



ALEKSANDER RUTKIEWICZ

Uniwersytet Bielsko-Bialski
Szpital Śląski w Cieszynie

Problem wypadków drogowych w wojsku Polskich Sił Zbrojnych podczas kampanii wojennych we Włoszech i Europie Zachodniej oraz w pierwszych miesiącach powojennych

ABSTRACT

One of the problems resulting from the motorization of the Polish Armed Forces concerned traffic accidents. During the war they were the source of significant losses for the 2nd Polish Corps and the 1st Armored Division. A large percentage of these incidents were caused by non-compliance with road traffic regulations and the recommendations of traffic control services, recklessness, and alcohol abuse. These accidents placed additional pressure on the health service, workshops, and the gendarmerie. This phenomenon intensified at the end of the war and continued into its immediate aftermath.

Wstęp

Powszechna motoryzacja wojska Polskich Sił Zbrojnych (dalej: PSZ), która dokonała się w latach 1940–1944 dla polskich oddziałów w swej istocie miała charakter zmiany cywilizacyjnej. Jak to ujął badacz dziejów PSZ Juliusz S. Tym, motoryzacja była jednym z czynników, który sprawił, że PSZ stały się „najnowocześniejszą armią II Rzeczypospolitej”¹. Proces

¹ Juliusz S. Tym, *Najnowocześniejsza armia II Rzeczypospolitej. Rzecz o motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych* (Warszawa: Tetragon, 2018).

motoryzacji rozumiany jako opracowanie założeń teoretycznych, wyszkolenie żołnierzy (kierowców, obsługi technicznej itd.), przyjęcie odpowiedniej organizacji jednostek (etatów) oraz ich wyposażenie w sprzęt motorowy wymagały czasu i wiązały się z licznymi trudnościami. Jednym z problemów były wypadki komunikacyjne, których skala znacznie przekraczała to, z czym dotychczas mierzone się w Wojsku Polskim.

Formowane w Wielkiej Brytanii i na terenach od niej zależnych jednostki PSZ przyjęły zasadniczo zbieżną z brytyjską organizację oraz zostały podobnie wyposażone. W pełni zmotoryzowane jednostki wchodzące w skład 2 Korpusu Polskiego (dalej: 2 KP) oraz 1 Dywizja Pancerna (dalej: 1 DPanc.) wzięły udział w kampaniach wojennych na Półwyspie Apenińskim i w Europie Zachodniej. Podczas działań wojennych wypadki komunikacyjne były źródłem istotnych strat w ludziach i sprzęcie, częściowo powodowane były nieprzestrzeganiem obowiązujących przepisów ruchu drogowego, brawurą i nadużywaniem przez żołnierzy alkoholu oraz stanowiły dodatkowe obciążenie dla służby zdrowia, służby warsztatowej i żandarmerii. Skala zjawiska była na tyle duża, że tytułowy „problem” należy rozumieć nie tylko jako problem badawczy – przedmiot dociekań. Wypadki stanowiły bowiem realne zagrożenie i były bolączką dowódców poszczególnych jednostek, o czym dobitnie świadczą dokumenty pochodzące z Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS).

W dotychczasowej literaturze przedmiotu problem wypadków drogowych był już poruszany. Na największą uwagę zasługują prace dwóch naukowców. W monografii Tyma dotyczącej procesu motoryzacji wojska PSZ znalazł się krótki rozdział na ten temat. Skupia się on jednak przede wszystkim na okresie szkolenia jednostek, w mniejszym zaś stopniu na zdarzeniach, do których doszło w toku działań bojowych oraz po zakończeniu wojny². Lektura powyższego opracowania pozostawia więc czytelnika z poczuciem pewnego niedosytu. Temat wypadków, do których doszło podczas szkolenia 1 DPanc. w Wielkiej Brytanii w latach 1942–1944, został poruszony także w innej publikacji tego samego autora³. Z kolei Jakub Żak w książce dotyczącej powojennych losów 2 KP omówił temat wypadków drogowych, do których doszło we Włoszech po zakończeniu wojny⁴. Autor ten dużo miejsca poświęcił przyczynom, które stały za nasileniem się tego zjawiska w latach 1945–1946. Zagadnienie wypadków w swoich pracach sygnalizowali również inni naukowcy m.in. Tadeusz Brzeziński⁵, Henryk

² Ibid., 121–125.

³ Tym, *1. Dywizja Pancerna. Organizacja i wyszkolenie* (Warszawa: Wyd. ZP, 2009).

⁴ Jakub Żak, *Nie walczyli dla siebie. Powojenna odyseja 2. Korpusu Polskiego* (Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 2014).

⁵ Tadeusz Brzeziński, *Służba zdrowia Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939–1946* (Wrocław: Polskie Towarzystwo Ludoznawcze, 2008).

Stańczyk⁶, Marek Wroński⁷, grupa pod kierownictwem Andrzeja Suchcitz⁸, czy zespół w składzie Paweł Kowalski, Artur Ossowski, Adam Sitarek⁹. Pewne informacje na ten temat odnaleźć można w *Kronice Oddziałów Zaopatrywania 1 Dywizji Pancernej* wydanej w serii Materiały, dokumenty, archiwalia, studia przez IPMS¹⁰. Ofiary wypadków drogowych zostały ujęte w *Wykazie poległych i zmarłych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na obczyźnie w latach 1939–1946* opracowanym i wydany przez Instytut Historyczny im. gen. Sikorskiego w 1952 r.¹¹ Wzmianki o wypadkach – tych mniejszych oraz tych poważnych, odnaleźć można także w wydanych po wojnie wspomnieniach niektórych żołnierzy PSZ¹². Patrząc całościowo na dotychczasową bibliografię, należy zatem stwierdzić, że informacje na temat wypadków komunikacyjnych w PSZ są rozproszone i często mają charakter poboczny od głównych wątków poszczególnych publikacji¹³. Co więcej, o ile problematyka wypadków podczas szkolenia motorowego została nakreślona w publikacjach Tyma, zaś wypadki żołnierzy

⁶ Henryk Stańczyk, „Działania bojowe II Korpusu Polskiego we Włoszech w latach 1944–1945”, w *II Korpus Polski w Kampanii Włoskiej i losy jego żołnierzy po wojnie*, red. Józef Smoliński i Krystyna Piwowska (Warszawa: Centralna Biblioteka Wojskowa im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, 2008), 5–18.

⁷ Marek Wroński, *Barwa 9. Batalionu Strzelców Flandryjskich – zarys monograficzny* (Tarnowskie Góry: Wyd. Instytutu Tarnogórskiego, 2001).

⁸ Andrzej Suchcitz, red., *5 Kresowa Dywizja Piechoty 1941–1947* (Londyn: Fundusz Pomocy Wdowom, Sierotom i Inwalidom 5 Kresowej Dywizji Piechoty, 2012).

⁹ Paweł Kowalski, Artur Ossowski i Adam Sitarek, *Ocaleni z „niehumanitarnej ziemi”* (Łódź: Instytut Pamięci Narodowej, 2012).

¹⁰ *Kronika Oddziałów Zaopatrywania 1 Dywizji Pancernej*, Materiały, dokumenty, archiwalia, studia (Londyn: Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, 1995).

¹¹ *Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na obczyźnie w latach 1939–1946* (Londyn: Instytut Historyczny im. gen. Sikorskiego w Londynie, 1952).

¹² Adam Majewski, *Wojna, ludzie i medycyna* (Lublin: Wyd. Lubelskie, 1960); Jan Bielatowicz, „Przez błota i rzeki Apenin. Walki o Bolonię”, w *Monte Cassino, Ankona, Bolonia. Żołnierze 2 Korpusu Wojska Polskiego we Włoszech 1944–2004*, red. Witold Żdanowicz (Katowice–Warszawa: Wyd. Naukowe „Śląsk”, 2004), 201–221; Bohdan Tymieniecki, *Na imię jej było Lilly* (Warszawa: Wyd. MON, 1987); Wojciech Łęski, *Jutro – czemu takie dalekie. Pamiętnik 1939–1948* (Kraków: Wyd. Literackie, 1989); Jan Rozwadowski, „Pułk na okupacji (8.05.1945–23.03.1947)”, w *Z dziejów 10. Pułku Strzelców Konnych*, red. Jerzy Nowakowski, Antoni Połżyński i Marian Kowalski (Warszawa: Instytut Wydawniczy PAX, 1982), 151–153.

¹³ Pewne zdziwienie może budzić fakt, że w obszernych opracowaniach dotyczących logistyki 1 DPanc. autorstwa Edwarda Kospath-Pawłowskiego i Henryka Mierzwińskiego oraz logistyki 2 KP podczas bitwy o Monte Cassino autorstwa Michała Polaka na temat wypadków komunikacyjnych nie znajdziemy praktycznie nic. Edward Kospath-Pawłowski i Henryk Mierzwiński, *Logistyka 1 Polskiej Dywizji Pancernej generała Stanisława Maczka* (Siedlce: Wyd. Akademii Podlaskiej, 2004); Michał Polak, *Służby logistyczne 2. Korpusu Polskiego w bitwie o Monte Cassino (z dziejów logistyki PSZ na Zachodzie)* (Koszalin: Wyd. Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, 2005).

2 KP w okresie powojennym zostały przeanalizowane w pracy Żaka, to brakuje opracowania, w którym prezentowano by ten temat w kontekście działań bojowych.

Poniższy artykuł jest próbą wypełnienia tej luki w historiografii. Jego celem jest omówienie tematu wypadków komunikacyjnych, do których doszło podczas działań 2 KP we Włoszech w latach 1943–1945 oraz 1 DPanc. uczestniczącej w kampanii w Europie Zachodniej w latach 1944–1945. Zależało mi na ukazaniu wielowymiarowości i złożoności tego zagadnienia, które w mojej ocenie miało wpływ na różne obszary funkcjonowania PSZ. Ramy czasowe pracy zostały rozciągnięte na pierwsze miesiące powojenne, kiedy to obserwowano nasilenie tego niepokojącego zjawiska. Artykuł został oparty na materiałach pozyskanych podczas kwerendy w IPMS. W pewnym zakresie bazowałem również na ustaleniach poczynionych przez wymienionych wcześniej badaczy. Wykorzystałem w nim także relacje żołnierzy.

Na froncie włoskim

W 1943 r. z Armii Polskiej na Wschodzie wydzielony został komponent bojowy w postaci 2 KP. Dowodzony przez gen. Władysława Andersa związek taktyczny, choć w momencie rozpoczęcia przerzutu jego pierwszych jednostek na Półwysep Apeniński nie miał wypełnionych etatów, był strukturą silnie zmotoryzowaną. Na dzień 1 grudnia 1943 r. w korpusie wykazywano 9505 pojazdów różnych typów. W pierwszym kwartale 1944 r., gdy 2 KP był już na terenie Włoch, udało się uzupełnić niemal 100% etatów bojowych. Oznaczało to, że liczba pojazdów zwiększyła się o kolejne 3,3 tys.¹⁴ Trzon korpusu stanowiły dwie dywizje piechoty – 3 Dywizja Strzelców Karpackich i 5 Kresowa Dywizja Piechoty oraz 2 Brygada Pancerna. Poza tym korpus dysponował pułkiem rozpoznawczym, grupą artylerii, oddziałami łączności i saperów oraz rozbudowaną strukturą jednostek zabezpieczenia działań.

Transport do Włoch, wyładunek w portach, a następnie przemarsz poszczególnych oddziałów na miejsca dyslokacji generowały duży ruch na drogach. W tej sytuacji nieuchronne były straty powodowane nieszczęśliwymi wypadkami. Skalę zjawiska oddają statystyki zbiorcze pochodzące ze sprawozdania służby zdrowia 2 KP opracowanego w 1945 r. (tab. 1.). Do maja 1944 r. polskie oddziały jedynie w ograniczonym zakresie angażowane były do działań bojowych. Odzwierciedleniem tego stanu rzeczy były proporcje pomiędzy różnymi grupami pacjentów leczonych w jednostkach służby zdrowia. Stosunek liczby rannych w działaniach bojowych do poszkodowanych w wypadkach wynosił w lutym 1944 r. – 1:5,6; w marcu

¹⁴ Tym, *Najnowocześniejsza armia*, 53–54.

– 1:2,5; zaś w kwietniu – 1:1,1. W ciągu pierwszych czterech miesięcy 1944 r. liczba ofiar wypadków znacząco przekraczała więc liczbę rannych¹⁵. Sytuacja zmieniła wraz ze wzrostem aktywności w ruchu drogowym spowodowanym przygotowaniami, a następnie bitwą o Monte Cassino. W tym okresie odnotowano wyraźny wzrost liczby kraks. Bez wątpienia znaczenie miał również bardzo niesprzyjający górzysty teren z wąskimi drogami pozbawionymi poboczy oraz fakt, że szlaki komunikacyjne w obszarze przyfrontowym znajdowały się w zasięgu artylerii nieprzyjaciela, co wymuszało ruch w nocy (fot. 1). Jazda w tych warunkach była ryzykowna. Goniec motocyklowy 8 Pułku Artylerii Przeciwlotniczej kan. Wojciech Łęski w swoim pamiętniku pod datą 5 kwietnia 1944 r. zapisał:

„Jadę w dół, do bazy, drogą łączącą wysunięte stanowisko artylerii. Przez wąwóz Inferno ma ona połączenie z drogą 3 DSK [3 Dywizji Strzelców Karpackich – A.R.]. Jest kamienista, z niebezpiecznymi przechyłami, czasem wąska, bez możliwości mijania. Nocami idzie nią zaopatrzenie i amunicja. Znam ją na pamięć. W zimie, gdy śnieg sypał, brałem łazik, bo kpt. Horodyski bardzo się upierał, że bezpieczniejszy. Z łazikiem było więcej kłopotu, bo utykał w kolumnach z amunicją, a motocyklem zawsze łatwiej przejechać. Dżent [nazwa własna motocykla – A.R.] nigdy mnie nie zawiodł. Ślizga się tylko czasem na mokrej wapiennej nawierzchni, czasem – wznieca kurz. «Nie bądź głupi. Nie daj się zabić. Kurz sprowadza ogień npla» [nieprzyjaciela – A.R.], «Kurz to śmierć» – mówią tablice. Jadę więc wolno i dopędza mnie dodżka [samochód marki Dodge – A.R.]. [...] Jest teraz tuż za mną i jak będzie poślizg, przejedzie po mnie, bo nie zatrzyma ciężkiego wozu. Trzymam mocno kierownicę i przyspieszam, gdzie można. Dodaję gazu na lepszej nawierzchni, a zaraz potem w rozszerzeniu drogi naciskam na hamulec. Zarzuca mną w przestrzeń za skałą. Dodżka przejechała”¹⁶.

Znów o włos od tragedii było kilka dni później:

„Prowadziłem raz Dżenta zmęczony i niewyspany. Większość mostów wysadzona w powietrze i trzeba przejeżdżać przez rzeki po siatce położonej na dno. Przeprawiłem się właśnie przez jedną. Zapomniałem, że hamulec «nie chwyta», jak jest mokry. Jechałem z góry. Przede mną mijaly się dwie kolumny: samochodów pancernych i zaopatrzeniowych. Nacisnąłem na hamulec. Nie chwyta. Wpadłem w przestrzeń między samochodem pancernym a dodżką. Wystająca lufa mojego thompsona

¹⁵ Archiwum Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie (dalej: IPMS), Służba zdrowia, 2 Korpus Polski (Sł. Zdr., 2 KP), sygn. A.V.3.1, Sprawozdanie statystyczne służby zdrowia 2 Korpusu za rok 1944 (Sprawozdanie nie obejmuje oddziałów Bazy), Tablica 2, Włochy, 4 X 1945 r., b.p.

¹⁶ Łęski, *Jutro*, 224.

ściągnęła mnie z motocykla. Leżałem chwilę oszołomiony. Podbiegła pestka¹⁷ i pomogła wstać. Czułem jej piersi przez gruby materiał munduru. Pancerniacy podprowadzili Dżenta całego, bez uszczerbku. – Woda w hamulcu. – Rzeka. – Śpiesz się powoli. – Jak dobrze, że panu nic się nie stało – głos kobiety¹⁸.

Maj przyniósł wzrost liczby poszkodowanych w kolizjach drogowych. Co oczywiste, w trakcie bitwy o Monte Cassino gwałtownie wzrosła również liczba rannych, toteż, choć w wartościach bezwzględnych, liczba ofiar wypadków zwiększyła się dwukrotnie, to w maju 1944 r. stosunek rannych w boju do poszkodowanych w wypadkach wyniósł już 8:1. W miesiącu tym liczba hospitalizacji związanych z nieszczęśliwymi wypadkami wynosiła 8,6 w przeliczeniu na 1 tys. żołnierzy korpusu¹⁹. Szacując, że liczył on w przybliżeniu 45 tys. żołnierzy, daje to niebagatelną liczbę prawie 400 pacjentów²⁰. Przez kolejne dwa miesiące liczba poszkodowanych w wypadkach, którzy byli hospitalizowani w polskich szpitalach, utrzymywała się na podobnym poziomie, aby pod koniec operacji adriatyckiej, tj. w sierpniu 1944 r., osiągnąć apogeum 10,8 na 1 tys. żołnierzy korpusu²¹. Tak duży wzrost liczby pacjentów będących ofiarami wypadków wiązał się m.in. ze specyfiką walk toczonych latem 1944 r., które w dużej części miały charakter pościgowy. Oddziały pokonywały też znaczne dystanse, przez co wydłużały się linie zaopatrzeniowe, a więc również odległości, które musieli pokonywać kierowcy. Porucznik dr Kazimierz Arłamowski w szczegółowym opracowaniu dotyczącym strat 2 KP poniesionych w kampanii włoskiej tak opisał ten stan rzeczy: „Pomimo niewątpliwie lepszych ruchu warunków [w porównaniu z wcześniejszymi działaniami – A.R.] liczba nieszczęśliwych wypadków w okresie działań na Ankone wzrosła pokaźnie do 399. Przoduje im w dalszym ciągu 5 Dywizja”²². Jedną z ofiar wypadku drogowego, który wydarzył

¹⁷ PSK – Pomocnicza Służba Kobiet. Służące w tej formacji kobiety polscy żołnierze nazywali „pestkami”.

¹⁸ Łęski, *Jutro*, 224.

¹⁹ IPMS, Sł. Zdr., 2 KP, sygn. A.V.3.1, Sprawozdanie statystyczne służby zdrowia 2 Korpusu za rok 1944 (Sprawozdanie nie obejmuje oddziałów Bazy), Tablica 2, Włochy, 4 X 1945 r., b.p.

²⁰ Ludwik Domoń, „Bitwa 2 Korpusu Polskiego o Monte Cassino”, w *Monte Cassino*, 29; Polak, „Logistyka 2. Korpusu Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie”, *Dzieje Najnowsze* 37, nr 3 (2005): 153–159.

²¹ IPMS, Sł. Zdr., 2 KP, sygn. A.V.3.1, Sprawozdanie statystyczne służby zdrowia 2 Korpusu za rok 1944 (Sprawozdanie nie obejmuje oddziałów Bazy), Tablica 2, Włochy, 4 X 1945 r., b.p.

²² Nie jest jasne, czy mowa tu jedynie o wypadkach komunikacyjnych, czy o ogóle nieszczęśliwych wypadkach. W innych fragmentach opracowania termin „nieszczęśliwe wypadki” odnosi się do zdarzeń o różnym podłożu, w tym do wypadków z bronią. W przytoczonym fragmencie ważny jest jednak kontekst – autor opracowania pisze o „lepszych warunkach



Fot. 1. Trudny górski teren Apeninów nie ułatwiał zadania kierowcom 2 KP. W takich warunkach o kolizję lub stoczenie się ze skarpy nie było trudno. Na fotografii kolumna polskich trzytonowych samochodów zaopatrzeniowych sfotografowana na górskiej serpentynie gdzieś we Włoszech

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/24/0/-/520.

się w tamtych dniach, był ppor. Leonid Fiedoruk z 4 Pułku Pancernego, znany przedwojenny lekkoatleta, wielokrotny mistrz, wicemistrz i rekordzista Polski w rzucie dyskiem, który zginął 8 sierpnia 1944 r. pod Ankoną²³.

Po przejściowym spadku jesienią i zimą 1944/1945 r., liczba hospitalizacji spowodowanych wypadkami ponownie zwiększyła się wiosną 1945 r. w trakcie walk na północy Włoch. Znamienny jest fakt, że przez cztery ostatnie miesiące wojny liczba poszkodowanych w zdarzeniach drogowych trafiających do szpitali ponownie przekroczyła liczbę rannych w wyniku działań wojennych²⁴.

ruchu”, toteż można przyjąć, że wskazana liczba 399 wypadków odnosi się do wypadków drogowych. IPMS, Akta historyczne, sygn. A.XI.67/16, Straty 2. Polskiego Korpusu w kampanii włoskiej 1944–1945, opracowanie autorstwa por. dr. Kazimierza Arłamowskiego z Oddziału Historycznego 2. Korpusu Polskiego, b.m., 1947 r., 26.

²³ Kowalski, Ossowski i Sitarek, *Ocaleni*, 86.

²⁴ IPMS, Śl. Zdr., 2 KP, sygn. A.V.3.1, Sprawozdanie statystyczne służby zdrowia 2 Korpusu za rok 1944 (Sprawozdanie nie obejmuje oddziałów Bazy), Tablica 2, Włochy, 4 X 1945 r., b.p.

W części opisowej opracowania, z którego pochodzą powyższe dane, jego autor kpt. dr Henryk Puszet pisał:

„Nieszczęśliwe wypadki stanowią drugą najliczniejszą grupę pacjentów przyjętych do Jednostek Służby Zdrowia (11,6%). Na 1000 żołnierzy rocznie przeciętna ta wyraża się cyfrą 69,4 (u Brytyjczyków 8-ej Armii 47). Są to przeważnie ofiary wypadków samochodowych. Niedostateczne opanowanie przepisów ruchu i nadużywanie alkoholu – wszystko razem złożyło się na znacznie wyższą u nas liczbę wypadków, niż u kolegów Brytyjczyków. Uszkodzenia powodowane przez wypadki drogowe były na ogół ciężkie lub bardzo ciężkie a nierzadko śmiertelne (zabici na miejscu wypadku, podobnie jak zabici w boju nie są uwzględniani w naszych statystykach)”²⁵.

Tabela 1. Pacjenci hospitalizowani z powodu obrażeń bojowych oraz obrażeń odniesionych w wyniku nieszczęśliwych wypadków w jednostkach służby zdrowia 2 Korpusu Polskiego podczas kampanii włoskiej 1943–1945

Rok	1943	1944												1945					
Miesiąc	XII	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II	III	IV	V	VI
Ranni w boju / tys. żołnierzy korpusu			0,3	1,5	4,3	68,4	5,2	42,3	24	0,9	4,9	12,4	7,1	0,9	0,6	2,4	18,8		
Poszkodowani w wypadkach / tys. żołnierzy korpusu	2,6	2,2	1,7	3,7	4,7	8,6	8,8	8,9	10,8	5,1	3,9	5,6	5,4	3,4	5,1	8,2	7,2	8,3	6,3

Przedstawiona statystyka dotyczy wszystkich nieszczęśliwych wypadków, jednak znaczną większość stanowiły ofiary wypadków komunikacyjnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IPMS, Sł. Zdr., 2 KP, sygn. A.V.3.1, Sprawozdanie statystyczne służby zdrowia 2 Korpusu za rok 1944 (Sprawozdanie nie obejmuje oddziałów Bazy), Tablica 1 i 2, Włochy, 4 X 1945 r., b.p.

Interesujące dane płyną również z poszczególnych szpitali. Przykładem może być 3 Polowy Szpital Ewakuacyjny (dalej: 3 PSE), który w lutym 1944 r. rozwinął się w Campobasso, jako pierwszy szpital 2 KP w Italii. W ciągu całej kampanii włoskiej leczono w nim co najmniej 16022 pacjentów²⁶. Dominowały zachorowania – 9197 przypadków (57%). Rannych w działaniach bojowych było 4533 (28%). W tym samym czasie w szpitalu

²⁵ Ibid.

²⁶ W materiałach źródłowych istnieją pewne rozbieżności dotyczące całkowitej liczby pacjentów leczonych w 3 PSE.

zaopatrzone 780 poszkodowanych w wypadkach drogowych, co stanowiło prawie 5% wszystkich hospitalizacji (tab. 2)²⁷. Należy podkreślić, że szpitale ewakuacyjne (ang. *Casualty Clearing Station*) były stosunkowo małymi jednostkami służby zdrowia, które miały 200 miejsc, przy czym tylko 50 łóżek szpitalnych – reszta pacjentów spoczywała na noszach ułożonych na stojakach. Szpitale tego typu działały na bezpośrednim zapleczu frontu co oznacza, że do wypadków, których ofiary trafiły do 3 PSE, doszło w bliskości frontu. Wyraźnie widać, że skala zjawiska była spora, a pacjenci poszkodowani w wypadkach w sposób istotny obciążali szpitale polowe (fot. 2).

Tabela 2. Statystyka ruchu pacjentów w 3 Polowym Szpitalu Ewakuacyjnym podczas kampanii włoskiej

Etap walk	Działania nad rzeką Sangro	Monte Cassino	Operacja adriatycka			(pauza operacyjna)	Apeniny Emiliańskie	Faenza, działania nad rz. Senio	Bolonia	
Miejsce rozwinęcia szpitala	Campobasso	Venafro	Gulianova	Porto Recenati	Monte Marciano	Senigalia	San Pietro in Bagno	Forli	Imola	
Okres rozwinęcia	2.02.-17.04. 1944	24.04.-31.05. 1944	22.06.-18.07. 1944	27.07.-14.08. 1944	17-23.08. 1944	24.08.-5.09. 1944	14.10.-23.11. 1944	24.11.1944-16.04.1945	16.04.-23.04. 1945	Razem
Ranni w boju	47	1061	1021	254	75	122	387	1226	340	4533
Wypadki komunikacyjne	75	81	238	271	43	64	73	667	?	1512
Wypadki inne niż komunikacyjne	20	25	26	30	6	17	205	383	68	780
Chorzy	1064	293	760	772	21	40	1088	4949	210	9197
Razem	1206	1460	2045	1327	145	243	1753	7225	618	16022

Źródło: opracowanie własne na podstawie: IPMS, 2. Korpus Polski, Dowództwo 2. Korpusu, sygn. A.XI a. 6/4, Krótkie sprawozdanie z działalności 3 Polowego Szpitala Ewakuacyjnego z okresu kampanii włoskiej, Włochy, b.d., b.p.

²⁷ IPMS, 2. Korpus Polski, Dowództwo 2. Korpusu, sygn. A.XI a. 6/4, Krótkie sprawozdanie z działalności 3 Polowego Szpitala Ewakuacyjnego z okresu kampanii włoskiej, Włochy, b.d., b.p.



Fot. 2. Ofiary wypadków drogowych stanowiły znaczny odsetek pacjentów hospitalizowanych w szpitalach 2 KP. Na fotografii zespół jednego z polskich szpitali we Włoszech opatrujący poszkodowanego żołnierza

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/24/0/-/491/5.

Wypadki drogowe czasami miały wyjątkowo dramatyczny przebieg, a rozległość i złożoność obrażeń u ich ofiar nie odbiegała od ran bojowych. Jeden z takich przypadków utrwalił na łamach swojej wspomnieniowej książki por. dr Adam Majewski, pełniący wówczas obowiązki dowódcy 47 Polowej Czołówki Chirurgicznej, która akurat wtedy przydzielona była do pomocy 3 PSE rozwinętemu w Porto Recenati:

„akcja na froncie nieco nasiliła się. Przybyło kilka większych transportów rannych. Musiały pracować bez przerwy po dwa dyżurne zespoły chirurgiczne. W tych właśnie dniach trafił mi się jeden z bardzo rzadkich i trochę niesamowitych przypadków. [...] Niedaleko naszego szpitala, przy rozwidleniu dróg, duży kilkutonowy wóz wpadł na willysa, w którym jechało dwóch Anglików. Willys został zupełnie zmiażdżony. Jeden z jego pasażerów zabity, a drugiego, tego który leżał przede mną [na stali operacyjnej – A.R.], działanie jakichś wypadkowych sił wyrzuciło w bok. Sztaba, która tkwiła mu w szyi, pochodziła z przedniej części wozu ciężarowego. Nikt nie mógł wyjaśnić, w jaki sposób nadziała się na nią szyja żołnierza. Po chwili zastanowienia kazałem kleszczykami przeciąć i usunąć łańcuszek przy jednym z końców sztaby, którą na całej długości po tej stronie pojedykowałem. Potem, w czasie gdy sanitariusze trzymali głowę rannego i barki, delikatnie zacząłem ją pociągać z drugiej

strony. Wysuwała się gładko i bez trudności. Ciągnąłem dalej, oczekując w każdej chwili masywnego krwotoku. Sztaba wyszła jednak bezkrwawo. Żołnierz żył i patrzył na mnie wzrokiem, w którym malowało się przeżenie. [...] założyliśmy gorset gipsowy z hełmem na głowę i zanieśliśmy rannego do pracowni rentgenowskiej. Miał zupełnie strzaskane dwa dolne kręgi szyjne. Żył jeszcze trzy dni. Cierpiał w milczeniu. Był jedną z licznych ofiar nieprzestrzegania przepisów drogowych²⁸.

W opisywanym przez por. Majewskiego zdarzeniu ofiarami byli wprowadzeni żołnierze brytyjscy, lecz przyjęci zostali do polskiego szpitala polowego.

Kolizje, których pewien odsetek powodowany był przez pijanych kierowców, były źródłem dodatkowej pracy nie tylko dla służby zdrowia. W 1944 r. oddziały Służby Warsztatowo-Naprawczej 2 KP wykonały 13 646 napraw pojazdów różnych typów, z czego aż 35% miało związek z wypadkami na drogach. Dla porównania bezpośredni ogień wroga lub miny były powodem jedynie 15% napraw. Resztę stanowiły przypadki zużycia eksploatacyjnego pojazdów²⁹.

Duża liczba wypadków dla niektórych była przedmiotem kpin. Znany z ciętego języka oficer 6 Pułku Pancernego kpt. Bohdan Tymieniecki w niepochlebnych słowach tak pisał o siostrzanym 1 Pułku Ułanów Krechowieckich: „trzonem pułku był bardzo dobrany zespół młodych oficerów i podchorążych, i to kończyło się na stopniu porucznika. Natomiast cała starszyna nadawała się raczej do tatarskiej jazdy albo do organizowania świąt pułkowych czy festiwali kawalerskich. Jak dotąd, mieli większe straty w wypadkach samochodowych niż na polu walki, a odznaczenia, jakie posypały się na pułk za urojone zwycięstwa, były przedmiotem drwin i kpin obu pozostałych [pułków 2 Brygady Pancerniej – A.R.]”³⁰.

Powodów do śmiechu jednak nie było. Ogólne statystyki 2 KP z pierwszych dwóch kwartałów 1945 r. mówiły o 1261 wypadkach, które pochłonęły życie 154 żołnierzy³¹. Ciężko rannych zostało 333, a lżej 546 żołnierzy. Dla porównania straty korpusu w bitwie o Bolonię wynosiły 234 poległych i 1228 rannych³². W odniesieniu do 1945 r. cytowany już wcześniej por. Arłamowski w swoim opracowaniu szczególną uwagę zwrócił na dwa etapy działań. Pierwszy z nich to działania korpusu nad rzeką Senio, prowadzone od grudnia 1944 r. do wczesnej wiosny 1945 r. Zanotowano wówczas wyraźny wzrost liczby nieszczęśliwych wypadków, głównie komunikacyjnych.

²⁸ Majewski, *Wojna*, 457–458.

²⁹ Tym, *Najnowocześniejsza armia*, 124–125.

³⁰ Tymieniecki, *Na imię*, 97.

³¹ Żak, *Nie walczyli*, 231.

³² Zbigniew Wawer, „Kierunek Bolonia. Ostatnia bitwa 2. Korpusu Polskiego”, *Poligon* 3 (2015): 33–44.



Fot. 3. Wyteżona praca służb regulacji ruchu na nic się zdawała w obliczu nieprzestrzegania przepisów i siadania za kierownicą po spożyciu alkoholu. Oczywiście nie za każdym razem wypadki powodowane były przez nieodpowiedzialnych kierowców, jednak skala przewin „drajwerów” w 2 KP była duża. Na fotografii posterunek regulacji ruchu nieustalonego szwadronu żandarmerii 2 KP w górzystym terenie Apeninów. Do zadań żandarmerii należało również prowadzenie dochodzeń mających wyjaśnić przyczyny wypadków

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/24/0/-/498.

„Jeśli idzie o nieszczęśliwe wypadki to okres Senio pobił ich wysokością całoroczny rekord” – pisał Arłamowski. „Wytrąciły one z szeregow 3 Dywizji 261 żołnierzy, 5 Dywizji – 280, 2 Brygady Pancerniej 70, a z jednostek pozadywizyjnych aż 140, razem 1031, a dziennie prawie 11 żołnierzy. Wprawdzie źródła tego nie mówią, to jednak nie ulega kwestji, że przeważna ich większość to wypadki samochodowe, głównie w oddziałach transportowych. (...) tu [nad Senio – A.R.] pracował kierowca «stary» mający za sobą nierzadko już tysiące kilometrów drogi. Lecz może właśnie tu leżała przyczyna zwiększonej liczby wypadków – może były nią wyczerpane nerwy i zużyty sprzęt”. Do kolejnego wzrostu liczby wypadków doszło podczas operacji bolońskiej: „Straty powodowane nieszczęśliwymi wypadkami (172) dały w wymiarze dziennym 13 żołnierzy, a więc jeszcze więcej aniżeli w okresie Senio. Smutny prym wiodły tu znowu jednostki pozadywizyjne”³³.

³³ IPMS, Akta historyczne, sygn.A.XI.67/12, Straty 2. Polskiego Korpusu w kampanii włoskiej 1944–1945, opracowanie autorstwa por. dr. Kazimierza Arłamowskiego z Oddziału Historycznego 2. Korpusu Polskiego, b.m., 1947 r., b.p.

Sytuacja na drogach była zła i wymagała reakcji ze strony wyższego dowództwa. Kwestię tę podniósł dowódca żandarmerii 2 KP ppłk Ignacy Skoczeń, który w sprawozdaniu dla gen. Andersa z połowy 1945 r. pisał: „dopóki przełożeni wojskowi nie roztoczą należytego dozoru nad swymi kierowcami i dopóki będą uważali, że dopilnowanie dyscypliny ruchu należy jedynie i wyłącznie do żandarmerii – dopóty należy się liczyć z dalszym wzrostem ilości wypadków drogowych i znacznym ubytkiem w ludziach i sprzęcie, jako bezpośrednim następstwem tego stanu rzeczy”³⁴.

W 1 Dywizji Pancernej

1 Dywizja Pancerna była chlubą i w 1944 r., kiedy wchodziła do boju, najsilniejszą wielką jednostką PSZ. Sformowana w Szkocji w 1942 r., przez ponad dwa lata była szkolona i zgrywana. Latem 1944 r. została przerzucona na kontynent i wzięła udział w walkach w Normandii, a następnie w Belgii oraz Holandii, swój szlak bojowy kończąc w 1945 r. na terenie Niemiec. W kwietniu 1944 r. stan dywizji wynosił 14 408 żołnierzy³⁵. W tym samym czasie jej etat wojenny zakładał posiadanie 4041 pojazdów różnych typów³⁶. Oznacza to, że aż 28% stanu osobowego dywizji stanowili kierowcy.

W toku kampanii wojennej dywizja poniosła straty spowodowane wypadkami komunikacyjnymi, których przyczyn nie można upatrywać jedynie w dużym poziomie zmotoryzowania oraz intensywności działań. W dzienniku działań bojowych 1 Szwadronu Regulacji Ruchu pod datą 30 sierpnia 1944 r. zapisano: „Prawie bez przerwy padający deszcz, czasami przechodzący w ulewę [...] Wyrażna niechęć kierowców (czyżby wpływ tylko pogody?) [sic!] do wykonywania zarządzeń reg[ulaminu] ruchu (nawet brytyjskiej) oraz reagowania na znaki. Często po prostu negliżowanie naszych zarządzeń”³⁷. Właśnie wtedy (29–30 sierpnia) 1 DPanc. wykonywała przemarsz z rejonu Grand Mesnil, gdzie przez kilka dni odpoczywała po ciężkich walkach w Normandii, w okolicy Elbeuf, gdzie miała przekroczyć Sekwanę. Z perspektywy służb regulacji ruchu zabezpieczenie przemarszu kilku tysięcy pojazdów 100-kilometrową trasą było zadaniem wymagającym, a brak dyscypliny kierowców jeszcze to zadanie utrudniał.

Na przełomie września i października 1944 r. dywizja po ciężkich walkach na pograniczu belgijsko-holenderskim otrzymała rozkaz zorganizowania przejściowej obrony na zdobytym terenie. Z tego okresu pochodzi

³⁴ Żak, *Nie walczyli*, 231.

³⁵ Tym, *1. Dywizja*, 277.

³⁶ Tym, *Najnowocześniejsza armia*, 52.

³⁷ IPMS, Dzienniki i kroniki oddziałów, sygn. C.311, Dziennik działań bojowych 1. Szwadronu Regulacji Ruchu, wpis z 30 VIII 1944 r., godz. 20:55.

rozkaz dowódcy 1 DPanc. gen. bryg. Stanisława Maczka, który był odpowiedzialny na niepokojąco dużą liczbę wypadków. Z jego treści jasno wynika, że za lwią część zdarzeń drogowych odpowiadali kierowcy:

„1. W ciągu ostatnich dni Dywizja poniosła skutkiem wypadków drogowych nadmiernie duże straty w pojazdach [kategorii – A.R.] «B» a związane z tym straty w ludziach przewyższyły dzienną przeciętną strat krwawych. Głównym powodem wypadków jest nadmierna prędkość. Kierowcy z reguły NIE przestrzegają nakazanych norm szybkości, uprawiając na szosach bezmyślne wyścigi i karkołomne wymijania. Rozmiary tych wybryków biją wszelkie rekordy. Zgłoszenie w dniu 15 października ośmiu pojazdów rozbitych, całkowicie nienadających się do naprawy stawia 1. Dywizję Pancerną na najgorszym miejscu w Korpusie [II Korpusie Kanadyjskim – A.R.] pomimo że oddziały NIE meldują wszystkich wypadków i wiele uszkodzeń – nawet poważnych – naprawiają we własnym zakresie. [...] 2. Stwierdziłem, że szereg żołnierzy Dywizji lekceważy rozkaz zabraniający przewożenie osób cywilnych wojskowymi pojazdami mechanicznymi. Na przyszłość będę pociągać do odpowiedzialności karnej za powyższe wykroczenie, a nazwiska winnych polecam meldować w drodze służbowej. 3. Zakazuję żołnierzom wszystkich stopni wyjazdów do ANTWERPII bez przepustek. [...]. 4. Wszyscy dowódcy są osobiście odpowiedzialni za podanie niniejszego rozkazu do wiadomości podległych im żołnierzy”³⁸.

W tym samym rozkazie gen. Maczek wprowadzał ograniczenia prędkości: dla wozów osobowych i motocykli do 40 mil/h (ok. 64 km/h), zaś dla pojazdów ciężarowych do 30 mil/h (ok. 48 km/h). Jednocześnie polecał Szefowi Regulacji Ruchu oraz Dowódcy Żandarmerii rozpoczęcie akcji kontroli prędkości pojazdów 1 DPanc. W podsumowaniu sprawozdania z działania służb regulacji ruchu za okres od lądowania na kontynencie do 15 listopada 1944 r. dowódca 1 Szwadronu Regulacji rtm. Anatol Pieregorodzki powtórzył to, co sygnalizowane było w dzienniku działań bojowych: „Stwierdzam, że dyscyplina marszowa zarówno oddziałów jak też i pojedynczych kierowców pozostawia wiele do życzenia. 99% zablokowań dróg powstało na skutek nieprzestrzegania przepisów i samowoli kierowców. Bierność dowódców poszczególnych kolumn i wozów i niechęć do osobistej interwencji – nagminna”³⁹ (fot. 4).

Problemem była nie tylko dyscyplina kierowców podczas prowadzenia pojazdów i nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego. Podobnie jak

³⁸ IPMS, 1. Dywizja Pancerna (dalej: 1 DPanc.), Dowództwo dywizji, Zarządzenia kwaterymistrzowskie, sygn. A.V.1/11, Rozkaz gen. bryg. S. Maczka L.dz.1/17.X.Kwat., b.m., 17 X 1944 r., b.p.

³⁹ IPMS, 1. DPanc., Sprawozdania oddziałów, sygn. A.V.1/3 Uwagi odnośnie do funkcjonowania reg. ruchu za cały okres działania Dywizji, b.m., 15 XI 1944 r., 3.



Fot. 4. Z dokumentów sporządzonych przez organa regulacji ruchu 1 DPanc. wyłania się obraz niskiej dyscypliny marszowej kierowców. Nieprzestrzeganie ograniczeń prędkości oraz nie stosowanie się do zaleceń regulatorów ruchu było jedną z przyczyn wypadków. Na fotografii żołnierz 1 Szwadronu Regulacji Ruchu podczas pracy. W tle Sherman Mk V polskiej dywizji

Źródło: Imperial War Museum, sygn. B 8822 (na licencji LIC-31016-S1Z9M5).

miało to miejsce w 2 KP, również w 1 DPanc. zdarzało się, że kierowcy wsiadali za kierownicę pod wpływem alkoholu. W jednostce kwitnął też proceder wykorzystywania pojazdów do celów pozasłużbowych. W samym tylko grudniu 1944 r. w wyniku wypadków komunikacyjnych, w których udział brały pojazdy dywizji, śmierć poniosło 2 polskich żołnierzy, 2 żołnierzy innych oddziałów oraz 6 cywili. Rannych było znacznie więcej: ciężkie obrażenia ciała stwierdzono u 16 żołnierzy dywizji, 2 żołnierzy innych oddziałów oraz 6 cywili, zaś lekkie u 21 żołnierzy dywizji, 4 żołnierzy innych oddziałów oraz 4 cywili. Bazując na dochodzeniach żandarmerii, gen. Maczek w rozkazie z 18 stycznia 1945 r. pisał: „Zastanawiającym również jest odsetek śmierci i uszkodzeń ciała tak ciężkich, jak i lekkich, spowodowanych w tym samym okresie [w grudniu 1944 r. – A.R.] wypadkami

samochodowymi [...] W przeważającej ilości wypadków winę ponoszą żołnierze Dywizji. W wielu wypadkach stwierdzono, że kierowcy, którzy spowodowali wypadki, samowolnie wyjechali lub zostali wysłani w podróż w stanie podniecenia alkoholem. Wypadki te świadczą o braku zainteresowania i kontroli ze strony dowódców. W związku z powyższym polecam dowódcom wszystkich szczebli roztoczyć jak najściślejszą kontrolę wyjazdów i wydać odpowiednie w tym kierunku zarządzenia”⁴⁰.

Nie udało się ustalić sumarycznej liczby wypadków drogowych, do których doszło na szlaku bojowym 1 DPanc. oraz łącznych strat nimi spowodowanych. O skali problemu, poza przytoczonymi powyżej alarmującymi rozkazami dowódcy jednostki, może ponadto świadczyć analiza strat wybranych oddziałów. Na przykład dywizyjne Oddziały Zaopatrywania od 8 sierpnia 1944 r. do 8 maja 1945 r. straciły łącznie 101 pojazdów różnych typów, z czego aż 60 w wypadkach drogowych (tab. 3)⁴¹. Należy jednak wskazać, że ze względu na specyfikę pracy, pojazdy Oddziałów Zaopatrywania pokonywały bardzo duże odległości, w mniejszym stopniu będąc narażonymi na oddziaływanie nieprzyjaciela. Dlatego też, choć liczba 60 utraconych w wypadkach pojazdów jest duża, to wydaje się, że Oddziały Zaopatrywania nie są w pełni reprezentatywne dla wszystkich oddziałów 1 DPanc.

Tabela 3. Straty w pojazdach Oddziałów Zaopatrywania 1 Dywizji Pancernej w trakcie kampanii w Europie Zachodniej

	Okres / rodzaj pojazdu	8.08.- 20.09.1944	21.09.- 10.11.1944	11.11.1944- 20.03.1945	21.03.- 8.05.1945	RAZEM
Straty bojowe	Samochody	16	1	0	3	20
	Motocykle	4	0	0	1	5
Wypadki	Samochody	4	3	17	6	30
	Motocykle	12	5	4	9	30
Zużycie eksploatacyjne	Samochody	0	4	0	0	4
	Motocykle	0	8	4	0	12
	RAZEM	36	21	25	19	101

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Kronika Oddziałów Zaopatrywania 1 Dywizji Pancernej*, Materiały, dokumenty, archiwalia, studia (Londyn: Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, 1995).

⁴⁰ IPMS, 1. DPanc., Dowództwo dywizji, Zarządzenia kwatermistrzowskie, sygn. A.V.1/12, Rozkaz gen. bryg. S. Maczka L.dz.1/18.1/Kwat., b.m., 18 I 1945 r., b.p.

⁴¹ *Kronika Oddziałów Zaopatrywania*, 11, 15, 19, 24.

Fot. 5. Ciężki ciągnik ratowniczy produkcji amerykańskiej Ward Lafrance należący do czołówki naprawczej (*light aid detachment* – LAD) 1 Pułku Artylerii Motorowej 1 DPanc. Na prawym nadkolu widoczne jest oznaczenie 1 DPanc., na lewym oznaczenie taktyczne „74”, oznaczające pułk artylerii motorowej naniesione na trójkolorową tarczę w kolorach granatowym, żółtym i czerwonym przynależnym oddziałom warsztatowym (w Armii Brytyjskiej *Royal Electrical and Mechanical Engineers* – REME)

Źródło: kolekcja autora, autor fotografii nieznan.



Fot. 6. Ten sam pojazd ratowniczy podczas wyciągania samochodu ciężarowego z przydrożnego rowu

Źródło: kolekcja autora, autor fotografii nieznan.

O skali zjawiska świadczą również dokumenty wytworzone w Dowództwie Oddziałów Technicznych 1 DPanc. W „Sprawozdaniu z działań Oddziałów Technicznych dywizji za okres 21.IX.44 do 10.XI.44 r.” ich szef mjr Michał Wąsowicz wskazywał, że służba warsztatowo-naprawcza ewakuowała ok. 40 całkowicie rozbitych w wypadkach pojazdów kategorii „B”. Dowódca Oddziałów Technicznych zwracał przy tym uwagę, że statystyka ta nie obejmuje pojazdów naprawionych w kompaniach warsztatowych oraz maszyn, „które zainteresowane oddziały naprawiły «po cichu»”. Według jego szacunków łączna liczba wypadków z udziałem pojazdów polskiej dywizji na przestrzeni niespełna dwóch miesięcy wynosiła ok. 100. Sprawozdanie mjr. Wąsowicza jest kolejnym dokumentem jednoznacznie mówiącym o przyczynach kolizji drogowych: „Są one [wypadki – A.R.] prawie wyłącznie spowodowane przez brawurową, lekkomyślną jazdę kierowców i niedostateczny nadzór dców [dowódców] oraz organów kontrolnych żandarmerii”⁴².

Powojenne rozluźnienie dyscypliny

Koniec wojny przyniósł rozluźnienie dyscypliny w szeregach jednostek PSZ. Nie chodzi tu jedynie o dyscyplinę kierowców, o której wielokrotnie na łamach tego artykułu była już mowa. Chodzi o obniżenie dyscypliny ogólnowojskowej, przejawiające się lekceważącym stosunkiem do regulaminów wojskowych i obowiązujących praw. Emanacją tego stanu rzeczy był m.in. wyraźny wzrost przestępczości wśród żołnierzy PSZ obserwowany w końcowych miesiącach wojny oraz po jej zakończeniu. Narastającym problemem było również pijaństwo. Według raportu Szefa Żandarmerii 1 DPanc. wśród ujawnionych 20 ciężkich przestępstw, których dopuścili się żołnierze dywizji podczas walk na pograniczu holendersko-niemieckim wiosną 1945 r., głównie na holenderskiej i niemieckiej ludności cywilnej, co najmniej kilka z nich zostało popełnionych pod wpływem alkoholu⁴³. W 2 KP szerzący się po wojnie alkoholizm szedł w parze ze wzrostem przestępczości oraz liczbą dezercji⁴⁴.

Rozluźnienie dyscypliny i alkohol nie były jedynymi czynnikami, które stały za wzrostem ilości wypadków drogowych w 2 KP i 1 DPanc. Istną plagą było wykorzystywanie pojazdów wojskowych do celów prywatnych.

⁴² IPMS, Dzienniki działań i kroniki oddziałów, sygn. C.132/I, Sprawozdanie z działań Oddziałów Technicznych dywizji za okres 21.IX.44 do 10.XI.44 r., b.m., 12 XI 1944 r., b.p.

⁴³ IMPS, Sztab Naczelnego Wodza i Ministerstwo Obrony Narodowej, Kancelaria Przyboczna Naczelnego Wodza, Akta ogólne 1944–1945, sygn. A.XII.1/74, Wyciąg z raportu sytuacyjnego Szefa Żandarmerii 1. Dywizji Pancernej, odpis, b.m., 4 VI 1945 r., b.p.

⁴⁴ Żak, *Nie walczyli*, 221–230.

Wśród ofiar wypadków znaczną część stanowiły kobiety ochotczo wożone pojazdami przez żołnierzy. W 1 DPanc. dotyczyło to głównie żołnierek Armii Krajowej z wyzwolonego obozu w Oberlangen. Nowy dowódca dywizji gen. bryg. Klemens Rudnicki w rozkazie z 21 maja 1945 r. nie przebiegał w słowach:

„Stwierdziłem, że zachowanie się żołnierzy Dywizji w stosunku do Polek Żołnierzy Armii Krajowej z Obozu w OBERLANGEN jest często nieodpowiednie, w wielu wypadkach karygodne, a nawet zbrodnicze. Pomimo mego rozkazu L.dz.3/15.IV/Kwat. z dnia 15 kwietnia 1945 wypadki samochodowe NIE ustały, powodując:

- śmierć: 4 ochotniczek A.K., 5 żołnierzy Dywizji[.]

- ciężkie uszkodzenie ciała: 8 ochotniczek A.K., 4 żołnierzy Dywizji.

Żołnierze Dywizji, nieposiadający w wielu wypadkach przepustek, jeżdżą do Obozu, gdzie, wykorzystując lekkomyślność i dobrą wiarę powierzonych naszej opiece kobiet,

- zapraszają je na przejażdżki samochodowe lub motocyklowe w czasie których, NIE stosując się do obowiązujących ograniczeń szybkości oraz przepisów drogowych, jeżdżą z karygodną nieostrożnością, powodując śmierć lub kalectwo,

- nadużywając łatwowierności kobiet, goszczą je indywidualnie w oddziałach i narażają na krzywdy moralne.

W rezultacie – tego rodzaju opieka Dywizji – zamiast błogosławieństwem stanie się przekleństwem Obozu”⁴⁵.

Występków tego typu dopuszczali się żołnierze z różnych oddziałów. Wymiar kary, o ile nadużycie zostało wykryte, zależał od skali przewiny oraz renomy żołnierza. Wśród ukaranych naganą słowną znalazł się m.in. por. Jan Karcz, zasłużony oficer 10 Pułku Dragonów. Dowódca pułku ppłk Władysław Zgorzelski w piśmie do dowódcy 1 DPanc. pisał: „melduję, że w dniu 6.8.1945 r. przy raporcie karnym ukarałem por. KARCZ Jana naganą ustną, za wzięcie ochotniczek A.K. bez zezwolenia i przepustki. Mały wymiar kary zastosowałem ze względu na bardzo dobre prowadzenie się w/wym [wyżej wymienionego – A.R.]”⁴⁶. Oficerów, którzy dopuszczali się tego typu służbowych nadużyć było znacznie więcej. Złapani na gorącym uczynku najczęściej karani byli naganą lub kilkudniowym aresztem domowym. Ukarani oficerowie musieli się też liczyć, że wiadomość o karze będzie podana do wiadomości społeczności oficerskiej. Z uwagi na narastający problem wypadków drogowych

⁴⁵ IPMS, 1 DPanc., Dowództwo dywizji, Zarządzenia kwatermistrzowskie, sygn. A.V.1/12, Rozkaz gen. bryg. K. Rudnickiego L.dz.1/21.V/Kwat., b.m., 21 V 1945 r., b.p.

⁴⁶ IPMS, 1 DPanc., Materiały do historii dywizji 1945–1947 (dalej: MHD 45–47), sygn. A.V.1/72, Pismo ppłk. Władysława Zgorzelskiego do Dowódcy 1. Dywizji Pancernej, b.m., 6 VIII 1945 r., b.p.

dowództwo dywizji zmuszone było zaostrzyć kurs polityki karania za przewóz osób trzecich pojazdami wojskowymi bez zezwolenia, korzystanie z samochodów wojskowych do celów prywatnych oraz wykorzystywanie pojazdów cywilnych przez żołnierzy. W 1946 r. naganę na piśmie „za tolerowanie w pułku samochodów nieetatowych” otrzymał nawet dowódca 2 Pułku Pancernego mjr Michał Gutowski⁴⁷.

Problem był poważny, a wypadki samochodowe zbierały żniwo wśród żołnierzy różnych stopni. Najwyższym rangą oficerem 1 DPanc., który zginął w ten sposób, był dowódca 9 batalionu strzelców mjr Konrad Stępień. Do wypadku doszło 16 maja 1945 r. Wspomniany oficer podróżował z dwiema żołnierzami AK do miejsca stacjonowania 10 Pułku Dragonów. Około 8 km od Jever w Niemczech prowadzony przez niego Willys wpadł w poślizg i uderzył w przydrożne drzewo. Na miejscu zginęła uczestniczka powstania warszawskiego, dwudziestoczteroletnia Irena Wyka. Ciężko ranny major przewieziony został do szpitala w Leer, gdzie zmarł kilka godzin później w wyniku obrażeń mózgu⁴⁸.

Obowiązki dowódcy batalionu po zmarłym mjr. Stępieniu przejął mjr Edward Łabno. Oficer ten nie sprawdził się na tym stanowisku. Jeszcze przed objęciem dowództwa, w trakcie wojny, gen. Maczek ukarał go naganą za przewożenie żołnierzy AK pomimo wyraźnych rozkazów zabraniających tego rodzaju praktyk⁴⁹. Jak się miało okazać, problemy dyscyplinarne i nadużywanie przez tego oficera alkoholu doprowadziły do tragedii.

Dowództwo 9 batalionu strzelców 7 lipca 1945 r. przejął mjr Stefan Kazimierzczak. W tym czasie stan dyscypliny w oddziale był zły. Kazimierzczak po latach napisał: „Po zakończeniu działań wojennych życie oddziałów potoczyło się w wolniejszym tempie, a niektórym jednostkom wydawało się ono wprost nudne. Jednostki te szukały więc na wszystkie strony upłynięcia swych wybujałych temperamentów [...] Powoli rozprężenie wkładało się w szeregi, i nie należało tego dłużej tolerować. Właśnie z takimi wytycznymi od dowódcy dywizji przyjechałem do 9 batalionu strzelców. Katastrofalny był stan pojazdów. Niezabezpieczony tabor samochodowy był używany bez żadnej kontroli, tak przez upoważnionych, jak i nieupoważnionych. Tani niemiecki alkohol w zbyt dużych ilościach spożywany był przez starszych i przez młodzież wojskową. Na szczęście ten kielkujący chwaścik alkoholizmu nie zdążył jeszcze zapuścić korzeni”⁵⁰. Latem 1945 r. nie było jednak powodów do optymizmu: na obszarze stacjonowania 9 batalionu strzelców działało kilka nielegalnych gorzelni,

⁴⁷ Ibid., Rozkaz oficerski nr 21 płk. dypl. Tadeusza Majewskiego, b.m., 27 XI 1946 r., b.p.

⁴⁸ Wroński, *Barwa*, 22.

⁴⁹ IPMS, 1 DPanc., MHD 45–47, sygn. A.V.1/72, Rozkaz oficerski nr 2 gen. bryg. Stanisława Maczka, Niemcy, 30 IV 1945 r., b.p.

⁵⁰ Stefan Kazimierzczak, *Żołnierz losu nie wybierał* (Warszawa: Wyd. MON, 1982), 234.

a dowództwo oddziału, mimo prowadzonych działań, zdawało sobie sprawę, że wojnę z alkoholowym podziemiem przegrywa⁵¹. Do rangi symbolu tej powojennej degrengolady urasta wypadek, który pod wpływem alkoholu spowodował były p.o. dowódca 9 batalionu strzelców, wspomniany już wcześniej, mjr Łabno. W sentencji wyroku 8 Sądu Polowego 1 DPanc. zapisano: „Wyrokiem [...] z dnia 31 października 1945 r. [...] skazany został mjr ŁABNO Edward z 9. Baonu Strzelców Flandryjskich na karę 8 miesięcy więzienia z zawieszeniem wykonania kary na okres 2 lat. Za występ[ępek] z art. 230 par. 1 kk. tym popełniony, że dnia 3 sierpnia 1945 r. jako kierowca samochodu, będąc w stanie podniecenia alkoholowego, przez jazdę wyboistą drogą z szybkością nadmierną, utrudniającą panowanie w każdej chwili nad samochodem, spowodował wypadek, skutkiem czego ppor. MAJCHRZAK poniósł śmierć”⁵². Na mocy Rozkazu oficerskiego nr 11 z 10 grudnia 1945 r. wydanego przez dowódcę dywizji gen. Rudnickiego treść wyroku miała być podana do informacji wszystkich oficerów od majora wzwyż.

Do wypadków dochodziło też w innych oddziałach 1 DPanc., również tych, które w porównaniu z batalionami piechoty cieszyły się silniejszym *esprit de corps*, większą karnością i lepszym wyszkoleniem. Oficer 10 Pułku Strzelców Konnych rtm. Jan Rozwadowski w sposób delikatny, lecz niepozostawiający wątpliwości co do przyczyn zjawiska, pisał: „Były i smutne chwile. Zdarzały się, chociaż w naszym pułku stosunkowo rzadko, wypadki drogowe. Ruch na szosach był duży, szosy zniszczone przez działania wojenne, w zimie oblodzone, a jazda często kawaleryjska”⁵³.

Wzrost liczby wypadków samochodowych obserwowano także w 1 Samodzielnej Brygadzie Spadochronowej, która po wojnie została przerzucona drogą morską z Anglii na kontynent i razem z 1 DPanc. rozpoczęła służbę okupacyjną na terenie Niemiec w ramach brytyjskiej strefy okupacyjnej. Kwestię tę podnosił m.in. szef służby zdrowia brygady ppłk dr Jan Golba na odprawach ze swoimi lekarzami⁵⁴.

Po zakończeniu wojny fala wypadków wezbrała również w 2 KP. W okresie od 1 stycznia 1945 r. do 30 czerwca 1946 r. we Włoszech doszło do 4343 zdarzeń drogowych, w których zginęło 504 żołnierzy, a 3479 zostało rannych, w tym 1350 ciężko⁵⁵. Szczyt zjawiska przypadł na czwarty kwartał 1945 r. Za

⁵¹ Wroński, *Barwa*, 21.

⁵² IPMS, 1 DPanc., MHD 45–47, sygn. A.V.1/72, Rozkaz oficerski nr 11 gen. bryg. Klemensa Rudnickiego, b.m., 10 XII 1945 r., b.p.

⁵³ Rozwadowski, *Pułk*, 153.

⁵⁴ IPMS, 1. Samodzielna Brygada Spadochronowa, Naczelnny lekarz ppłk dr Jan Golba, Operacja „Market”, rozkazy, sprawozdania, zestawienia, sygn. A.V.20/31/43, Na odprawie z lekarzami brygady dn. 6.VII.1945, b.m., b.d., b.p.

⁵⁵ Żak, *Nie walczyli*, 231.

tymi statystykami kryły się tragedie konkretnych osób. Podporucznik Jan Bielatowicz zapamiętał: „Miny położone przez Niemców w czasie akcji, były przyczyną kilku wypadków w okresie powojennym. Pewną ilość ofiar pochłonęły też wypadki samochodowe. W jednym z nich ginie tragicznie ppor. Zdzisław Kmiotek”⁵⁶. W chwili śmierci 21 sierpnia 1945 r. ten młody oficer 3 batalionu strzelców karpackich miał jedynie 24 lata.

Podsumowanie

Siedem lat po zakończeniu II wojny światowej pracownicy Instytutu Historycznego im. gen. Sikorskiego w Londynie opracowali *Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na obczyźnie w latach 1939–1946*. Powstał on na podstawie analizy obszernego materiału źródłowego obejmującego księgi zgonów prowadzonych przez duszpasterstwa oddziałów, wykaz poległych oficerów sporządzony przez biuro dla spraw oficerskich Sztabu Naczelnego Wodza, księgi strat opracowane przez komendy uzupełnień oraz wykaz strat personelu latającego przygotowany przez komisję historyczną lotnictwa. W wykazie ujęto poległych w boju, zmarłych z chorób oraz w wyniku nieszczęśliwych wypadków. Osobną kategorię stanowiły zgony spowodowane wypadkami w ruchu lądowym. Łącznie na liście strat poległych i zmarłych w PSZ znalazło się 13 129 żołnierzy, w Marynarce Wojennej 461 żołnierzy, zaś w Polskich Sił Powietrznych 2191 żołnierzy. W wojsku wypadki pojazdów różnych typów (motocykli, samochodów osobowych i ciężarowych, pojazdów specjalistycznych, pojazdów gąsienicowych, w tym czołgów) odpowiadały za 6% zgonów. Daje to liczbę prawie 800 żołnierzy⁵⁷. Jest to liczba odpowiadająca w przybliżeniu jednemu batalionowi piechoty. Porównując te dane z moimi ustaleniami, należy wskazać, że większość wypadków miała miejsce w 2 KP w końcowym okresie wojny oraz już po jej zakończeniu. Zgony spowodowane wypadkami drogowymi stanowiły również zauważalny odsetek strat śmiertelnych lotnictwa. Wyniósł on 2,5%, co daje liczbę 55 przypadków⁵⁸.

W komentarzu do powyższej statystyki autorzy *Wykazu* tłumaczyli, że tak duże straty generowane przez wypadki samochodowe miały związek z „gwałtowną motoryzacją, którą wojsko musiało przejść niejednokrotnie w warunkach polowego bytowania, nie zawsze zapewniającego właściwe warunki czasu i środków szkolenia”⁵⁹. Jest to jedynie część prawdy, zaś przyczyny, które stały za tak wielką liczbą wypadków drogowych były znacznie bardziej złożone.

⁵⁶ Bielatowicz, „Przez błota”, 219.

⁵⁷ *Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy*, IX.

⁵⁸ Ibid., X.

⁵⁹ Ibid.



Fot. 7. Dużym problemem obserwowanym jeszcze w trakcie kampanii wojennych było wykorzystywanie pojazdów wojskowych do celów pozasłużbowych. Zjawisko to nasiliło się po zakończeniu wojny. Pokusie „pożyczenia dodżki lub wilysa na wycieczkę” ulegali żołnierze różnych stopni i funkcji. Dobitnie świadczy o tym ta fotografia, przedstawiająca lekarza i pielęgniarki 2 KP na pikniku

Źródło: kolekcja autora, autor nieznany.

Z pewnością część z nich miała charakter nieszczęśliwych wypadków, podyktowana była przypadkiem, dużym ruchem, złym stanem dróg na objętym działaniami bojowymi terenie, pośpiechem i zmęczeniem. Szybko postępujący proces motoryzacji był olbrzymim wyzwaniem dla ogółu PSZ, a szkolenie czasami rzeczywiście prowadzone było w trudnych warunkach. Jego jakość i tempo były różne na poszczególnych etapach wojny i w różnych jednostkach. Dogodne warunki szkolenia motorowego, które na terenie Wielkiej Brytanii na przestrzeni dwóch lat miała 1 DPanc., kontrastują chociażby z warunkami, w jakich funkcjonowała Armia Polska na Wschodzie. Subtropikalny klimat oraz trudne warunki pustynne i półpustynne z pewnością zadanie to utrudniały. Musimy również zwrócić uwagę, że dla wielu polskich żołnierzy wywodzących

się ze środowisk wiejskich przyzwyczajonych raczej do konia pociągowego, a nie motocykla czy samochodu, szkolenie motorowe było często zadaniem trudnym. Ważnym czynnikiem sprzyjającym wypadkom, szczególnie podczas działań bojowych, było nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego oraz lekceważący stosunek kierowców do dyrektyw służb regulacji ruchu. Trudno obiektywnie stwierdzić, czy był to efekt niedostatku szkolenia i pewnych błędów na etapie formowania przyszłych kierowców (kształtowanie wyobraźni dotyczącej możliwych następstw wypadków), czy raczej jawnego i umyślnego łamania prawa przez kierowców oraz przymykanie oczu przez dowódców niższego szczebla. Odnośnie jednak do 1 DPanc. ta pierwsza opcja jest raczej mało prawdopodobna, bowiem dywizja w momencie wejścia do walki charakteryzowała się przeważnie dobrym poziomem wyszkolenia. Dużym problemem było wykorzystywanie pojazdów do celów pozasłużbowych (fot. 7). Lekkomysłowość, chęć popisania się przed kobietami, nadmierna prędkość i jazda pod wpływem alkoholu to czynniki, na które zwracano uwagę jeszcze w trakcie działań operacyjnych. Nasilenie tych niekorzystnych zjawisk pod koniec i po zakończeniu wojny spowodowało wzrost liczby wypadków.

Przedstawione materiały i dane liczbowe wyraźnie wskazują, że wypadki komunikacyjne były zjawiskiem powszechnym w wojsku PSZ podczas działań wojennych oraz po zakończeniu wojny. Były źródłem dużych strat w ludziach i sprzęcie. Świadome problemu dowództwa polskich jednostek próbowały temu przeciwdziałać, jednak efekty tych działań były niezadowalające. Podłoże problemu było wieloczynnikowe: wyszkoleniowe, operacyjne, wychowawczo-dyscyplinarne, psychologiczne oraz kulturowo-socjologiczne.

Podziękowania

Dziękuję Janowi Ambroziakowi za pomoc w dotarciu do wybranych materiałów archiwalnych i cenne uwagi oraz Juliuszowi S. Tymowi za wsparcie i merytoryczne rozmowy na temat PSZ.

Bibliografia

Archiwalia

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego

1. Dywizja Pancerna

Dowództwo dywizji, Zarządzenia kwatermistrzowskie

Materiały do historii dywizji 1945–1947

Sprawozdania oddziałów

1. Samodzielna Brygada Spadochronowa

2. Korpus Polski

Akta historyczne

Dowództwo 2. Korpusu Polskiego
Dzienniki działań i kroniki oddziałów
Służba zdrowia
2 Korpus Polski
Sztab Naczelnego Wodza i Ministerstwo Obrony Narodowej

Wspomnienia

- Bielatowicz, Jan. „Przez błota i rzeki Apenin. Walki o Bolonię”. W *Monte Cassino, Ankona, Bolonia. Żołnierze 2 Korpusu Wojska Polskiego we Włoszech 1944–2004*. Red. Witold Żdanowicz, 201–222. Katowice–Warszawa: Wyd. Naukowe „Śląsk”, 2004.
- Kazimierzczak, Stefan. *Żołnierz losu nie wybierał*. Warszawa: Wyd. MON, 1982.
- Łęski, Wojciech. *Jutro – czemu takie dalekie. Pamiętnik 1939–1948*. Kraków: Wyd. Literackie, 1989.
- Majewski, Adam. *Wojna, ludzie i medycyna*. Lublin: Wyd. Lubelskie, 1960.
- Rozwadowski, Jan. „Pułk na okupacji (8.05.1945–23.03.1947)”. W *Z dziejów 10. Pułku Strzelców Konnych*. Red. Jerzy Nowakowski, Antoni Połozynski i Marian Kowalski, 151–153. Warszawa: Instytut Wydawniczy PAX, 1982.
- Tymieniecki, Bohdan. *Na imię jej było Lilly*. Warszawa, Wyd. MON, 1987.

Opracowania

- Brzeziński, Tadeusz. *Służba zdrowia Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1939–1946*. Wrocław: Polskie Towarzystwo Ludoznawcze, 2008.
- Domoń, Ludwik. „Bitwa 2 Korpusu Polskiego o Monte Cassino”. W *Monte Cassino, Ankona, Bolonia. Żołnierze 2 Korpusu Wojska Polskiego we Włoszech 1944–2004*. Red. Witold Żdanowicz, 19–55. Katowice–Warszawa: Wyd. Naukowe „Śląsk”, 2004.
- Kospath-Pawłowski, Edward, i Henryk Mierzwiński. *Logistyka 1 Polskiej Dywizji Pancernej generała Stanisława Maczka*. Siedlce: Wyd. Akademii Podlaskiej, 2004.
- Kowalski, Paweł, Artur Ossowski, i Adam Sitarek. *Ocaleni z „niehumanitarnej ziemi”*. Łódź: Instytut Pamięci Narodowej, 2012.
- Kronika Oddziałów Zaopatrywania 1 Dywizji Pancernej. Materiały, dokumenty, archiwalia, studia. Londyn: Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, 1995.
- Polak, Michał. „Logistyka 2. Korpusu Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie”. *Dzieje Najnowsze* 37, nr 3 (2005): 153–159.
- Polak, Michał. *Służby logistyczne 2. Korpusu Polskiego w bitwie o Monte Cassino (z dziejów logistyki PSZ na Zachodzie)*. Koszalin: Wyd. Uczelniane Politechniki Koszalińskiej, 2005.
- Stańczyk, Henryk. „Działania bojowe II Korpusu Polskiego we Włoszech w latach 1944–1945”. W *II Korpus Polski w Kampanii Włoskiej i losy jego żołnierzy po wojnie*. Red. Józef Smoliński i Katarzyna Piwowarska, 5–18. Warszawa: Centralna Biblioteka Wojskowa im. Marszałka Józefa Piłsudskiego, 2008.
- Suchcitz, Andrzej, red. *5 Kresowa Dywizja Piechoty 1941–1947*. Londyn: Fundusz Pomocy Wdowom, Sierotom i Inwalidom 5 Kresowej Dywizji Piechoty, 2012.
- Tym, Juliusz S. *1. Dywizja Pancerna. Organizacja i wyszkolenie*. Warszawa: Wyd. ZP, 2009.

- Tym, Juliusz S. *Najnowocześniejsza armia II Rzeczypospolitej. Rzecz o motoryzacji wojska Polskich Sił Zbrojnych*. Warszawa: Tetragon, 2018.
- Wawer, Zbigniew. „Kierunek Bolonia. Ostatnia bitwa 2. Korpusu Polskiego”. *Poligon* 3 (2015): 33–44.
- Wroński, Marek. *Barwa 9. Batalionu Strzelców Flandryjskich – zarys monograficzny*. Tarnowskie Góry: Wyd. Instytutu Tarnogórskiego, 2001.
- Wykaz poległych i zmarłych żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na obczyźnie w latach 1939–1946*. Londyn: Instytut Historyczny im. gen. Sikorskiego w Londynie, 1952.
- Żak, Jakub. *Nie walczyli dla siebie. Powojenna odyseja 2. Korpusu Polskiego*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Rytm, 2014.

STRESZCZENIE

Aleksander Rutkiewicz, Problem wypadków drogowych w wojsku Polskich Sił Zbrojnych podczas kampanii wojennych we Włoszech i Europie Zachodniej oraz w pierwszych miesiącach powojennych

Powszechna motoryzacja wojska Polskich Sił Zbrojnych, która dokonała się w latach 1940–1944 była źródłem licznych problemów. Jednym z nich, który ujawnił się jeszcze podczas szkolenia motorowego, były wypadki komunikacyjne. Ich skala znacznie przekraczała to, z czym dotychczas mierzone się w Wojsku Polskim. Podczas działań wojennych 2 Korpusu Polskiego oraz 1 Dywizji Pancerniej wypadki drogowe były źródłem istotnych strat w ludziach i sprzęcie. W dużym odsetku powodowane były nieprzestrzeganiem obowiązujących przepisów ruchu drogowego, ignorowaniem zaleceń służb regulacji ruchu, brawurą i nadużywaniem alkoholu. Wypadki stanowiły dodatkowe obciążenie dla służby zdrowia, służby warsztatowej i żandarmerii. Do nasilenia tego niepokojącego zjawiska doszło pod koniec wojny oraz w pierwszych miesiącach po jej zakończeniu. Świadome sytuacji dowództwa polskich jednostek próbowały temu przeciwdziałać, jednak efekty tych działań były niezadowalające.

Słowa kluczowe: wypadki drogowe, Polskie Siły Zbrojne, 2 Korpus Polski, 1 Dywizja Pancerna

SUMMARY

Aleksander Rutkiewicz, The Problem of Road Accidents Involving the army of the Polish Armed Forces during Military Campaigns in Italy and Western Europe and in the Immediate Aftermath of World War II

The widespread motorization of the Polish Armed Forces, which took place between 1940–1944, was the source of numerous problems. One such problem, which became apparent during the training of motorized units, concerned traffic accidents. The scale of which far exceeded the previous number of accidents faced

by the Polish Army. During operations conducted by the 2nd Polish Corps and the 1st Armored Division, road accidents were responsible for significant losses in both people and equipment. A large percentage of these incidents were caused by the failure to comply with the applicable road traffic regulations, ignorance towards the recommendations of traffic control services, recklessness, and alcohol abuse. These accidents placed an additional burden on the health service, workshops, and the gendarmerie. This disturbing phenomenon intensified at the end of the war and continued into its immediate aftermath. The commands of Polish units, aware of the situation, tried to counteract the problem, albeit unsatisfactorily.

Keywords: road accidents, Polish Armed Forces, 2nd Polish Corps, 1st Armored Division

ZUSAMMENFASSUNG

Aleksander Rutkiewicz, Das Problem der militärischen Verkehrsunfälle in dem Heer den Polnischen Streitkräften während der Kriegseinsätze in Italien und Westeuropa sowie in den ersten Nachkriegsmonaten

Die allgemeine Motorisierung der Polnischen Streitkräfte in den Jahren 1940 bis 1944 war die Ursache zahlreicher Probleme. Eines dieser Probleme, das noch während der Motorisierungsausbildung auftrat, waren Verkehrsunfälle. Ihr Ausmaß überstieg bei weitem das, womit die polnische Armee zuvor konfrontiert gewesen war. Während der Kriegseinsätze des 2. Polnischen Korps und der 1. Panzerdivision führten Verkehrsunfälle zu erheblichen Verlusten an Menschenleben und Ausrüstung. Ein hoher Prozentsatz der Unfälle wurde durch die Missachtung der geltenden Verkehrsregeln, die Missachtung der Empfehlungen der Verkehrsregeldienste, Leichtsinn und Alkoholmissbrauch verursacht. Die Unfälle führten zu einer zusätzlichen Belastung des Gesundheitsdienstes, der Werkstätten und der Gendarmerie. Dieses besorgniserregende Phänomen verstärkte sich gegen Ende des Krieges und in den ersten Monaten nach Kriegsende. Die Kommandanten der polnischen Einheiten waren sich der Situation bewusst und versuchten, ihr entgegenzuwirken, doch die Wirkung dieser Maßnahmen war nicht zufriedenstellend.

Schlüsselwörter: Verkehrsunfälle, Polnische Streitkräfte, 2. Polnisches Korps, 1. Panzerdivision