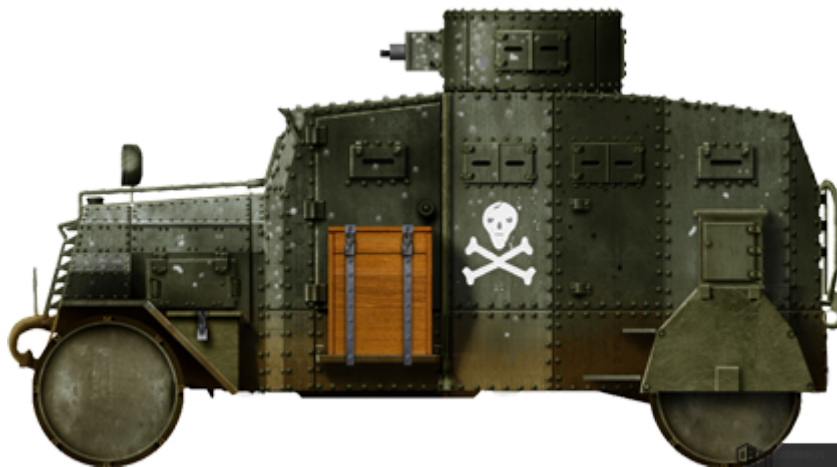


Litewskie wojny o niepodległość, wojna z Polską i Bermontami. Litewscy żołnierze i samochód pancerny Pragaras (Piekło) armii

litewskiej, około lat 20.-tych XX wieku, Litwa

# Charakterystyczne cechy identyfikacyjne samochodu pancernego Ehrhardt M1917

1. Wysoka skrzynia silnikowa, z dużymi klapami pancernymi jako osłonami silnika na obu burtach oraz z żaluzyjną osłoną chłodnicy.
2. Bardzo charakterystyczne obudowy reflektorów, których górne ściany opadały pod kątem ku dołowi.
3. Stalowe szprychowe koła, które w późniejszym okresie zostały zabudowane.
4. Bardzo charakterystyczne tylne błotniki, na których zostały umieszczone duże zasobniki, tylne koła osłonięto płytami pancernymi.
5. Dwuskrzydłowe, okiennicowe klapy pancerne czterech bocznych okienek wieży (zasłonięte otwory strzelnicze, w których w razie potrzeby umieszczano karabiny maszynowe)



Ehrhardt EV4 Model 1918 z Freikorps, ulice Berlina, 1919 rok

# Kamuflaż i oznakowanie wozów

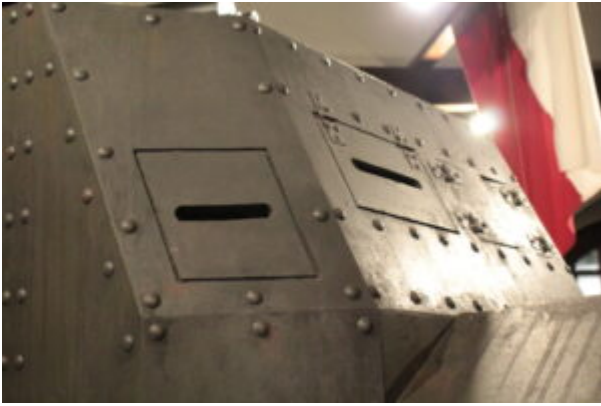
Pojazdy w armii cesarskiej malowane były jednolicie kolorem szarym lub szaroniebieskim. Kilka maszyn otrzymało trójbarwny kamuflaż. W celu identyfikacji pojazdów na polu walki przez własne oddziały, na powierzchniach płaskich nadwozia i wieży nanoszono biały kwadrat z wpisany weń czarnym krzyżem (tzw. Krzyżem Żelaznym)/ Na pancernych osłonach silnika były umieszczane napisy wersji skróconej, oznaczające przynależność do poszczególnych plutonów samochodów pancernych.











Makieta metalowo-drewniana samochodu pancernego Ehrhardt Model 1917

Autor – zdjęcia: Dawid Kałka

Świętochłowice (woj. Śląskie) – Muzeum Powstań Śląskich

## Tureckie drezyny Ehrhardta

Podczas trwania niemieckiej operacji desantowej w Gruzji, 25 maja 1918 roku, siły cesarskie, zostały wsparte siłą ogniową plutonem samochodów pancernych typu Ehrhardta oraz zastosowanie dwóch transporterów piechoty tego samego producenta. Miesiąc później cała niemiecka ekspedycja została ewakuowana, a dwa ostatnie z wymienionych wehikułów pancernych, zostały przekazane w ręce armii tureckiej. Następnie oba pojazdy zostały przekonstruowane jako drezyny pancerne. W toku dalszych walk, toczących się na terytorium Palestyny oba pojazdy zostały zdobyte: jeden przez oddziały Australijskie we wrześniu 1918 roku w pobliżu Ammanu, a drugi pojazd został zdobyty przez oddziały francuskie. Oba pojazdy następnie znalazły się na wyposażeniu armii francuskiej,

oddziałów znajdujących się a terytorium Protektoratu Syrii w latach 20.-tych XX wieku. Pojazdy te, po usunięciu osi kolejowych, kadłuby zostały umieszczone na otwartych wagonach kolejowych – platformach. Te zestawiono w improwizowanym pociągu pancernym, patrolującym obszar Syrii.



Berlin, 1919 rok

## **Samochód pancerny Ehrhardt spod Budzynia**

Okazją do pozyskania samochodów pancernych na potrzeby odradzającego się Wojska Polskiego były walki o granice państwowe. Pierwszym z tego rodzaju pojazdów pancernych, był egzemplarz zdobyty 26 stycznia 1919 roku na szosie Włodzimierza Wołyńskiego do Łucka, w rejonie miejscowości Mikulicze, przez żołnierzy 27. Pułku Piechoty. Należał on do Łuckiego Dywizjonu Pancernego Armii Ukraińskiej Republiki Ludowej.





Litewskie wojny o niepodległość, wojna z Polską i Bermontami. Litewscy żołnierze i samochód pancerny Pragaras (Piekło) armii litewskiej, około lat 20.-tych XX wieku, Litwa

Druga maszyna tego typu wpadła w ręce naszych rodaków 7 lutego tego samego roku, w okolicach Budzyna w Wielkopolsce. Był to samochód pancerny Ehrhardt E-V/4 M1917. Podczas trwania ofensywy na froncie północnym zainicjowanego w Poznaniu zrywu niepodległościowego, po zajęciu Chodzieży oddziały niemieckie rozpoczęły przygotowania do uderzeń na Budzynie. W ataku tym wykorzystywany pluton samochodów pancernych M1917, dowodzonego przez porucznika Kurta Amosa. W początkowej fazie operacji jeden z posiadanych wehikułów uległ poważnej awarii, dowódca plutonu przesiadł się do wozu porucznika Joachima Grafa von Schwerina, który ruszył dalej szosą, w kierunku rzeczonoj miejscowości. Wieść o planach sił nieprzyjaciela dotarła do 1. Kompanii Powstańczej z Rogoźna Wielkopolskiego (późniejszej 5. Kompanii 58 Pułku Piechoty), której dowódca Wiktor Skotarczak, wystawił 16-osobową sekcję ochotniczą, pod komendą starszego strzelca Leona Napiecka. Pododdział otrzymał polecenie obsadzenia pozycji obronnej za Budzynie, na wzgórzu Okręglak, przy drodze wiodącej do Chodzieży. 7 lutego 1919 roku dowódca sekcji, wykonując rozkaz, rozstawił swoich strzelców z lewej strony wzniesienia, a naprzeciw ustawił ukryte stanowisko ciężkiego karabinu maszynowego, obsługiwanego przez Stanisława Kozłowskiego (celowniczy) i Szczepana Wikariusza (taśmowy). Około godziny 15.00 Polacy usłyszeli szum silnika i za wąwozu wyłoniła się wielka, szara maszyna. Gdy samochód pancerny zwolnił i zbliżył się na odległość około 50 metrów, padły

pierwsze strzały. Kozłowski trafił w szczelinę wizjera kierowcy, na miejscu zabijając kierowcę wozu. Kolejne pociski rozerwały chłodnicę karabinu maszynowego. Śmierć w wozie ponieśli także dwaj inni członkowie obsługi karabinów maszynowych. Samochód pancerny stoczył się do rowu i przechylił na prawy bok. Napiecek wydał rozkaz krycia go ogniem z broni maszynowej, sam ruszając w drogę unieruchomionego olbrzyma. Zanim dotarł do celu, rzucił jeszcze granat obronny, którego eksplozja zmusiła załogę do opuszczenia wozu, wprost pod polskie lufy karabinów. Porucznik von Schwerin z osobistym pistoletem w dłoni próbował powstrzymać atak. Poległ, a zaraz zanim dowódca plutonu samochodów pancernych Kurt Amos. Strzelanina ustała, do niewoli dostał się drugi kierowca, jeden żołnierz zdołał się wymknąć. Łącznie wielkopolscy powstańcy zabezpieczyli cztery sprawne karabiny maszynowe, łącznie 8000 naboju w taśmach, 700 granatów ręcznych oraz dwa pistolety sygnałowe z pudełkiem rac.

Samochód pancerny Ehrhardt M1917 został wyciągnięty z rowu przy pomocy sześciokonnego zaprzęgu. Z biało-czerwoną flagą wjechał do Budzyna. 21 lutego 1919 roku generał Józef Dowbor-Muśnicki podpisał rozkaz Nr 48. Czytamy w nim: „wziętemu na nieprzyjaciela do niewoli samochodowi pancernemu nadaję imię dowódcy tego odcinka – pułkownika Kazimierza Grudzielskiego”. Pojazd został opatrzony numerem taktycznym 838. Na okoliczność sukcesu powstała nawet Piosenka o Pancerniku, śpiewana przez powstańców Wielkopolskich na melodię popularnej kolędy pod tytułem „Wśród nocnej ciszy”.



Powstańcy uczestniczącą we mszy polowej. Widoczne ciężkie karabiny maszynowe Maxim wz. 1908 (MG08) na podstawie saneczkowej i lekki karabin maszynowy MG 08/15. W tle samochód pancerny Ehrhardt Model 1917 noszący „Górny Śląsk-Alzacja”.

Sam pojazd został następnie przydzielony do 10. Pułku Strzelców Wielkopolskich (późniejszy 68. Pułk Piechoty). W nocy z 18 na 19 czerwca 1919 roku pododdziały jednostki, przy wsparciu 1. Baterii Polowej oraz samochodu pancernego Kazimierz Grudzielski, wykonały bardzo forsowny wywiad bojowy przez Rynarzewo, w kierunku Bydgoszczy. Był to element większej operacji, mającej na celu opanowanie w święto Bożego Ciała tego miasta. Zadaniem 2. Kompanii uzupełnionej rzeczonym wozem bojowym stało się sforsowanie mostu drogowego w rejonie zlokalizowane przy szosie bydgoskiego tartaku. Wóz, którego dowódcą mianowano podporucznika Kończaka, miał torować drogę polskiej piechocie uderzającej na most, a następnie poprowadzić rozpoznanie wzdłuż rzeczonyj drogi. Samochód pancerny znalazł się w awangardzie całego natarcia. Napotkano przygotowane stanowisko ciężkiego karabinu maszynowego, którego pociski przeciwpancerne zdołały w wielu miejscach przebić arkusze blachy stalowej i ranić prócz dowódcy wszystkich członków załogi. Jednak ranny kierowca wozu – kapral Józef Nowak zdołał bezpiecznie wycofać maszynę spod niemieckiego ognia.

Po utworzeniu Frontu Wielkopolskiego samochód pancerny pozostał w dyspozycji sztabu Frontu Wielkopolskiego, w składzie kolumny samochodowej numer 71, a następnie został przydzielony do 61. Pułku Piechoty. W styczniu 1920 roku oddziały wielkopolskie rozpoczęły obejmowanie obszarów przyznanych Polsce Traktatem Wersalskim. Samochód pancerny Ehrhardt M1917 stacjonował w Wyrzysku, przenosząc się potem z żołnierzami ostatej z wymienionych jednostek do Chodzieży. Tam, w dniu 1 marca, w obecności generała Dowbora-Muśnickiego formacja otrzymała sztandar, a następnie zorganizowała defiladę. Ulicami przejechał także Kazimierz Grudzielski.

Pojazd został następnie przydzielony do 2. Dywizji Strzelców (późniejsza 15. Dywizja Piechoty). W sierpniu 1920 roku samochód pancerny został włączony w skład parku maszynowego 5. Armii generała Władysława Sikorskiego. We wrześniu 1920 roku, już z nowym numerem taktycznym 825, wszedł w skład 2. Dywizjonu Samochodów Pancernych, stacjonującego na terenie Poznania.



Zdobyty samochód pancerny Ehrhardt Model 1917 podczas Powstania Wielkopolskiego, został przetransportowany do Poznania, gdzie nadano mu imię „Pułkownik Kazimierz Grudzielski”

Na wieść o wybuchu III Powstania Śląskiego, w maju 1921 roku, wóz dowodzony przez ochotnika z Alzacji, podchorążego Forrestiera, został wysłany na pomoc polskim uczestnikom zrywu. Do walk wszedł pod nową nazwą Górny Śląsk-Alzacja. Jako element arsenału Grupy „Wschód”, włączony w skład 2. Dywizjonu Samochodów Pancernych Karola Walerusa. W składzie tego dywizjonu brał udział w walkach w rejonie Kędzierzyna w dniach 5-7 maja 1921 roku oraz w dniu 21 maja pod Żyrową. Po zakończeniu Powstania pojazd pancerny powrócił do stolicy Wielkopolski. W listopadzie 1925 roku został przydzielony do 2. Szwadronu Samochodów Pancernych w Warszawie. Ze stanu został skreślony na początku lat 30.-tych XX wieku (inne dane mówią o 1928 roku), wówczas też został zezłomowany.

# Podstawowe dane taktyczno-techniczne



Budziszyn, dowódca 2. dywizjonu samochodów pancernych kapitan Leon Rahden (w rogatywce), z załogą samochodu pancernego Ehrhardt Model 1917 „Pułkownik Kazimierz Grudzielski”

- Państwo: Cesarstwo Niemieckie
- Producent: Heinrich Ehrhardt Automobilewerke AG w Zella-Mehlis
- Typ pojazdu: samochód pancerny
- Trakcja: kołowa
- Załoga: ośmiu żołnierzy
- Prototypy: rok 1915
- Produkcja: lata 1916 – 1919
- Egzemplarze: 33 wozy
- Silnik: jeden silnik gaźnikowy, rzędowy, 4-cylindrowy Ehrhardt o mocy 80 KM przy 1200 obr./min.
- Pojemność zbiorników paliwa: 190 litrów
- Pancierz: nitowany z pancernych płyt walcowanych, grubość: 6 – 9 mm

- Długość: 5300 mm
- Szerokość: 2000 mm
- Wysokość: 2850 mm
- Prześwit kadłuba: 320 mm
- Masa całkowita: 7 750 kg
- Moc jednostkowa: 10,3 KM/t
- Prędkość: 50 km/h
- Zasięg maksymalny: do 250 km
- Uzbrojenie: pięć „lekkich” karabinów maszynowych Maschinengewehr 08/15, kalibru 7,92 mm

## Bibliografia

1. Krzysztof Margasiński, Niemieckie monstra: samochody pancerne Ehrhardt, Czasopismo Militaria XX wieku Nr. 3/2013, Kagero, Lublin
2. Janusz Magnuski, Samochody pancerne Wojska Polskiego 1918–1939, Wydawnictwo WiS, Warszawa 1993 rok
3. Praca zbiorowa, Encyklopedia powstań śląskich, Instytut Śląski w Opolu, Opole 1982 rok
4. [https://tank-afv.com/ww1/germany/Ehrhardt\\_EV4.php](https://tank-afv.com/ww1/germany/Ehrhardt_EV4.php)
5. [https://de.wikipedia.org/wiki/Ehrhardt\\_E-V/4\\_Stra%C3%9Fpanzerwagen](https://de.wikipedia.org/wiki/Ehrhardt_E-V/4_Stra%C3%9Fpanzerwagen)
6. [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Panzerwagen\\_Ehrhardt](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Panzerwagen_Ehrhardt)