

WITOLD J. ŁAWRYNOWICZ  
ALBERT ROKOSZ  
SAMOCHODY PANCERNE  
I WOJNY ŚWIATOWEJ

## Książki Wydawnictwa Tetragon

### Seria „Żołnierze”

- Erich Ludendorff, *Moje wojenne wspomnienia*, cz. 1: 1914–1916  
Erich Ludendorff, *Moje wojenne wspomnienia*, cz. 2: sierpień 1916–1917  
Erich Ludendorff, *Moje wojenne wspomnienia*, cz. 3: sierpień 1917–październik 1918  
Teodor Cetys, *Z Warszawy do Warszawy. Zapiski cichociemnego*  
Paweł Sztama, *Generał August Emil Fieldorf – biografia wojskowa*  
Awigdor Kahalani, *Wyżyny odwagi*  
Roman Starzyński, *Cztery lata wojny w służbie Komendanta. Przeżycia wojenne 1914–1918*  
Erwin Rommel, *Piechota atakuje!*  
Piotr Jaźwiński, *Koń, Koniak, Kobiety*  
Maurice Gamelin, *Służyć*, t. 1  
Józef Piłsudski, *Rok 1920*  
Zygmunt Jatzczak, Krzysztof Schramm, *Niczego nie żałuję*  
Grzegorz Cydzik, *Ułani, ulani...*

### Seria „Monografie”

- Jarosław Centek, *Reichsheer ery Seeckta (1921–1926)*  
Jarosław Centek, *Korpus Gwardii w bitwie pod Gorlicami*  
Waldemar Rezmer, *Operacyjna służba sztabów Wojska Polskiego w 1939 roku*  
Robert Citino, *Niemcy bronią się przed Polską. Ewolucja taktyki Blitzkriegu 1918–1939*  
Przemysław Benken, *Ap Bac 1963*  
Przemysław Benken, *Hamburger Hill 1969*  
Emile Allehaut, *Walka piechoty. Studium ilustrowane konkretnymi wypadkami z wojny 1914–1918 roku*  
William Balck, *Rozwój taktyki w ciągu Wielkiej Wojny*  
Frédéric-Georges Herr, *Artyleria. Jaka była, jaka jest i jaka powinna być*  
Pascal-Marie-Henri Lucas, *Rozwój myśli taktycznej we Francji i w Niemczech podczas wojny 1914–1918 r.*  
Giulio Douhet, *Panowanie w powietrzu. Przewidywalne formy przyszłej wojny oraz ostatnie artykuły*  
Kamil Anduła, *1. Warszawska Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte*  
Klemens Nussbaum, *Historia złudzenia. Żydzi w Armii Polskiej w ZSRR 1943–1945*  
Łukasz Przybyło, *Doktryny wojenne. Historia i analiza*  
Krzysztof Kubiak, Łukasz M. Nadolski, Paweł Przeździecki, Michał Przybylak, Łukasz Przybyło, *Merkawa – miecz Izraela*  
Krzysztof Kubiak, *Szwedzka broń pancerna 1920–1989. Organizacja, przegląd konstrukcji*  
Martin van Creveld, *Żywiąc wojnę. Logistyka od Wallensteina do Pattona*  
Martin van Creveld, *Dowodzenie na wojnie. Od Aleksandra do Szarona*  
Adam Przybylski, *Wojna Polska 1918–1921*  
Juliusz S. Tym, *Pancerni i ulani generała Andersa. Broń pancerna i kawaleria pancerna Polskich Sił Zbrojnych na Środkowym Wschodzie i we Włoszech 1941–1946*  
Juliusz S. Tym, *Szkolić... Doskonalić... Być w gotowości do...*  
*Polskie jednostki pancerne w Wielkiej Brytanii w latach 1943–1946*  
Juliusz S. Tym, *Najnowocześniejsza armia II Rzeczypospolitej. Rzecz o motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych*  
Juliusz S. Tym, *Wielkopolska Brygada Kawalerii w kampanii 1939 roku*  
Juliusz S. Tym, *Dzieje 7. pułku strzelców konnych Wielkopolskich*  
Grzegorz Podruczny, *Twierdze z papieru. Fortyfikacje pruskie w latach 1786–1807*



WITOLD J. ŁAWRYNOWICZ  
ALBERT ROKOSZ

# SAMOCHODY PANCERNE I WOJNY ŚWIATOWEJ

TETRAGON



WARSZAWA

Redakcja:

*Tadeusz Zawadzki*

Korekta:

*Jolanta Wierzchowska*

Projekt graficzny serii i okładki:

*Teresa Oleszczuk*

DTP

*Wanda Zawadzka, Tadeusz Zawadzki*

Copyright © 2020 by Witold J. Ławrynowicz, Albert Rokosz

Copyright © 2020 by Tetragon Sp. z o.o.

Ilustracja na okładce: Belgijski samochód pancerny minerva w walce z patrolem niemieckich ułanów (rysunek prasowy z 1914 r.)

Ilustracja na stronie tytułowej: Samochody pancerne rolls-royce na Bliskim Wschodzie podczas I wojny światowej (State Library of Queensland)

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.

Wydawnictwo Tetragon Sp. z o.o.

[kontakt@tetragon.com.pl](mailto:kontakt@tetragon.com.pl)

[www.tetragon.com.pl](http://www.tetragon.com.pl)

Wydawnictwo Tetragon jest wpisane na listę wydawnictw naukowych Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego pod nr 650.

Druk i oprawa:

Print Group Sp. z o.o.

[booksfactory.pl](http://booksfactory.pl)

**ISBN 978-83-66687-01-1**

# Spis treści

<b>Wstęp</b> . . . . .	9
<b>Wielka Brytania</b> . . . . .	12
<i>Witold J. Ławrynowicz</i>	
Początki . . . . .	15
Samochody pancerne z obrotową okrągłą wieżą . . . . .	27
Samochód pancerny austin . . . . .	34
Samochody pancerne uzbrojone w działa . . . . .	40
Front zachodni . . . . .	42
17. batalion samochodów pancernych . . . . .	45
Afryka . . . . .	54
Gallipoli . . . . .	56
Egipt . . . . .	57
Palestyna . . . . .	63
Arabia . . . . .	65
Mezopotamia . . . . .	67
Rosja, Rumunia i Galicja . . . . .	73
Samochody pancerne Armii Indii . . . . .	81
Improwizowane brytyjskie samochody opancerzone w Irlandii . . . . .	85
Bibliografia . . . . .	87
<b>Belgia</b> . . . . .	88
<i>Albert Rokosz</i>	
Pierwszy belgijski samochód pancerny . . . . .	88
Porucznik Henkart daje przykład . . . . .	88
Minerva – „belgijski rolls-royce” . . . . .	92
Minerva w walce . . . . .	94
Kilka słów o taktyce w 1914 r. . . . .	97
Z niemieckiej perspektywy . . . . .	97
Korpus ekspedycyjny na froncie wschodnim . . . . .	103
Front zachodni w latach 1915–1918 . . . . .	115
Bibliografia . . . . .	117

<b>Francja</b> . . . . .	119
<i>Witold J. Ławrynowicz</i>	
Samochody pancerne okresu improwizacji . . . . .	123
Tahiti . . . . .	123
Calais . . . . .	123
Paryż i gen. Joseph Gallieni . . . . .	124
Samochody pancerne czasu wojny . . . . .	128
Renault . . . . .	128
Peugeot . . . . .	131
White . . . . .	134
Archer AMA . . . . .	136
Frot-Turmel-Laffly . . . . .	136
De Dion-Bouton . . . . .	137
Organizacja . . . . .	139
Działania na froncie . . . . .	140
1. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	141
2. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	145
3. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	145
4. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	146
5. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	147
6. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	147
7. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	148
8. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	149
9. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	150
10. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	151
11. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	152
12. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	153
13. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	154
14. dywizjon samochodów pancernych kawalerii . . . . .	154
15. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	155
16. (18.) mieszany dywizjon AMAC . . . . .	156
17. mieszany dywizjon AMAC . . . . .	156
Dywizjon Armii Orientu . . . . .	159
Dywizjon samochodów pancernych brygady kawalerii gen. Gambetty . . . . .	159
1. dywizjon dział samochodowych 47 mm . . . . .	159
Podsumowanie . . . . .	159
Bibliografia . . . . .	160
<b>Niemcy</b> . . . . .	161
<i>Albert Rokosz</i>	
Samochody pancerne w Niemczech przed I wojną światową . . . . .	161
Rok 1914 – improwizacja na froncie zachodnim . . . . .	166
Rok 1914 – front wschodni . . . . .	171

Łupy wojenne – samochody pancerne zdobyte w 1914 r. . . . .	172
Prototypy . . . . .	174
Panzer-Kraftwagen-MG-Zug/Abteilung 1	
na frontach zachodnim i rumuńskim w 1916 r. . . . .	177
Ehrhardt wz. 1917 . . . . .	180
Transporter opancerzony mannesmann-mulag. . . . .	182
Panzer-Kraftwagen-MG-Zug 3	
na frontach włoskim i zachodnim (1917–1918) . . . . .	182
Plutony zdobywczych samochodów pancernych . . . . .	184
Front wschodni w 1918 r. . . . .	185
Front zachodni w 1918 r. . . . .	189
Bibliografia . . . . .	189
<b>Rosja</b> . . . . .	190
<i>Witold J. Ławrynowicz</i>	
Rodzime samochody pancerne . . . . .	192
Russo-Bałt . . . . .	193
Samochody pancerne inż. Bratoliubowa. . . . .	198
Samochody pancerne sztabkapitana Bylińskiego . . . . .	200
Samochody pancerne sztabkapitana Wiktora Popławko . . . . .	202
Trzykołowe samochody pancerne projektu generała majora Fiłatowa . . . . .	204
Opancerzone samochodowe działa przeciwlotnicze . . . . .	206
Importowane samochody pancerne . . . . .	208
Samochody pancerne austin w służbie rosyjskiej . . . . .	209
Samochody pancerne garford . . . . .	215
Zmodernizowane samochody pancerne lanchester. . . . .	220
Samochody pancerne sztabkapitana Mgebrowa . . . . .	221
Rosyjski armstrong-whitworth . . . . .	225
Samochody pancerne marynarki wojennej . . . . .	226
Nieudane i niedokończone projekty . . . . .	228
Sheffield-Simplex. . . . .	229
Fiat izorski . . . . .	230
Rosyjski Austin . . . . .	231
Organizacja jednostek i szkolenie załóg . . . . .	232
Bibliografia . . . . .	235
<b>Pozostałe kraje</b> . . . . .	236
Włochy ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	236
Pierwsze konstrukcje. . . . .	236
Lancia-ansaldo . . . . .	238
W boju . . . . .	240
Austro-Węgry ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	244
Kanada ( <i>W.J. Ławrynowicz</i> ). . . . .	249

Rumunia ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	253
Serbia ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	254
Australia ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	255
Bułgaria ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	257
Turcja ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	258
Stany Zjednoczone ( <i>A. Rokosz</i> ) . . . . .	262
Bibliografia . . . . .	265
<b>Państwa neutralne</b> . . . . .	266
<i>A. Rokosz</i>	
Dania . . . . .	266
Hiszpania . . . . .	268
Holandia . . . . .	269
Meksyk . . . . .	270
Bibliografia . . . . .	271
<b>Taktyka samochodów pancernych w okresie I wojny światowej</b> . . . . .	273
<i>Witold J. Ławrynowicz, Albert Rokosz</i>	
Taktyka samochodów pancernych w poszczególnych armiach . . . . .	278
<b>Zakończenie</b> . . . . .	286
<i>Witold J. Ławrynowicz, Albert Rokosz</i>	
Bibliografia . . . . .	298
<b>Pancerne kołowe wozy bojowe do 1918 r.</b> . . . . .	299
<i>Albert Rokosz</i>	
Bibliografia . . . . .	315
<b>Załącznik 1. Polski Ehrhardt E-V/4 wz. 1917 (<i>Albert Rokosz</i>)</b> . . . . .	317
Bibliografia . . . . .	321
<b>Załącznik 2. Zdobywcze i improwizowane samochody pancerne w oddziałach polskich w 1918 r. (<i>Witold J. Ławrynowicz</i>)</b> . . . . .	322
Bibliografia . . . . .	328



# Wstęp

Pojawienie się samochodu wywołało umiarkowane zainteresowanie wojskowych na całym świecie, w zasadzie ograniczone do zwykłych samochodów osobowych i ciężarowych. Choć w kilku krajach świata pojawili się ludzie, którzy wpadli na pomysł zbudowania samochodów pancernych (przed I wojną światową eksperymentowano w tym zakresie w Austro-Węgrzech, Belgii, Francji, Niemczech, Wielkiej Brytanii i Włoszech), to pozytywny odzew ze strony przedstawicieli armii na pierwsze prototypy był rzadki, nawet jeśli sprawdzały się podczas manewrów i innych prób. W tym krótkim wstępie skupimy się tylko na kwestii użycia bojowego samochodów pancernych przed wybuchem Wielkiej Wojny.

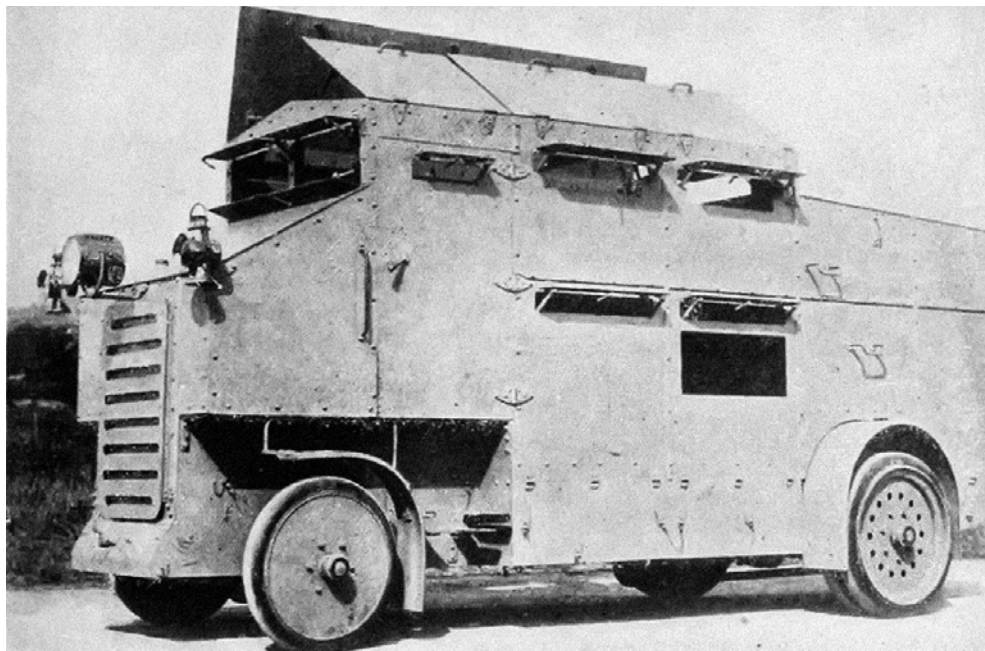
Stosunkowo duże zainteresowanie samochodami pancernymi wykazywali Rosjanie. Rosja zamówiła francuski wóz CGV (Charron, Girardot et Voigt) – pierwszy na świecie, obok austro-węgierskiego daimlera, kompletnie opancerzony samochód. Według niektórych autorów do Rosjan należy pierwszeństwo, jeśli chodzi o praktyczne użycie samochodu pancernego. CGV miał być jakoby wykorzystany do tłumienia rozruchów w Petersburgu w 1905 r., jednak informację tę należy uznać za nieprawdziwą – nie potwierdza jej rosyjski ekspert Stanisław Kirilec<sup>1</sup>. Nawet jednak zakładając, że byłaby to prawda, działania takie można określić mianem policyjnych, a nie wojskowych, a demonstranci nie mieliby szans poważnie zagrozić samochodowi pancernemu uzbrojonomu w karabin maszynowy. Trudno zatem uznać to za prawdziwy test bojowy.

Szukając śladów pierwszego bojowego użycia samochodów pancernych trafiamy do Turcji, gdzie w 1909 r., podczas wojny domowej, używano pięciu zakupionych we Francji samochodów pancernych hotchkiss. Niestety, przebieg starć z ich użyciem nie jest znany. Nieco więcej szczegółów na ten temat znajduje się w dalszej części książki.

Z całą pewnością pierwszy raz użyto samochód pancerny 20 stycznia 1912 r. Wówczas to Hiszpanie wykorzystali w warunkach bojowych jeden z dwóch posiadanych i wysłanych do Maroka, a zakupionych we Francji, transporterów opancerzonych Schneider-Brillié wz. 1909. Pierwszy z nich trafił do Hiszpanii w czerwcu 1910 r. Po próbach, które wypadły pomyślnie, zamówiono drugi, który dotarł we wrześniu 1911 r.

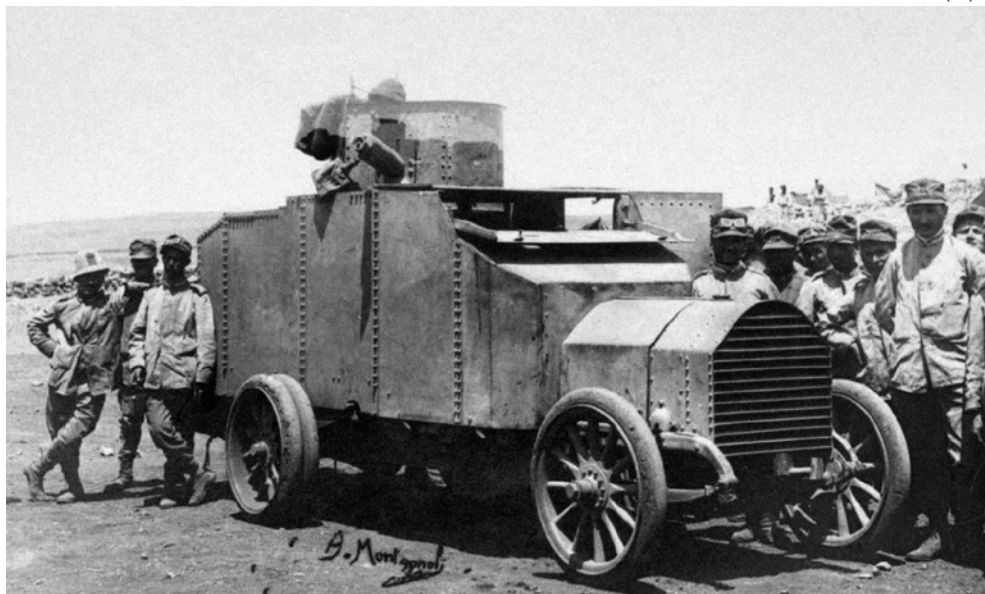
Jak widzimy, w każdym z omawianych wyżej przypadków korzystano z wozów produkcji francuskiej, jednak paradoksalnie sami Francuzi przed I wojną światową ani razu nie użyli bojowo samochodów pancernych. Zamiast tego wykorzystywali w Maroku 10 nieopancerzonych

<sup>1</sup> Kirilec S., Kaninskij G., *Broneawtomobili «Szarron, Girardo i Wua»*, [w:] *Technika i Woorużenie* 8/2011, s. 33–39; François Vauvillier, *Encyclopedia of French Tanks and Armoured Fighting Vehicles: 1914–1940*, Paryż 2014, s. 69.



Schneider-Brillié wz. 1909 (AN)

A.Mi.Co. Fiat (AN)



samochodów uzbrojonych w karabiny maszynowe. Pomysłodawcą stworzenia takich wozów i dowódcą ich oddziału był kapitan Genty.

W wielu publikacjach pierwszeństwo bojowego użycia samochodów pancernych niesłusznie przyznaje się Włochom. Było to jednak na pewno ostatnie wykorzystanie takich pojazdów przed wybuchem I wojny światowej. Włochów wyróżnia to, że jako pierwsi zastosowali wozy własnej produkcji. W 1912 roku zbudowali w Turynie dwa samochody pancerne A.Mi.Co. Fiat, które następnie wysłali do Libii. Zostały one użyte w końcowym okresie wojny włosko-tureckiej (1911–1912), podczas której zresztą doszło do pierwszego w historii wykorzystania lotnictwa wojskowego (przez Włochów). Oba fiaty używane były do ochrony włoskich konwojów. W literaturze brak informacji, czy w praktyce ich załogi choć raz były zmuszone walczyć z Turkami.

Jak wynika z powyższego, przed wybuchem I wojny światowej samochody pancerne zostały wypróbowane bojowo przez bardzo nieliczne armie, w stosunkowo niewielkich konfliktach zbrojnych, w bardzo małej liczbie i w mocno ograniczony sposób. Nadchodziła jednak wojna, której skala była wówczas niewyobrażalna, i to właściwie dopiero podczas Wielkiej Wojny pojazdy te narodziły się na dobre...

Naszym zamiarem było sporządzenie możliwie pełnego kompendium wiedzy o samochodach pancernych wszystkich państw biorących udział w I wojnie światowej oraz tych, które zachowały neutralność, lecz dysponowały tym środkiem walki. Oczywiście istnieją obszerne monografie samochodów pancernych niektórych krajów, z których korzystaliśmy przy pracy nad tą książką, ale brak jest publikacji obejmującej całość zagadnienia. Trudno bowiem uznać za taką, bardzo pobieżnie (i z błędami) traktującą o wczesnych samochodach pancernych, 32-stronicową broszurkę autorstwa E. Bartholomew<sup>2</sup> czy książkę Briana Terence'a White'a<sup>3</sup>, poświęconą czołgom i samochodom pancernym, pomijającą jednak niektóre konstrukcje. Praca White'a sprzed pół wieku odpowiada ówczesnemu stanowi wiedzy, autor jednak nie uniknął pewnych, dziś oczywistych, błędów.

W podsumowaniu zamieściliśmy zestawienie typów wozów pancernych w wyposażeniu wszystkich armii biorących udział w I wojnie światowej i krajów neutralnych wraz z liczbą wyprodukowanych lub wykorzystywanych egzemplarzy. Jest ono również rodzajem indeksu i przewodnikiem po typach kołowych pojazdów pancernych tego okresu – po części także tych bez zamontowanego uzbrojenia.

Autorzy serdecznie dziękują redaktorowi Tadeuszowi Zawadzkiemu za ogromny wkład w ostateczny kształt tej książki, zarówno w kwestii tekstu, jak i zdjęć. Ponadto Albert Rokosz serdecznie dziękuje dr. hab. Jarosławowi Centkowi oraz Krzysztofowi Marcinkowi za udostępnienie niemieckich kronik pułkowych wykorzystanych przy pisaniu niniejszej książki, a także Yvo Vandenbemptowi za pozwolenie na opublikowanie zdjęcia samochodu pancernego Minerva nr 7, pochodzącego ze zbiorów Belgian Tank Museum w Brukseli.

*Witold J. Ławrynowicz, Fairport (Nowy Jork)*  
*Albert Rokosz, Warszawa*

<sup>2</sup> Bartholomew E., *Early Armoured Cars*, Aylesbury 1988.

<sup>3</sup> White B.T., *Tanks and other Armoured Fighting Vehicles, 1900 to 1918*, London 1970.

# Wielka Brytania

WITOLD J. ŁAWRYNOWICZ

Uwagę większości osób zainteresowanych uzbrojeniem i mechanizacją wojsk lądowych w okresie Wielkiej Wojny przykuły brytyjskie czołgi romboidalne, których kształt został na zawsze związany z wojną okopową. Dramatyczne wejście na scenę czołgów w bitwie pod Cambrai<sup>4</sup> przyćmiło osiągnięcia innych rodzajów uzbrojenia i często jest kojarzone, słusznie czy niesłusznie, z bronią, która wygrała wojnę. Czołgi znalazły się na polach bitew po raz pierwszy dopiero w 1916 roku, ale dwa lata wcześniej w walkach wzięły udział inne pojazdy opancerzone – samochody pancerne. Na początku wiele z nich było improwizacją pojedynczych entuzjastów, źle widzianą przez konserwatywną administrację wojskową. Pierwsze samochody pancerne, zbudowane na podwoziach prywatnych pojazdów zamożnych oficerów, były używane do ratowania lotników, których samoloty lądowały na ziemi niczyjej. W tym okresie ogromną rolę odegrała Royal Navy oraz szereg znanych osób (książę Westminsteru, dwóch członków Izby Gmin, podróznik, a nawet Anthony Wildning – gwiazda tenisa), które udostępniły swoje luksusowe pojazdy (rolls-royce, lanchestery czy delaunay-belleville) do prowadzenia takich działań. Jednak ani nimb celebrytów, ani wspaniałe pojazdy, ani niebywałe wyczyny na polach bitew nie sprawiły, by samochody pancerne zagościły w świadomości brytyjskich wojskowych. Krótco po rozpoczęciu działań wojennych, w październiku 1914 roku, front zamarł i rozpoczęła się wojna pozycyjna, w której samochody pancerne nie były przydatne. Wynikiem zmiany wojennej rzeczywistości było rozformowanie oddziałów samochodów pancernych albo przetransportowanie ich na inne teatry działań wojennych. Samochody pancerne były używane na froncie wschodnim, na Bliskim Wschodzie i Półwyspie Arabskim, w Persji, Galicji, Afryce i Indiach.

Wynalezienie silnika spalinowego i zbudowanie pierwszego „automobilu” spowodowało natychmiastowe zainteresowanie konstruktorów chcących wykorzystać ten wynalazek do celów wojskowych. Stosunkowo lekki silnik spalinowy w połączeniu z wynalezieniem ogumienia pneumatycznego i konstrukcją podwozia umożliwiał poruszanie się pojazdów po drogach, a umieszczenie na nadbudowie opancerzenia i uzbrojenia czyniło z niego narzędzie wojny. Wkrótce wynalazcy, marzyciele i oszuści zaczęli projektować pierwsze wozy bojowe na kołach. Pracujący w Wielkiej Brytanii Amerykanin Edward Joel Pennington w 1896 roku wykonał rysunki pojazdu o kształcie elipsy, z dwoma działkami umieszczonymi w niezależnych wieżyczkach. Projekt nigdy nie został zrealizowany, ale zasiane ziarno przyniosło owoce. W 1899 roku inżynier Frederick Richard Simms zaprojektował, zbudował i zaprezentował, napędzany silnikiem spalinowym, uzbrojony pojazd pancerny. Był to czterokołowy motocykl z ustawioną na kierownicy tarczą z karabinem maszyno-

<sup>4</sup> Czołgi weszły do walki wcześniej, nad Sommą w 1916 roku i pod Arras w 1917 roku, ale dopiero zwycięstwo pod Cambrai na dobre wprowadziło je do arsenału państw wojujących.

wym – w zamyśle konstruktora miał zapewnić możliwość prowadzenia szybkiego rozpoznania. Kolejnym pomysłem tego samego konstruktora był już prawdziwy czterokołowy pojazd pancerny napędzany silnikiem benzynowym daimler o pojemności 3,3 litra i mocy 16 KM, otwarty u góry i otoczony eliptycznym pancierzem. Jeden prototyp został zamówiony przez armię brytyjską w kwietniu 1899 roku w zakładach Vickers, Sons & Maxim z Barrow. Na rysunkach przedstawionych w kwietniu 1902 roku w magazynie „Autocar” pojazd miał dwie wieże z uzbrojeniem na przedzie i na tyle. Podczas pokazu przed Crystal Palace w 1902 roku, jak pokazują zdjęcia, pojazd miał dwa karabiny maszynowe Vickersa skierowane do przodu i jednofuntowe działko Vickers-Maxim skierowane do tyłu. Warto dodać, że na zdjęciach z pokazu nie widać oficerów, brak zainteresowania kół wojskowych był wyraźny. Simms swój pomysł oddał do realizacji fabryce Vickersa, gdzie z różnych powodów budowa przeciągnęła się. „War Car” ukończono dopiero w 1902 roku, konstrukcja inż. Simmsa nie została więc sprawdzona podczas wojny burskiej. Po zwycięskiej zaś wojnie armia brytyjska nie wykazała zainteresowania konstrukcją.

W ostatnich 10 latach przed wybuchem Wielkiej Wojny wiele prywatnych firm transportowych w Wielkiej Brytanii skonstruowało prototypy kołowych pojazdów opancerzonych z przeznaczeniem dla wojska. W 1906 roku powstał pojazd firmy Whitworth & Co., który charakteryzował się wykorzystaniem kół podobnych do używanych w działach brytyjskiej artylerii polowej. Okazją do zbudowania następnego pojazdu były strajki w Liverpoolu w 1911 roku, które przerodziły się w zamieszki. Walki z demonstrantami sprawiły, że policja na podwoziu ciężarówki Hallford zbudowała prowizoryczny pojazd „opancerzony”. Do ochrony policjantów na bokach ciężarówki użyto drewnianych belek przykrytych z góry siatką stalową. Taki pojazd, odporny na rzucane z tłumu kamienie, był wykorzystywany do prowadzenia działań porządkowych w mieście. Podczas zamieszek w Irlandii w 1912 roku lojalistyczna milicja zaprezentowała reporterom jeszcze inny pojazd – cywilnego Forda T z karabinem maszynowym. Wprawdzie konstrukcja nie była opancerzona, ale z pewnością można ją zaliczyć do wczesnych pojazdów bojowych.

Ani powyższe wydarzenia, ani gromadzące się nad Europą chmury wojenne, nie wzbudziły w armii brytyjskiej zainteresowania samochodami pancernymi. Na początku 1914 roku Komitet Transportu Mechanicznego Ministerstwa Wojny<sup>5</sup> wysłał do Sztabu Generalnego raport porównawczy opisujący istniejące w armiach europejskich samochody pancerne. W odpowiedzi napisano, że *jest wiele spraw o większej wadze* i raport nigdy nie został opublikowany<sup>6</sup>.

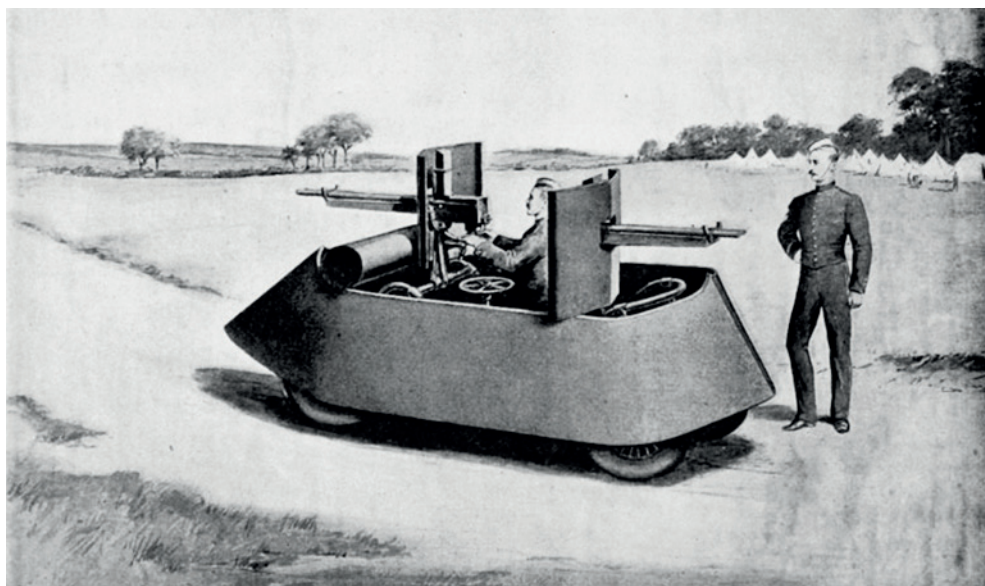
Wielka Brytania weszła do wojny w sierpniu 1914 roku bez broni pancernej. Konserwatywne myślenie wyższych oficerów, których większa część pamiętała wojnę burską, a nawet wojnę krymską, nie pozwalało na wprowadzenie nowinek technicznych. Nowoczesna broń, jak karabin maszynowy, była przyjmowana z oporami. Brytyjski Korpus Ekspedycyjny wyruszył do Francji z zaledwie 108 karabinami maszynowymi, a większość oficerów nadal z dumą nosiła szable. Co gorsza, oficerowie brytyjscy zignorowali doświadczenia załóg belgijskich samochodów pancernych z sierpnia 1914 roku i nie podjęli prac nad mobilną bronią.

Podstawowym powodem zaniechania rozwoju samochodów pancernych była zawodność silników, przekładni i zawieszania tych pojazdów. Silniki tego okresu wymagały fachowej obsługi i były słabe, a przeciążone dodatkową masą pancierza często zawodziły. Podobnie było z nie-

<sup>5</sup> Ang. War Office Mechanical Transport Committee.

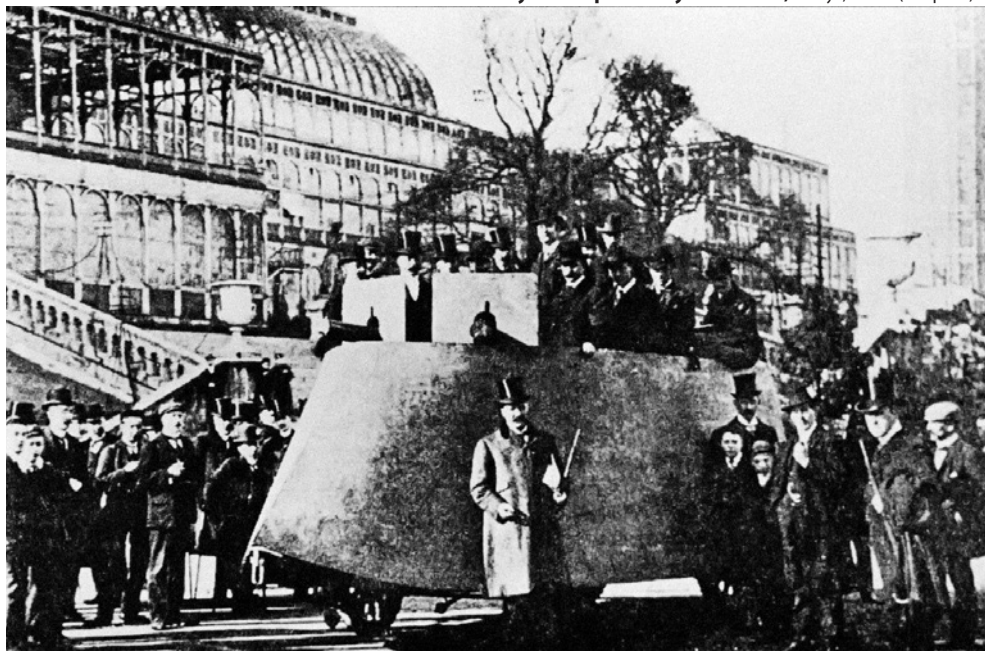
<sup>6</sup> Fletcher D., *War Cars. British Armoured Cars in the First World War*, London 1987, s. 12.





Wizja artystyczna pojazdu Penningtona (Autocar magazine)

War Car Simmsa na wystawie przed Crystal Palace, Londyn, 1902 r. (Wikipedia)





**Charles Rumney Samson** (ur. 8 VII 1883 r., zm. 5 II 1931 r.) – pionier lotnictwa brytyjskiego. W 1911 r. został jednym z czterech oficerów floty wybranych do szkolenia w pilotażu. 25 kwietnia 1911 r., po 71 minutach w powietrzu, został przyjęty do Royal Aero Club. Pierwszy pilot, który 10 I 1912 r. wystartował z pokładu zakotwiczonego okrętu wojennego, krążownika HMS *Africa*, a 12 V 1912 r. jako pierwszy wystartował z pływającego okrętu – pancernika HMS *Hibernia*. Od lipca 1914 r. dowódca Royal Naval Air Station (Królewskiej Morskiej Bazy Lotniczej) w Eastchurch na wyspie Sheppey w Kent. Następnie jednocześnie dowódca eskadry lotniczej i pierwszej brytyjskiej jednostki samochodów pancernych w 1914 r. W 1914 r. jego eskadra zbombardowała hangary zeppelinów w Düsseldorfie i Kolonii. W 1915 r., wraz z 3. eskadrą, brał udział w operacji w Dardanelach. W 1916 r. z pokładu statku bazy wodnosamolotów HMS *Ben-my-Chree* prowadził

działania lotnicze przeciwko Turkom na Bliskim Wschodzie. Od listopada 1917 r. do końca wojny dowodził grupą RNAS w Great Yarmouth odpowiedzialną za zwalczanie u-bootów i zeppelinów na Morzu Północnym. Air Commodore Charles Rumney Samson zmarł na zawał serca.

amortyzowanym zawieszeniem, które ulegało awariom na nierównych drogach. Wąskie opony i tylny napęd powodowały, że poruszanie się w terenie było w praktyce niemożliwe. Technika tego okresu nie była jeszcze na tyle dobra, żeby produkować materiały odporne na ogromne obciążenia na wyboistych drogach, a tym bardziej w nierównym terenie. Z tych powodów, jak również z powodu typowego dla kół wojskowych konserwatyzmu, samochody pancerne nie znalazły uznania wśród wyższych oficerów.

Początki kołowych opancerzonych wozów bojowych w armii brytyjskiej, poprzedzających pojazdy gaśnicowe, wiążą się z lotnictwem brytyjskim. Wprawdzie były to pojazdy improwizowane i przeznaczone do zupełnie innych, niż byśmy oczekiwali, zadań, ale myśl została po raz pierwszy sprawdzona w praktyce i wyznaczyła kierunek dla dalszych prac nad pojazdami pancernymi.

## Początki

W sierpniu 1914 roku Brytyjski Korpus Ekspedycyjny<sup>7</sup>, w tym czasie składający się z dwóch korpusów piechoty i dywizji kawalerii, został sprawnie przetransportowany przez kanał La Manche do Francji. Razem z nim przerzucono do Francji eskadry lotnicze. Bazująca na wyspie Sheppey Eskadra Eastchurch<sup>8</sup>, należąca do Royal Naval Air Service (RNAS)<sup>9</sup>, została 27 sierpnia wysłana do Ostendy w Belgii, jako wysunięta placówka lotnicza, z zadaniem współpracy z brygadą Royal Marines, przydzieloną czasowo do armii belgijskiej. 29 sierpnia dowódca brygady gen. Gilbert Aston poprosił dowodzącego Eastchurch Squadron kmdr. ppor.<sup>10</sup> Charlesa Rumneya Samsona o przeprowadzenie zwiadu motorowego na przedpolu. Komandor Samson zabrał ze sobą dwa prywatne samochody będące własnością oficerów jego eskadry, w tym należącego do jego brata Felixa Samsona, mercedesa uzbrojonego w karabin maszynowy systemu Maxima. Tak powstał pomysł wykorzystania samochodów do celów zwiadowczych. Po powrocie ze zwiadu bracia stwierdzili, że w nieopancerzonych pojazdach nie czuli się bezpiecznie, gdyż byli narażeni na ostrzał. Obaj już

<sup>7</sup> Ang. British Expeditionary Force.

<sup>8</sup> Ang. Eastchurch Squadron.

<sup>9</sup> Królewskie Morskie Siły Powietrzne.

<sup>10</sup> Ang. Lieutenant Commander, LtCdr (ang.) – odpowiednik komandora podporucznika we flocie albo majora w wojskach lądowych.