

T-34 – bojowy chrzest

Michał Mackiewicz

22 czerwca 1941 roku rozpoczęła się jedna z najbardziej zdumiewających kampanii w dziejach wojen. Niemiecki Wehrmacht zaatakował ZSRR, największą potęgę militarną świata. Armia Czerwona miała olbrzymią przewagę i wedle wszelkich wojennych reguł powinna była zmiażdżyć zuchwałego napastnika. Tymczasem w ciągu zaledwie kilku miesięcy walk sama została niemal unicestwiona, tracąc gigantyczne ilości sprzętu, w tym ponad tysiąc czołgów T-34. Letni debiut „trzychwórek” okazał się katastrofą.

Fot. ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie



► Poświęcenie czołgu 1. pułku pancernego; obóz w Sielcach, lato 1943 roku

Do momentu wybuchu walk Rosjanie skoncentrowali na granicy blisko tysiąc T-34 (łącznie w zachodnich okręgach było przeszło 12 tys. czołgów wszystkich typów). Choć liczba była daleka od etatowej (etaty wojenne były zresztą w ZSRR wyśrubowane do granic możliwości) i wydawała się niewielka, biorąc pod uwagę cały potencjał pancerny Armii Czerwonej – ponad 20 tys. wozów bojowych! – to w porównaniu z nieco ponad 3 tys. czołgów niemieckich stanowiła istotny atut. Tym bardziej że „trzychwórka” mogła uchodzić za najlepszy czołg świata!

Narodziny koncepcji

W latach trzydziestych, dzięki bezprecedensowemu rozwojowi industrialnemu, ZSRR mógł stworzyć monstrialne siły pancerne. Szczególnie imponująco pre-

zentowała się liczna rodzina BT (*bystrochodnyj tank*) – bardzo szybkich pojazdów (po zdjęciu gąsienic mogły gnać po twardej nawierzchni blisko 70 km/h!), w których zastosowano doskonały układ jezdny opracowany przez amerykańskiego inżyniera Waltera Christiego. Dobre właściwości manewrowe szły w parze z niezłym uzbrojeniem ofensywnym w postaci armaty 45 mm (wersje BT-5 i BT-7). Nie może więc dziwić, że radzieckie czołgi okazały się zdecydowanie lepsze od niemieckich (wojna domowa w Hiszpanii) i japońskich (walki nad Chałchyn-Goł). BT tworzone z myślą o głębokich zagonach pancernych, ale ich uzbrojenie, zwłaszcza defensywne, uznano za niedostateczne wobec nowoczesnych środków przeciwpancernych. Pod koniec lat trzydziestych rozpoczęto prace nad nowym wozem, który – zachowując właściwości manewrowe czołgów szybkich – miałby lepsze opancerzenie i silniejsze uzbroje-

nie artyleryjskie. Projekt zlecono charkowskiej Fabryce Lokomotyw im. Kominternu (potem Fabryka nr 183). Zanim osiągnął realne kształty, ekipę inżynierską dosięgła fala krwawych czystek. W 1939 roku powołano nowy zespół, tzw. Oddział 520, który powstał przez połączenie kilku ekip z Fabryki nr 183. Jego głównym konstruktorem został inż. Michaił Koszkin, który powszechnie uchodzi za ojca słynnego T-34. Pracowano nad dwoma wersjami nowego pojazdu: kołowo-gąsienicową (układ ten umożliwił jazdę na kołach, co wydatnie zwiększało prędkość wozu na drodze) oznaczoną A-20 i gąsienicową – A-32. Ostatecznie zdecydowano się na drugą, a przesądziła o tym możliwość zastosowania grubszych (i tym samym cięższych) płyt pancernych oraz solidniejszej armaty. Po licznych wyczerpujących testach poligonowych, w połowie 1940 roku rozpoczęto produkcję seryjną czołgu T-34. ►

„Kołatanie” w czołg

Już sama sylwetka czyniła go niezwykłym. Płyty kadłuba i wieży były pochylone (przednia płyta kadłuba – pod kątem 60 stopni, boczne pochyłe – 40 stopni), co zwiększało odporność pancerza (pociski, uderzywszy pod mniejszym kątem, często się ześlizgiwały). Jego grubość sięgała 45 mm, zapewniając odporność na ogień większości pocisków przeciwpancernych. Niemiecka armata kalibru 37 mm, standardowa broń przeciwpancerna Wehrmachtu w 1941 roku, okazała się zupełnie bezsilna wobec T-34, zyskując sobie wśród niemieckich żołnierzy pogardliwe miano „kołatki”. Armata kalibru 76,2 mm pozwalała radzieckiemu czołgowi eliminować pojazdy pancerne wroga na dystansach bezpiecznych dla siebie (najcięższy wówczas niemiecki czołg – PzKpfw IV – miał co prawda armatę kalibru 75 mm, ale wobec bardzo krótkiej lufy, zwanej „nie-dopalkiem”, jej parametry pozostawiały wiele do życzenia). Dzięki ekonomicznemu silnikowi diesla T-34 wyróżniał się zasięgiem działania i mniejszą podatno-



Fot. ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie

▶ Czołg T-34 z 1. pułku pancernego przekracza Dniepr w Smoleńsku; jesień 1943 roku

cią na ogień aniżeli czołgi wyposażone w silniki benzynowe. Dobre właściwości trakcyjne w trudnym terenie i zdolność pokonywania przeszkód wynikały z korzystnego stosunku mocy do masy „trzyczwórk-

ki”, a dodatkowym atutem były szerokie gąsienice (rozłożenie nacisku na grunt). Biorąc pod uwagę te wszystkie czynniki, wydawać by się mogło, że związki pancerne nasycone nowoczesnymi czołgami – a w przededniu wojny w Okręgach Zachodnich Armii Czerwonej były korpusy zmechanizowane mające po kilkaset T-34 oraz cięższych KW (pancerz do 76 mm) – powinny być niemal niezniszczalne.

Dane taktyczno-techniczne czołgów wczesnej wersji produkcyjnej:

masa bojowa	26,8 t
grubość pancerza (przód kadłuba)	45 mm
Napęd	silnik diesla W-2 o mocy maks. 500 KM
Uzbrojenie	armata kal. 76,2 mm (L-11, potem F-34), dwa karabiny maszynowe DT kal. 7,62 mm
prędkość maksymalna (po drodze)	55 km/h
Zasięg	300 km
załoga	4 ludzi

▶ T-34 (model z 1942 roku) wydobyty kilka lat temu z bagien w okolicach Pskowa, eksponowany w skansenie wojennym na tzw. Linii Stalina



Fot. M. Mackiewicz

Letnia katastrofa

Tymczasem okazało się, że nie dość, iż były „zniszczalne”, to jeszcze cena w postaci utraconego sprzętu i ludzi, jaką za ich unicestwienie zapłacił Wehrmacht, była nadspodziewanie niska. W czasach ZSRR ten istny fenomen tłumaczono różnie, chociaż zawsze kłamliwie. Dziś nie ulega już raczej wątpliwości, że monstrualna armia stalinowskich niewolników po prostu się rozpadła, masowo porzucając broń i oddając się do niewoli. Dobitnie świadczą o tym setki niemieckich zdjęć pokazujących porzucone na poboczach dróg nietknięte wojną radzieckie tanki, w tym T-34. Oczywiście zdarzały się wyjątki, a zdecydowany atak nowoczesnych radzieckich czołgów kończył się zazwyczaj paniczną rejteradą niemieckich najeźdźców, którzy tylko w sprzyjających okolicznościach

mogli wyeliminować stalinowskiego mastodonta. Tyle że nawet niezachwiana wola walki nie zawsze wystarczała, chluba Armii Czerwonej okazała się bowiem konstrukcją niedopracowaną. Czołg T-34 tworzone w trudzie i znoju, ale przede wszystkim w pośpiechu. W chwili wdrażania produkcji seryjnej radzieckie kierownictwo zdawało sobie sprawę z jego braków, ale wybuch wojny pokrzyżował szybkie dopracowanie zmodernizowanego modelu i trzeba było na niego czekać na dobrą sprawę do 1943 roku (pojawiała się wówczas przebudowana wersja uzbrojona w armatę 85 mm). Kłopoty ze skrzynią biegów i układem przeniesienia napędu były wręcz legendarne. Podkreślano złą jakość części, co w połączeniu z niską kulturą techniczną nieprzeszkolonych załogantów (a tacy przeważali w 1941 roku) prowadziło do nagminnego psucia maszyn. Cechą wspólną wszystkich radzieckich czołgów było też kiepskie wyposażenie (optyka, sprzęt łączności) oraz bardzo niski komfort pracy załogi (ciasnota wnętrza, brak wentylacji), co podkreślali pancernicy mający okazję przesiąść się do alianckich wozów z Lend-Lease'u. Jakby tego było mało, dochodziły kwestie taktyczne i chaos organizacyjny: brak współpracy i niedziałająca *de facto* logistyka (ekipy remontowe, zaopatrzeniowe, ewakuacyjne). Miary nieszczyć dopełniał niedobór amunicji przeciwpancernej kalibru 76,2 mm, której produkcja bardzo kulała.

▶ Czołg T-34 z armatą 76 mm ze zbiorów Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu



▶ T-34 z Brygady im. Bohaterów Westerplatte podczas forsowania Wisły; lato 1944 roku

Fot. ze zbiorów Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie

A jednak najlepszy?

Można powiedzieć, że były to typowe braki i niedociągnięcia „wieku dziecięcego”. W toku wojny wiele mankamentów udało się wyeliminować, a wartość T-34 docenili także Niemcy, tworząc słynną Panterę, ewidentnie inspirowaną „trzczywką”. Zdobyte egzemplarze, przynajmniej kilkaset, chętnie włączali do własnych jednostek. T-34, nawet jeśli trudno uznać go za najlepszy czołg II wojny światowej (wątpliwe, czy jakkolwiek wóz zasługuje na to miano), okazał się udaną maszyną

i bez wątpienia wydatnie przyczynił się do zwycięstwa nad Niemcami. Dzisiaj „trzczywki” pierwszej wersji, a więc z armatą 76 mm, są rzadką ozdobą muzealnych kolekcji.

Użytkownikami T-34 byli także Polacy. Czołgi trafiły do 1. pułku pancernego, który chrzest bojowy przeszedł jesienią 1943 roku pod Lenino; potem stanowiły trzon Brygady Pancerniej im. Bohaterów Westerplatte. To właśnie czołgami tej pierwszej wersji (określanej zazwyczaj T-34/76) walczone latem 1944 roku pod Studziankami. Warto o tym pamiętać, oglądając *Czterech pancernych*. Otóż czołg Janka i jego kolegów jest „ahistoryczny” – to druga wersja, czyli T-34/85 (będąca w rzeczywistości niemal zupełnie innym czołgiem), a takie do Brygady trafiły dopiero w 1945 roku. Oczywiście, w filmie łatwiej było wykorzystać czołg późniejszej wersji, tym bardziej że wozy te produkowano w Polsce i wciąż znajdowały się na stanie jednostek. ■

Michał Mackiewicz – archeolog, pracownik Działu Historii Wojskowości Muzeum Wojska Polskiego; zajmuje się historią wojen i uzbrojenia oraz archeologią militarną; autor licznych artykułów o tematyce historyczno-wojskowej, współautor książki *Kircholm-Kluszyn, zwycięstwa husarii* (2011)



Fot. M. Mackiewicz