

MOTOCYKLE ZÜNDAPP W SŁUŻBIE III RZESZY • POMŚCIĆ WESTERPLATTE

MILITARIA

XX wieku

Nr 3(48) • maj-czerwiec 2012 • CENA 13,99 zł (stawka 5% VAT)

Nakład 14 950 egz.

ILUSTROWANY MAGAZYN HISTORYCZNY

www.kagero.pl

Grób chorążego Brocha



ISSN 1732-4491

05



Pancerniacy 1. Dywizji Pancernej



MSPO

XX Międzynarodowy Salon
Przemysłu Obronnego

3-6.09.2012, Kielce

Patronat honorowy Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej

Wydarzenie wiodące: Wystawa Narodowa Włoch

TargiKielce

EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

20
lat



www.mspo.pl

Najważniejsze targi obronne w Europie Centralnej



ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce

DYREKTOR PROJEKTU: Agnieszka Białek

tel. 41 365 12 49, fax 41 365 14 25, e-mail: mspo@targikielce.pl, bialek.a@targikielce.pl

LOTNICTWO

Zarys dziejów rozwoju ciężkich samolotów bombowych w ZSRR. Od Jug-1 do TB-4 4

Grób chorążego Brocha 16

OKRETY

Jerzy Hedinger – oficer nawigacyjny ORP „Ryś” 24

Seehund – ostatnia inicjatywa Kriegsmarine 28

BRON PANCERNA

Motocykle Zündapp w służbie III Rzeszy 40

Niemieckie czołgi mostowe 1939–1943 48

Pancerniacy 1. Dywizji

Pancernej. Szcockie początki 54

Pomścił Westerplatte. 72

INNE

Zarys działań 1. Warszawskiej Brygady Kawalerii w bitwie o Borujsko 80

BRON I BARWA

Pz.Kpfw. V Panther 86

MILITARIA

20-209 Lublin

ul. Melgiewska 9F

tel./fax 081 749 11 81

www.militariaxxw.kagero.pl

Redaktor naczelny: Damian Majas

Sekretarz redakcji:

Stanisław Powła-Niedźwiecki

Opracowanie graficzne:

Małgorzata Dudziak, Łukasz Maj,

Marcin Wachowicz, Damian Majas

Zespół: Łukasz Gładysiak, Marian Krzyżan,

Leszek Molendowski, Marek J. Murawski,

Arkadiusz Wróbel, Robert Wróblewski

Współpracownicy: Jarosław Chorzepa, Ian McPherson (Australia), Neil Page (UK), George Parada (Kanada), Tom Żmuda (USA)

Ilustratorzy: Stefan Damiński, Waldemar Góralski, Stanisław Krzysztof Mokwa, Marek Ryś, Arkadiusz Wróbel, Jacek Pasieczny

DTP: Małgorzata Dudziak, KAGERO STUDIO

Korekta: Stanisław Powła-Niedźwiecki

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych, zastrzega sobie prawo redagowania nadesłanych tekstów i nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Oplnie wyrażone w artykułach są prywatnymi opiniami autorów, za które Redakcja nie ponosi odpowiedzialności.

Wydawca: KAGERO Publishing Sp. z o.o.

ul. Melgiewska 9F, 20-209 Lublin

tel./fax 0 81 749 11 81

www.kagero.pl, kagero@kagero.pl

Marketing: Joanna Majas (dyr.)

marketing@kagero.pl

Sprzedaż: Mariusz Andryszczuk

(dyrektor sprzedaży) tel. 0 81 749 20 20

Wydawca magazynu historycznego Militaria XX wieku ostrzega P.T. Sprzedawców, że sprzedaje aktualnych i archiwalnych numerów czasopisma po innej cenie niż wydrukowana na okładce jest działaniem na szkodę Wydawcy i skutkuje odpowiedzialnością karną.

ISSN 1732-4491

POLECAMY

LOTNICTWO

OKRETY

UMUNDUROWANIE

BRON PANCERNA

INNE

BRON I BARWA

SCHRONY

LISTY I POLEMIKI



■ „Niektóre samoloty zostały postrzelane, ale wróciły szczęśliwie do bazy, z wyjątkiem Jaka pilotowanego przez chor. Aleksandra Brocha. Ani lotnika, ani szczątków jego samolotu nigdy nie znaleziono. Najprawdopodobniej maszynę pochłonięły fale Bałtyku.” „Sprawa pilota Brocha nie jest dotychczas wyjaśniona, zwłok pilota ani szczątków samolotu nie odnaleziono, prawdopodobnie samolot z pilotem wpadł do morza...” Cała powojenna literatura lotnicza odbiera chor. Aleksandrowi Brochowi z 1. PLM „Warszawa” prawo do znanego miejsca spoczynku. Tymczasem nie wiadomo, czy rzeczywiście wpadł ze swym Jakiem do morza. Znane jest za to dobrze jego miejsce pochówku.

Grób chorążego Brocha – str. 16



■ W pierwszej połowie XX wieku armia niemiecka była największym użytkownikiem motocykli na świecie. Sytuacja w jakiej po zakończeniu wojny światowej znalazła się Republika Weimarska, w tym przede wszystkim obostreżenie dotyczące nowoczesnych środków walki możliwych do wdrożenia na służbę, wywołała konieczność poszukiwania rozwiązań alternatywnych. Jak się okazało jednym z nich były jednoślady, których rola w siłach zbrojnych zaczęła szybko wzrastać. Wśród dostawców tego rodzaju pojazdów wyróżniało się norymberskie przedsiębiorstwo Zündapp.

Motocykle Zündapp w służbie III Rzeszy – str. 40



Pancerniacy 1. Dywizji Pancernej. Szcockie początki – str. 54

■ Upadek Francji był dla polskich żołnierzy i ich dowódców szokiem. Przekonanie o militarnej potędze zachodniego sojusznika, u boku którego można byłoby kontynuować walkę okazało się być jedynie iluzją. Przebrani w cywilne ubrania, z podrobionymi dokumentami lub bez nich, polscy żołnierze ruszyli po raz kolejny na zachód. Wyspy brytyjskie były dla nich ostatnim celem podróży. Część z nich miała szczęście i przeżyła kanał La Manche razem ze swoimi oddziałami. Po „drugiej stronie” spotkali się z przyjęciem, jakiego się nie spodziewali. Nowi gospodarze witali Polaków z entuzjazmem dalekim od przysłowiowej angielskiej flegmy. Francuski bałagan szybko poszedł w zapomnienie. „Nowy” sojusznik wydawał się być zupełnie różny od swego poprzednika.

www.kagero.pl

Zarys dziejów rozwoju ciężkich samolotów bombowych w ZSRR

Od Jug-1 do TB-4

MICHAŁ GLOCK

Unaszego wschodniego sąsiada dosyć szybko dostrzeżono korzyści z posiadania wielkich, wielosilnikowych samolotów zdolnych do pokonywania dalekich dystansów z dużym ładunkiem bomb na pokładzie. To też Rosja stała się światowym prekursorem w dziedzinie dużych wielosilnikowych samolotów.

Na długo przed wybuchem I wojny światowej pierwsze prace rozpoczęli niemal równocześnie dwaj inżynierowie: Wasilij Sliesarijew i Igor Sikorski. Samolot tego pierwszego (*Swjatogor*) nie zdołał nawet wzbić się w powietrze, gdyż na przeszkodzie stanęła wojna, rewolucja i śmierć samego konstruktora zabitego na jednej z ulic Piotrogradu w 1921 roku.

Inaczej potoczyła się kariera Sikorskiego. Zbudowany z wielkim wysiłkiem w Rosyjsko-Bałtyckiej Fabryce Wagonów (*Russko-Baltijski Wagonnom Zawod*) samolot nie spisywał się najlepiej w powietrzu. Podobnie jak konstrukcja konkurenta był to dwupłat z dużym kadłubem i początkowo tylko dwoma silnikami. Nazwano go „Grand”. Następnie dodano dwa kolejne, gdyż na próbach stwierdzono zbyt małą moc układu napędowego. W pierwotnym wariantcie zastosowano popularny układ tandemowy tj. dwa silniki pchające i dwa ciągnące¹ (identyczny układ silników stosowali Niemcy w swoich wielkich bombowcach typu R). Po pierwszych próbach uznano, iż takie rozwiązanie jest nieperspektywiczne, poza tym silniki skoncentrowane w jednym miejscu nadwyreżały konstrukcję skrzydła. Ostatecznie wszystkie silniki (tylko ciągnące) rozstawiono równomiernie na dolnym płacie po dwa z każdej strony. Samolot ten nazwano *Russkij Witiaż* i stał się on punktem wyjścia do zaprojektowania bombowców typu *Ilja Muromiec*.

Pierwszy oblot tego ostatniego miał miejsce 13 (26) grudnia 1913 roku. Pilotował sam konstruktor i lot ten okazał się niebywałym sukcesem. Od razu zamówiono na potrzeby sił powietrznych 10 egzemplarzy (nieznacznie unowocześnionych), a po wybuchu wojny kolejne. Do 1917 siły powietrzne otrzymały 62 „powietrzne okręty” – bo tak określano samoloty tego typu². Jeden z samolotów ukończono w wersji mor-



Bombowiec TB-3 z silnikami M-34 RN. Widać charakterystyczną osłonę przedniego karabinu maszynowego i pojedyncze duże koła

W rosyjskim społeczeństwie wciąż niezwykle popularny jest mit jakoby ZSRR był państwem ludzi miłujących pokój. Zapomina się przy okazji, że na przełomie lat 20. i 30. w „pierwszym państwie robotników i chłopów” rozpoczęto realizację zbrojeń na niespotykaną dotąd skalę. Jednym z ważniejszych programów w tym czasie była budowa praktycznie od podstaw potężnego lotnictwa bombowego, którego kośćcem były brygady ciężkich bombowców. Ich zadaniem nie było bynajmniej zrzucanie ulotek propagandowych.

skiej z pływakami. Stał się on jednocześnie największym wodnosamolotem na świecie³.

W toku produkcji natrafiono jednak na spore problemy z pozyskaniem odpowiednich silników. Musiały mieć nie tylko możliwe dużą moc i niezawodność, ale także być niebyt ciężkie, aby nie narażać delikatnej konstrukcji skrzydeł.

W efekcie rosyjskie lotnictwo zyskało całą gamę samolotów *Ilja Muromiec* różniących się silnikami i drobnymi elementami wyposażenia oraz kształtem kabiny.

Samoloty niestety okazały się dosyć trudne w obsłudze, głównie naziemnej oraz podatne na uszkodzenia (kadłuby kryte sklejką, skrzydła płótnem). Pomimo tego bombowce, które przetrwały wojnę były aktywnie wykorzystywane w czasie wojny domowej, walki z wojskami interwentów, a nawet w czasie wojny z Polską⁴. Pomiędzy 1918 a 1923 rokiem lotnictwo „czerwonych” wykorzystywało 20 bombowców typu *Ilja Muromiec* z czego kilkana-

ście złożono w Piotrogradzie już za władzy bolszewików.

W pierwszych latach pokoju samoloty nie miały godnego zajęcia w siłach zbrojnych i w końcu trafiły do lotnictwa cywilnego, gdzie wykorzystywane były do lotów pocztowych. Około 1923 roku rozebrano ostatnie z zachowanych *Muromców*.

Prawie jednocześnie z wycofaniem ostatnich wielkich samolotów bombowych rozpoczęto poszukiwanie nowych konstrukcji.

Na ten okres przypada także dosyć tajemniczy epizod wykorzystywania w Rosji niemieckich bombowców typu G produkowanych w zakładach Friedrichshafen.

Wg Szawrowa⁵ były to samoloty typu G VIa. Jest to jednak mało możliwe gdyż wyprodukowano tylko 2 samoloty tej wersji i oba zostały rozebrane w Niemczech po zakończeniu wojny. Najprawdopodobniej były to samoloty starszej wersji IV lub nawet III. Jeden samolot tego typu na pewno

doleciał do Moskwy z ładunkiem medykamentów w 1920 roku (wysłali go niemieccy komuniści z bratnią pomocą). Drugi kupiono w 1922 roku.

Własny przemysł zrujnowany wojną i rewolucją nie był w stanie rozpocząć produkcji nowego samolotu. Brakowało nie tylko materiałów, ale także wizji nowych konstrukcji. Lata 20. to okres kiedy dopiero krystalizowały się poglądy na temat roli bombowców w ewentualnym konflikcie zbrojnym i generalnie pojęcie „panowania w powietrzu”. Wielkim entuzjastą bombowców był amerykański generał Billy Mitchell. Jego próby bombardowania za pomocą nowych bombowców *Martin MB-2* starych poniemieckich okrętów były bardzo widowiskowe, choć trudno uznać te próby za w pełni obiektywne⁶.

Innym problemem na jaki natrafiono to niezwykle skromna kadra inżynierska zdolna projektować nowe samoloty. Sam Igor Sikorski emigrował do Stanów Zjednoczonych stając się jednym z bardziej znanych tamtejszych konstruktorów. Andriej Tupolew dopiero rozpoczynał karierę samodzielnego konstruktora.

W Europie w tym czasie przeważał pogląd, że samoloty bombowe to broń barbarzyńska i przy okazji różnych konferencji, w czasie których próbowano ograniczyć zbrojenia chciano także zakazu wykorzystywania bombowców (podobnie jak np. gazów bojowych). Koncentrowano się raczej na konstrukcjach małych samolotów (z reguły jedno-, rzadziej dwusilnikowych). Duże samoloty o metalowej konstrukcji budowano zazwyczaj dla żeglugi cywilnej.

Z drugiej jednak strony modne były koncepcje włoskiego generała Giulio Douheta, który opublikował w 1921 r. traktat o „panowaniu w powietrzu” gdzie główną rolę w nadchodzącej wojnie przypisał bombowcom wykonującym ataki na cele nie tylko militarne, ale także cywilne, aby tym samym złamać ducha narodu...

W latach 20. w ZSRR duże samoloty projektowano sporadycznie. Jednym z nich był samolot noszący oznaczenie GASN (pol. Hydroplan Specjalnego Znaczenia). Był to pływakowy samolot Grigoriewicza (dwusilnikowy dwupłat z pokryciem drewnianym i płóciennym) mający spełniać rolę samolotu torpedowego. Jeden lot wykonano na nim jesienią 1921 roku. Następnie cały program został skasowany jako nieperspektywiczny⁷. Inną konstrukcją tych czasów był bombowiec B-1. Prace nad tą maszyną rozpoczęto w marcu 1924 roku pod kierunkiem Ł. D. Kołpakowa-Miroszniczenki. Zbudowany samolot był klasycznym drewnianym dwupłatem napędzanym dwoma silnikami M-5 (kopia amerykańskich silników *Ford Liberty* o mocy 400 KM). Przez cały 1925 rok trwały próby, w czasie których stwierdzono, że samolot nie spełnia oczekiwań Dowództwa Sił



Radzieccy piloci na samolocie Farman F-62 Goliath



Seryjny TB-1 w czasie przygotowań do ćwiczeń. Odkryta kabina załogi w czasie postoju była zakrywana brezentem. Pod samolotem widać bombę gotową do podwieszenia

Powietrznych. Próbowano jeszcze samolot modyfikować, ale próby te spełzły na niczym wobec braku zainteresowania ze strony czynników państwowych.

Skoro próby zaprojektowania nowego samolotu nie dały rezultatu uznano, że najlepszym rozwiązaniem będzie zakup maszyn zagranicą. Pierwsze kroki skierowano oczywiście do Niemiec, lecz niemieckie firmy na początku lat 20. nie dysponowały konstrukcjami jakich poszukiwali Rosjanie. Nie przeszkodziło to jednak aby 29 stycznia 1923 nawiązać bliską współpracę z Junkersem (o czym niżej).

Chłodne kontakty z Anglikami także nie wróżyły powodzenia, choć *Vickers* proponował sprzedaż swoich dwusilnikowych

bombowców *Vickers Virginia*. Pozostały tylko firmy francuskie. Kontakty z nimi znacznie ułatwiało nawiązanie kontaktów dyplomatycznych w 1924 roku oraz rozwiązanie kwestii spornych takich jak sprawa rosyjskiej eskadry w Bizercie.

W fabryce Farmana zakupiono 4 samoloty bombowe *Goliath*. W ZSRR dostały one oznaczenie FG-62, a popularnie nazywane były „balkonami” ze względu na charakterystyczny kształt przedniej części kadłuba. Rozmontowane samoloty do jesieni 1925 roku przewieziono pod Leningrad (do Gatchyny) gdzie 2 z nich w ciągu kilku tygodni zostały złożone i skierowane na próby państwowe (kolejne dwa złożono w styczniu 1926 roku). Po pierwsze samoloty trafiły do ZSRR poważ-



TB-1A. Maszyny tego typu były pierwszymi masowo wykorzystywanymi samolotami torpedowymi



Rozbity F-62 na lotnisku w Trocku pod Leningradem. Zdjęcie wykonano 18 czerwca 1926 roku



Prototypowy TB-3 wyciągany na próby w grudniu 1930 roku. Samolot w miejsce kół ma zainstalowane specjalne łyżwy pozwalające na bezpieczne lądowanie na śniegu

nie uszkodzone w czasie transportu. Gdy je złożono okazało się na przykład, że skrzydła mają o 1 metr większą rozpiętość niż to wynikało z dokumentów. Mniejszych niedoróbek było sporo. Z samolotów utworzono 1. Ciężki Dywizjon, przekształcony następnie w 55. Dywizjon Lotniczy na lotnisku w Trocku (ówczesna nazwa Gaczniny).

Samoloty te koncepcyjnie niewiele różniły się do bombowców *Ilja Muromiec* z czasów carskich to też nie traktowano ich jako maszyny *stricto* bojowe, lecz raczej

jako szkolne. Głównie chodziło o wypracowanie nowych koncepcji wykorzystania tego typu samolotów oraz o organizację związków taktycznych i szkolenie obsługi naziemnej. Załogi narzekały na trudny (ciężki) pilotaż oraz zbyt duży hałas silników niezwykle uciążliwy dla załogi⁸. Poza tym prędkość na poziomie 120 km była zbyt mała nawet jak na standardy minionej wojny. Francuskie silniki *Lorraine-Dietrich 12Eb* były ciężkie i co gorsza podatne na uszkodzenia, za to były najtańsze ze

wszystkich oferowanych Rosjanom. W zimie zamarzały tak, że nie sposób było je uruchomić, w lecie przegrzewały się i kilkakrotnie dochodziło do pożarów. Poza tym nie służyło im paliwo stosowane przez radzieckich mechaników. Aby wyszkolić lotników do lotów na wielosilnikowym samolocie zakupiono w Anglii specjalnie w tym celu pojedynczy egzemplarz samolotu transportowego *Vickers Vernon*.

Farmany dotrwały w służbie do 1930 roku gdy po raz ostatni wykorzystano je na manewrach w rejonie Charkowa.

Własności eksploatacyjne francuskich samolotów nie zachwyciły, a poza tym radziecki przemysł głównie potrzebował nowych technologii i takie właśnie znaleziono w Niemczech.

Uwagę radzieckiego Dowództwa Sił Powietrznych zwróciły konstrukcje zakładów Junkersa, gdzie już od czasów wojny produkowano samoloty wykonane wyłącznie z metalu. Początkowo były to myśliwce lub samoloty szturmowe, w późniejszym okresie opracowywano większe maszyny. Miały one wiele zalet, ale głównie chodziło o to, aby były one mniej podatne na uszkodzenia mechaniczne wynikające z eksploatacji na trawiastych lotniskach i można ich było używać przy każdej pogodzie.

Radzieccy lotnicy zainteresowali się zwłaszcza dużym, trzysilnikowym samolotem pasażerskim G-24. Pierwsza maszyna tego typu wystartowała do lotu próbnego 18 września 1924 roku. Niestety aliancka komisja pilnująca przestrzegania traktatu wersalskiego stwierdziła, że samolot może być wykorzystywany do celów militarnych i zakazała jego produkcji. Zakaz dotyczył oczywiście tylko zakładów położonych na terenie Niemiec, więc Junkers przeniósł swoją montownię do Szwecji i do Szwajcarii. W Dessau produkowano tylko niewielkie samoloty pasażerskie i ewentualnie elementy większych samolotów które wysyłano koleją lub statkami do montowni poza granicami gdzie składano samoloty.

W marcu 1925 roku pierwszy G-24 przyleciał do Moskwy, aby mogli się z nim zapoznać radzieccy dygnitarze oraz piloci. Oceny były bardzo wysokie. Już 1 lipca 1925 podpisano z Junkersem pierwszy kontrakt na dostarczenie 3 samolotów *Junkers G-24* w wersji bombowej noszącej oznaczenie K-30. Strona niemiecka szybko zrealizowała zamówienie gdyż od połowy 1924 roku prowadzono w sekrecie prace właśnie nad wersją przeznaczoną dla sił zbrojnych⁹. W ZSRR nowe samoloty otrzymały oznaczenie Jug-1. Oznaczenie było jednak mylące. Dwie pierwsze litery oznaczały producenta, natomiast trzecia „G” (od *gruzowej*) oznaczać miała, że samolot jest maszyną transportową.

Od wersji cywilnej różniła się ona inną konstrukcją środkowego segmentu kadłuba, mniejszą ilością okien, uchwytów na



TB-3 M-17 w locie. Pierwsza połowa lat 30.

bomby oraz wmontowaniem w podłogę pojedynczego, ruchomego stanowiska dla karabinu *Lewis* broniącego dolnej półsfery. W razie potrzeby stanowisko wciągano do wnętrza, a wtedy jego miejsce zajmował celownik bombowy. Na grzbiecie kadłuba znajdowały się dwa dodatkowe stanowiska karabinów maszynowych (każde dla dwóch karabinów *Lewis* kal. 7,7 mm wz. 1924 na poręczowej obrotnicy). Pierwsze z nich znajdowało się zaraz za otwartą kabiną pilotów, drugie umieszczono na wysokości tylnej krawędzi skrzydła. Samoloty w wersji wojskowej otrzymały silniejsze silniki L 5 o mocy 310 KM (wcześniej były to silniki L 2 o mocy 230 KM).

Już w trakcie eksploatacji wyszły na jaw liczne niedoróbki. Niezwykle zawodny okazał się cały system chłodzenia silników, a także przeciekające zbiorniki paliwa. Nie najlepszej jakości okazały się także pompy paliwowe i system olejowy. Awarie trapiły także wewnętrzną instalację łączności i przyrządy nawigacyjne. Większość z nich spowodowana była wibracjami kadłuba, a w drugim rzędzie warunkami pogodowymi w których przyszło działać radzieckim bombowcom. Problemy z silnikami były spowodowane również kiepską jakością paliwa stosowaną przez Rosjan (to sąmo było z silnikami francuskimi).

Nowe samoloty w ZSRR zyskały sobie uznanie. Jednocześnie przedstawiciele zakładów Junkersa podpisali umowę, w ramach której zobowiązali się do rekonstrukcji fabryki lotniczej w Filjach pod Moskwą, która miała stać się głównym ośrodkiem produkcji lotniczej¹⁰.

Junkers otrzymał na ten cel dotację od rządu radzieckiego w wysokości 1 mln rubli. Same samoloty serii informacyjnej kosztowały po 228 tys. rubli. Poza tym Rosjanie zobowiązali się do składania zamówień na samoloty w tej fabryce w wysokości 10–12 mln rubli. Oczywiście przy zakładanej wydajności 400 maszyn rocznie¹¹. W rzeczywistości stronie radzieckiej chodziło wyłącznie o zapoznanie się z tech-



TB-3A – *Awiaarktika*. Samolot ten w 1937 roku odbył rekordowy przelot nad biegunem północnym



Podstawowymi samolotami carskiego lotnictwa bombowego były maszyny *Ilja Muromiec* zaprojektowane przez Sikorskiego...



... nie było dla nich alternatywy także w lotnictwie „czerwonych” w czasie wojny domowej i wojny z Polską w 1920 roku

nologią budowy samolotów z metalu oraz produkcji duraluminium. Gdy radzieccy konstruktorzy w tym Andriej Tupolew zapoznali się ze szczegółami budowy tego typu maszyn niemiecka współpraca nie była konieczna. Łącznie do stycznia 1928 roku zakłady Junkersa dostarczyły ZSRR 23 bombowce tego typu. Przy okazji wyszła na jaw afera korupcyjna¹², gdyż okazało się, że Niemcy przekupili osoby zajmujące stanowiska w dowództwie sił powietrznych

co skutkowało zakupem samolotów po zawyżonej o 75 tys. rubli cenie¹³.

Gdy Niemcy wywiązali się z części zamówień (do których strona radziecka zgłaszała różne zastrzeżenia) Politbiuro uznało 4 marca 1926 roku, że trzeba koniecznie umowę rozwiązać, skoro opanowano już technologię, na której Rosjanom zależało. Nie było to jednak takie proste, gdyż w międzyczasie fabryka Junkersa borykająca się z długami została znacjonalizowana



TB-3 z silnikami M-17 wykorzystywano także do przewozu ciężarówek, armat a nawet, jak widać na zdjęciu, czołgów. W tym wypadku pod samolotem zawieszono czołg T-37



Prototyp ANT-4 tuż przed pierwszym lotem. Samolot nie był wyposażony w specjalne łyżwy ułatwiające start ze śniegu tylko w normalne koła



Przygotowywania do pierwszego lotu samolotu ANT-20 Maksim Gorkij. Czerwiec 1934 roku

i była od tej pory przedsięwzięciem państwowym. Tym samym kwestia rozwiązania umowy stała się sprawą o charakterze międzynarodowym, gdyż strona radziecka nie chciała zadrażniać stosunków ze swoim najbliższym europejskim partnerem.

Negocjacje trwały do połowy lutego 1927 roku i już 1 marca podpisano porozumienie, na mocy którego koncesja wydana Junkersowi niecałe 4 lata wcześniej

przestała obowiązywać. Rekompensata dla strony niemieckiej wyniosła trochę ponad 3 mln rubli (na początku negocjacji domagano się ponad 12 mln).

Junkers dostarczył do ZSRR także pływaki do samolotów (łącznie 12 par) i dodatkowe silniki (18 sztuk)¹⁴. Te ostatnie, typu L5 okazały się szczególnie zawodne i były przyczyną kilku wypadków (na szczęście obyło się bez ofiar w ludziach).

Pływakami zamówiono z myślą wykorzystania Jug-1 w lotnictwie morskim. Samoloty tego typu stały się pierwszymi nowoczesnymi radzieckimi samolotami torpedowymi (wykorzystywano torpedy TAN-12 zrzucane z niskiego pułapu bez spadochronu hamującego). Według stanu na 1 września 1929 roku siły powietrzne miały na stanie 15 bombowców tego typu na podwoziu kołowym (w 55. i 57. Dywizjonie Lotniczym) i 7 samolotów na pływakach w 62. Samodzielnym Dywizjonie Lotniczym (w składzie Morskich Sił Morza Bałtyckiego)¹⁵. Samoloty Junkersa w aktywnej służbie pozostały relatywnie krótko. Pierwsze bombowce przerobiono na cywilne samoloty pasażerskie już w maju 1930 roku. Do końca roku do przedsiębiorstwa „Dobroliet”¹⁶ przekazano 10 samolotów tego typu. 4 kolejne w następnym roku i w 1932 roku 2 ostatnie¹⁷. Wykorzystywano je początkowo na liniach łączących Moskwę z Charkowem i innymi miastami na południu ZSRR. W miarę jak do służby wchodziły nowsze samoloty, Junkersy (już pod oznaczeniem PS-5) trafiły na Syberię i Daleki Wschód. Kilka maszyn na pływakach obsługiwało połączenia wzdłuż syberyjskich rzek, na przykład Leny. Ostatnie spisano ze stanu na przełomie 1939/1940 roku.

W czasie gdy podjęto decyzję o zakupie samolotów bombowych w Niemczech Andriej Tupolew i jego zespół pracowali już nad koncepcją nowego samolotu, który miał być radziecką wersją Jug-1. Pomysł na budowę nowego dużego samolotu narodził się gdy upadł ostatecznie program GASN. Siły powietrzne do spółki z marynarką wojenną potrzebowały samolotu torpedowego. Jego zadaniem miało być atakowanie floty ewentualnego przeciwnika, który chciałby zaatakować ważny pod względem strategicznym ośrodek przemysłowy jakim był ówczesny Leningrad. W czasach carskich zadanie obrony podejść do miasta było uproszczone, gdyż za obronę ówczesnej stolicy odpowiadała Centralna Pozycja Minowo-Artyleryjska¹⁸ (pola minowe, flankowane przez ciężkie baterie artylerii nadbrzeżnej wspierane przez pancerniki Floty Bałtyckiej), lecz po zmianie granic na początku lat 20. sytuacja geopolityczna znacznie się zmieniła i Rosji Radzieckiej pozostał tylko skrawek wybrzeża we wschodniej części Zatoki Fińskiej gdzie bazowały resztki Floty Bałtyckiej. W razie ataku, przeciwnika trzeba było zatrzymać możliwie daleko od wyspy Kotlin (z Kronsztadem). Zadanie to mogło wykonać praktycznie tylko lotnictwo, a w szczególności samoloty torpedowe.

Prace zespołu Tupolewa zmierzały do zbudowania samolotu podobnego do Jug-1 (metalowego dolnopłata z wolnonośnym skrzydłem o grubym profilu, krytym falistym duraluminium), lecz szybszego i posiadającego większy udźwig. Zrezygnowano

przy okazji z trzeciego silnika umieszczonego na dziobie (w tym miejscu umieszczono stanowiska karabinów maszynowych i bombardiera) w zamian postanowiono zastosować dwa silniki o większej mocy.

Początkowo poważnie rozważano kwestię zlecenia zaprojektowania nowego samolotu w Wielkiej Brytanii. Anglicy w tym czasie produkowali niewielkie samoloty torpedowe (jednosilnikowe metalowe dwupłaty), lecz nie uznano tych konstrukcji za perspektywiczne. Za opracowanie nowego samolotu zażądano od Rosjan 500 tys. rubli (równowartość w funtach szterlingach) i 18-miesięcznego terminu realizacji zamówienia. Takie warunki były nie do przyjęcia, a poza tym okazało się, że na taki zakup brak walut i od pomysłu odstąpiono¹⁹. Zespół CAGI (pol. Centralny Instytut Aero-Hydrodynamiczny) zadanie zaprojektowania nowego samolotu torpedowego oznaczonego jako ANT-4 wypełnił w 9 miesięcy. Koszty wyniosły około 200 tys. rubli.

W toku prac zaplanowano zakup 2 silników *Bristol Jupiter* (400 KM). Miały one rozpędzić samolot do 190 km/h. Zasięg oszacowano na 1500 km. Jednakże silniki *Bristol* zostały w końcu zamienione na *Napier Lion* o mocy 450 KM i z tymi silnikami nowy bombowiec został skierowany na



Tradycyjny przelot eskadry samolotów bombowych nad Placem Czerwonym w czasie pierwszomajowej defilady

próby. Przebiegły one zadowalająco, choć stwierdzono cały szereg usterek (głównie dotyczących systemu sterowania). Poza tym okazało się, że przy pełnym obciążeniu w granicach 1000 kg silniki *Lion* słabo się spisują i samolot osiągnął prędkość tylko 179 km/h (w miejsce 190/200 km/h). Ocena z prób przeprowadzonych 26 listopada

1925 i 15 lutego 1926 była mimo wszystko bardzo pozytywna.

Wersja bombowa, którą zamówiono kilka miesięcy po pierwszych próbach różniła się od wersji „torpedowej” kilkoma szczegółami. Między innymi w środkowej części kadłuba przewidziano komorę bombową na 1200 kg bomb wzmocnione miało być także uzbro-

MUZEUM ZABYTEKÓW TECHNIKI WOJSKOWEJ



ZAPRASZA NA

II MIĘDZYNARODOWE SPOTKANIA „OLDTIMER MILITARIS”

**PANZER-FARM
CHRCYNNO K. NASIELSKA
25-27 MAJA 2012 R.**

**Gratka dla kolekcjonerów,
pasjonatów historii i techniki
wojskowej, modelarzy.**

Pancerne rarytasy na Farmie Pancernej w Nasielsku

w programie między innymi:

- Wystawa zbiorów Muzeum Zabytków Techniki Wojskowej
- Ekspozycja historycznych pojazdów wojskowych z XX wieku z kraju i ze świata – pokazy sprzętu w ruchu
- Giełda kolekcjonerska części i podzespołów oraz historycznych pojazdów wojskowych
- Prezentacja ofert firm specjalizujących się w renowacji i rekonstrukcji sprzętu militarnego
- Literatura tematyczna, modele, dioramy
- Atrakcje dla dorosłych i najmłodszych



więcej szczegółów na stronie: **WWW.OLDTIMERMILITARIS.PL**

PARTNERZY:



MIASTO NASIELSK



PATRONI MEDIALNI:



Charakterystyka samolotów TB-3 różnych wersji produkcyjnych					
	Prototyp wz. 1932	4M-17*	4M-34*	4M-34RN*	ANT-6A
Masa własna [kg]	10 080	11 207	11 900	12 585	
Masa całkowita [kg]	16 387	17 200	18 100	18 700	
Wymiary [m]					
Długość	24,2	24,2	24,2	25,18	25,18
Rozpiętość	40,5	40,5	40,5	41,82	41,8
Wysokość	8,25	8,25	8,25	8,25	8,25
Typ silników	BMW VI	M-17	M-34	M-34 RN	M-34 RN
Moc [KM]	4 × 730	4 × 700	4 × 750**	4 × 970	4 × 970
Prędkość maksymalna (przy ziemi) [km/h]	213	196	207,5	245	275****
Pułap [m]	3000	3800	3500	5100	5100
Zasięg [km]	—	1350***	1400	2080	2500
Uzbrojenie obronne	—	5 × 7,62 mm	5 × 7,62 mm	4 × 7,62 mm	—
Masa ładunku bombowego	—	1000–4000	1000–4000	1000–4000	—
Załoga	5	11	11	11	8

*dane dla samolotów seryjnych
**można także spotkać zapis 750/800 KM
***z ładunkiem 2000 kg
****na pułapie 2000 m

jenie obronne (do 6 karabinów *Lewis* na 3 obrotnicach), przeprojektowania wymagał także dziób samolotu. Po raz kolejny zmienić musiano silniki. Najpierw chciano wykorzystać dobrze już znane silniki francuskie *Lorraine-Dietrich 12E* o mocy 450 KM (były montowane na samolotach *Goliath* i pierwszych łodziach latających *Dornier Wal*). Jednak było to za mało, aby zapewnić prędkość w granicach 200 km/h (lub nawet więcej). W końcu zdecydowano się na niemieckie silniki *BMW VI* o mocy 600 KM (wg niektórych danych 680 KM). Prace nad tzw. Dublerem, który miał stać się prototypem całej serii zakończyły się w lutym 1928 roku (koszt to kolejne 200 tys. rubli). Cały cykl prób państwowych zakończył się natomiast dopiero w marcu 1929 roku²⁰ i samolot został skierowany do produkcji seryjnej jako TB-1 – ciężki bombowiec pierwszy.

Pierwsze maszyny seryjne opuściły warsztaty zakładu Nr 22 w Filjach w czerwcu 1929 roku (przygotowania do produkcji rozpoczęto już w grudniu 1926 roku)²¹. Do czasu zakończenia produkcji w 1933 roku wyprodukowano 216 samo-

lotów tego typu różnych wersji w tym 66 z pływakami TB-1P (stosowano też oznaczenie TB-1A – od słowa „akwa”).

Samoloty tego typu po wyczerpaniu się rezerwy były kierowane na remont generalny po czym trafiały do Aeroflotu jako maszyny transportowe oznaczone G-1. Samoloty na pływakach kierowano do dalszej służby w Zarządzie Wielkiej Drogi Północnej.

Pewną konkurencją dla TB-1 był bombowy półtorapłat (kadłub i skrzydła kryte sklejką), który zaczęto projektować w styczniu 1927 r. (gdy zakończono program B-1)²². Początkowo samolot oznaczany jako TB-2 (lub Ł-2) miał być napędzany francuskimi silnikami *Lorraine-Dietrich 12E*, ale tuż przed próbami zainstalowano dużo lepsze jednostki *BMW VI*. Samolot miał udźwignąć 2000 kg bomb (800 kg w łuku bombowym, reszta pod skrzydłami). Na próbach okazał się nawet szybszy niż TB-1 bo bez problemu osiągał ponad 210 km/h dzięki dopracowanej aerodynamice. Był także dużo tańszy i prostszy w budowie. Niestety zrezygnowano z niego gdyż Do-

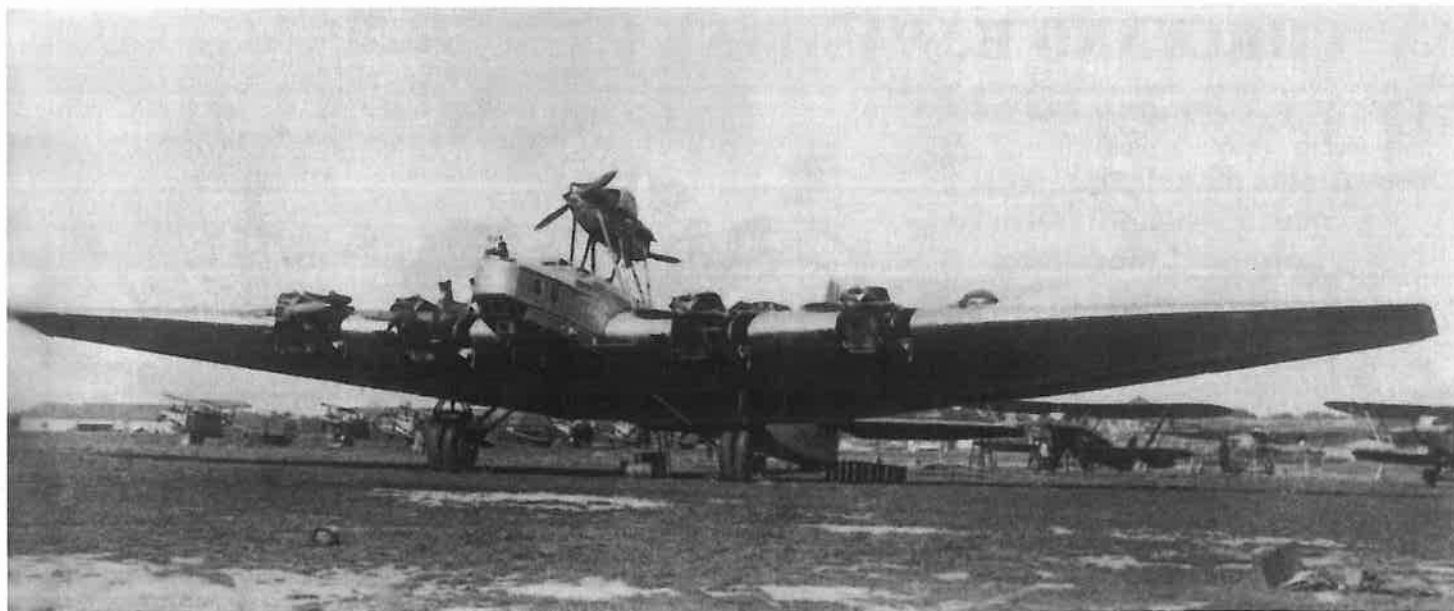
wództwo Sił Powietrznych uznało konstrukcję za przestarzałą²³.

Jeszcze nie rozpoczęto na dobre prób TB-1, a Tupolew i jego zespół już pełną parą pracował nad dużo większym samolotem, który stał się symbolem radzieckiego przemysłu lotniczego początku lat 30. Mowa o samolocie TB-3 najliczniej budowanym ciężkim bombowcem swoich czasów.

Geneza TB-3 sięga mniej więcej połowy lat 20. gdyż żywa była jeszcze koncepcja „eksportu rewolucji”. Rozważano w tym czasie budowę wielkiego samolotu transportowego zdolnego do udźwignięcia ładunku o ciężarze do 8–9 ton przewożonego na zewnątrz pod kadłubem (planowano, że nowy samolot będzie zdolny udźwignąć nawet kuter torpedowy stąd nowa maszyna musiała mieć dodatkowo szeroko rozstawione golenie podwozia)²⁴. Prace zleciło Specjalne Biuro Techniczne ds. Wojennych Wynałazków (znane też jako *Ostechbiuro*). Wyasygnowano przy okazji na ten cel kwotę 100 000 rubli. Od początku zakładano, że samolot musi być 4-silnikowy (przewidywano silniki *Wright T-3*, ale na prototypie zastosowano *Curtiss Conqueror V-1550*)²⁵.

Oczywiście nowy samolot od początku wydawał się idealny dla sił lotniczych, gdyż przewyższał wszystko czym dysponowano na Zachodzie.

Pierwsze próby ANT-6 (takie oznaczenie samolot miał pierwotnie) przeszły zadowalająco, choć ponownie stwierdzono całą masę usterek i ponownie okazało się, że zastosowane silniki są stanowczo za słabe. Aby zaoszczędzić na czasie wybrano do prób silniki *BMW VI* o mocy 730 KM (wcześniej na TB-1 stosowano słabszą wersję tych silników o mocy 600/680 KM). Na próbach przeprowadzonych 25 kwietnia 1931 prędkość maksymalna wynosiła 213 km/h mniej o około 7 km/h niż zakładał



Prototypowy TB-4 gotowy do lotów próbnych w lipcu 1933 roku

Charakterystyka ciężkich samolotów bombowych wykorzystywanych w ZSRR w okresie międzywojennym

	Farman FG-62	JUG-1	TB-1-M-17	TB-3-M-17	TB-4
Masa własna [kg]	3950	3860	4429	11 207	21 400
Masa całkowita [kg]	6200	6500	6717	17 200	33 000
Wymiary [m]					
Długość	14,8	15,2	18	24,2	32
Rozpiętość	26,5	29,9	28,7	40,5	54
Wysokość				8,25	11,73
Typ silników	Lorraine-Dietrich 12Eb	L5	M-17	M-17	M-34
Moc [KM]	2 × 450	2 × 320	2 × 680	4 × 700	6 × 830
Prędkość maksymalna [km/h]	174	175	206	196	200
Pułap [m]	4000	2850	4920	3800	2750
Zasięg [km]	780	1050	1000	1350***	1000
Uzbrojenie obronne	5 × 7,62 mm	5 × 7,62 mm	5 × 7,62 mm	5 × 7,62 mm	2 × 20 mm, 10 × 7,62
Masa ładunku bombowego [kg]	1 060	650	730	1000-4000	4000-10 000
Załoga	5	6	6	11	12

projekt. Produkcja seryjna rozpoczęła się w zakładach Nr 22 w Fijach pod koniec 1931 roku. Pierwszy samolot oddano na próby państwowe 27 lutego 1932 roku. W odróżnieniu od prototypu zastosowano radziecką kopię silników BMW VI noszącą oznaczenie M-17E 7,3 (rzadziej M-17E 6,0). Była to w tym czasie podstawowa jednostka napędowa większości radzieckich samolotów. Stosowano ją także w nieznacznie przerobionej wersji na kuterach torpedowych, a nawet czołgach (!). Do końca 1932 roku siły powietrzne przyjęły pierwszych 155 bombowców tego typu. Ostatni samolot zdano w 1938 roku (była to wersja z silnikami M-34RN). Łącznie w zakładach Nr 22, Nr 39 i Nr 18 wyprodukowano 819 bombowców TB-3. Najwięcej było samolotów z silnikami M-17 bo aż 411, pozostałe napędzane były silnikami M-34²⁶. Różnice polegały także na stosowanych śmigłach. Od 1935 roku TB-3 produkowano w wersji mocno przebudowanej dla lotnictwa polarnego (noszącej też oznaczenie ANT-6A). Zastosowano zamkniętą kabinę pilotów i nowe metalowe trójkątne śmigła. Produkcja tych samolotów była tak duża, że inni producenci nie nadążali z produkcją oprzyrządowania samolotów. Najdokuczliwszy był brak celowników bombowych. Zrazu sprowadzono je z Niemiec, następnie na małą skalę produkowano w ZSRR. W najgorszej sytuacji jeden celownik przypadał na 10 samolotów. Normą był jeden na 6 maszyn.

Samolot był niezwykle ciężko uzbrojony. Na wyposażeniu załogi był aż 8 karabinów maszynowych DA-2 kal. 7,62 mm. Działow na obrotnicy Tur-6, dwa podwójne karabiny na grzbiecie na obrotnicach Tur-5 (z możliwością przesuwu na boki i strzelania wzdłuż osi symetrii) i dwa pojedyncze stanowiska B-2 każde z jednym karabinem typu DA pod skrzydłami. W czasie modernizacji samolotów zestaw uzbrojenia strzeleckiego zmieniał się. Wersja TB-3 M-34 miała nieznacznie przebudowaną tylną część kadłuba, gdzie umieszczono

stanowisko podwójnych karabinów maszynowych ostrzeliwujących tylne sektory. Zlikwidowano przy okazji jedno z grzbietowych stanowisk. W ostatnich wersjach samolotów z silnikami M-34 RN karabinów było 6 i montowano je tylko na podwójnych obrotowych stanowiskach (zamkniętych, lub półotwartych). Zlikwidowano przy okazji pojedyncze stanowiska podskrzydłowe. Obok karabinów DA stosowano także powszechnie karabiny tego samego kalibru SzKAS lub nawet 20-mm działka SzWAK.

TB-3 w warunkach normalnych mógł zabrać do komory bombowej i pod skrzydła 2000 kg bomb. W praktyce samolot mógł zabrać nawet do 5000 kg. W komorze bombowej mieściły się w kasce Der-9 bomby o masie jednostkowej maksymalnie 100 kg. Duże bomby o masie 250-1000 kg podwieszano pod kadłubem i skrzydłami.

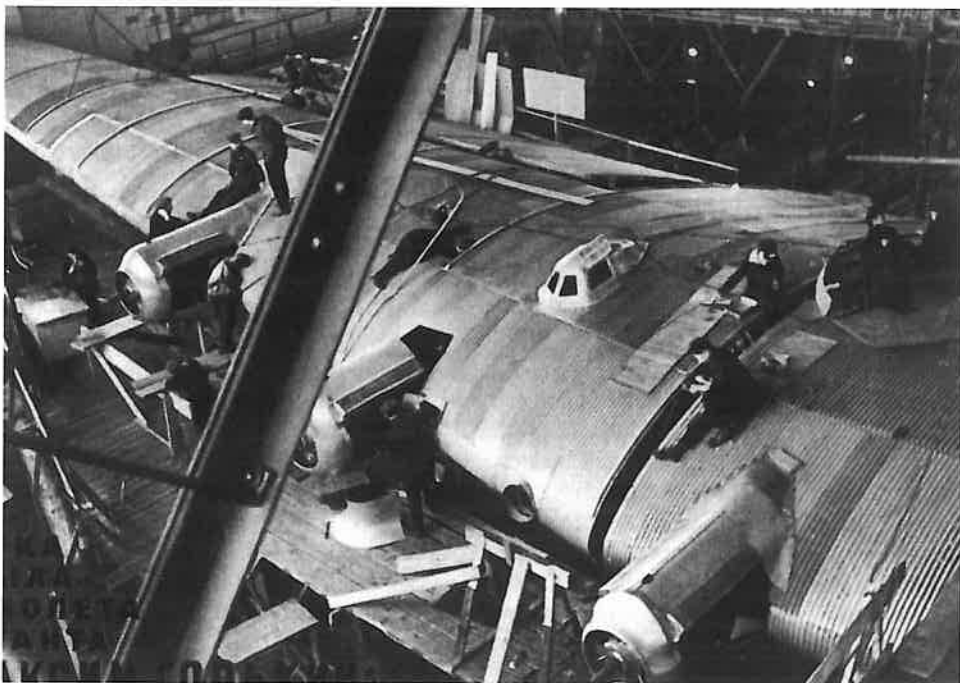
Bombowce tego typu w służbie dotrwały do końca II wojny światowej. Od połowy 1942 roku wykorzystywano je przeważnie

jako nocne bombowce. Ich duży zasięg wynoszący 3000 km spowodował, że samoloty te wykorzystywano także jako maszyny patrolowe nad Morzem Czarnym, gdzie miały wykrywać niemieckie okręty podwodne oraz pola minowe. W miarę upływu czasu bombowce tego typu przesuwano do służby szkoleniowej lub transportowej.

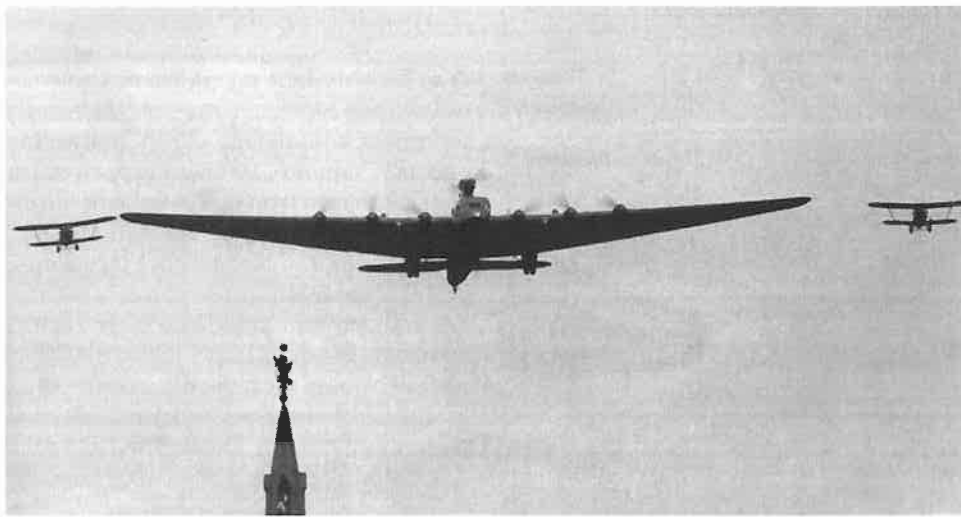
Ponieważ samolot ten był pierwotnie projektowany jako transportowy zainteresowali się nim przedstawiciele żeglugi cywilnej. Próby zakupu maszyn spełzły początkowo na niczym gdyż zakład Nr 22 produkował samoloty wyłącznie dla lotnictwa wojskowego. Dopiero w 1934 roku udało się zakupić dwie pierwsze maszyny w wersji cywilnej (G-2). Z chwilą rozpoczęcia wojny z III Rzeszą 22 czerwca w żegludze cywilnej wykorzystywano 45 samolotów G-2. Część z nich została zwrócona do sił powietrznych, a pozostałe wykorzystywano na Syberii i Azji Środkowej. Ostatni cywilny samolot G-2 złomowano w Turkmenii w 1946 roku²⁷.

Ostatnim typem wielkiego bombowca budowanego na początku lat 30. był ANT-16 noszący także oznaczenie TB-4. Konstrukcja samolotu przypominała TB-3 z tym że powiększono rozpiętość skrzydeł do 54 metrów (z 41,82 m w wersji TB-3 M-34RN). Dodano dwa dodatkowe silniki M-34 w gondoli na wspornikach w układzie tandemu²⁸. Przebudowa objęła także kabinę pilotów (otrzymała zakrytą konstrukcję) oraz znaczne wzmocnienie uzbrojenia obronnego składającego się z 2 działek kal. 20 mm SzWAK i 10 karabinów maszynowych kal. 7,62 mm.

TB-4 od początku pomyślany był jako samolot bombowy mający udźwig w granicach 10 ton. Koszty budowy tak dużej maszyny oraz przeciążenie już istniejących



Fragment plakatu reklamowego prezentujący budowę Maksima Gorkiego. Ludzie pracujący na skrzydle dobrze oddają wielkość samolotu



Maksim Gorkij w przelocie nad Placem Czerwonym w Moskwie. Samolot jest eskortowany przez dwa myśliwce I-5

montowni zamówieniami sił powietrznych spowodowały, że zbudowano tylko jeden egzemplarz oblatany 3 lipca 1933 w Moskwie (próby prowadził doświadczony lotnik oblatywacz M. M. Gromow, który oblatywał także prototypy TB-1 i TB-3). Próby przebiegły zadowalająco. Dopiero w ich trakcie na samolocie zainstalowano całym komplet uzbrojenia obronnego (wcześniej w czasie pierwszych lotów samolot obciążono workami z piaskiem).

Samolot był niewątpliwie niezwykle osiągnięciem radzieckiego przemysłu, lecz w tym czasie nastąpiła zmiana koncepcji i zamiast budować coraz większe samoloty zwrócono uwagę na maszyny dużo mniejsze, szybsze i posiadające większy zasięg i pułap lotu (co miało być najlepszym zabezpieczeniem przed atakiem wrogiego myśliwca). TB-4, na którym w lutym 1933 dodatkowo testowano możliwości podwieszenia tankietki (lub małego czołgu) pozostał tylko pojedynczym prototypem. Nie ukończono nawet tzw. Dublera, który miałby stać się wzorem dla seryjnych samolotów.

W zamian elementy wyposażenia TB-4 bis trafiły na budowanego równolegle innego giganta – ANT-20 *Maksim Gorkij* mającego być „flagowym” samolotem eskadry agitacyjnej.

W zasadzie na TB-4 kończy się historia budowy w ZSRR olbrzymich samolotów bombowych wypada jeszcze wspomnieć o kilku konstrukcjach, które z różnych powodów nie wzbijały się w powietrze.

W przeciwieństwie do udanych samolotów budowanych pod kierunkiem Tupolewa inny konstruktor K. A. Kalinin zbudował w Charkowie samolot bombowy K-7 będący jednym z najgorzej zaprojektowanych w swoich czasach (choć sama idea samolotu była dosyć oryginalna). Kalinin wymyślił samolot pasażerski (na 124 miejsca) praktycznie pozabawiony właściwego kadłuba. Silniki, kabiny pasażerskie i luki bagażowe miały znajdować się w pojedynczym skrzydle o grubym profilu. Kabina pilotów umieszczona była w przedniej gondoli (w zasadzie pozostało-

ści po kadłubie). Usterzenie rufowe znajdowało się na końcu niewielkich kadłubów pomocniczych stąd K-7 podobny był do budowanego wiele lat później amerykańskiego myśliwca P-38 *Lightning*.

W czasie pierwszych prób w locie nieustannie dochodziło do przeróżnych awarii w tym także tych zagrażających życiu. Zawodny okazał się cały układ sterowania zbyt delikatny i ciężki w obsłudze. Ostatecznie samolot nie doczekał przyjęcia na uzbrojenie będąc przez cały czas traktowany jako samolot eksperymentalny. Nie zrealizowano także projektu TB-6 – giganta napędzanego przez 12 silników i mogącego zabrać w powietrze do 22 ton bomb. W sferze planów pozostała także przebudowa cywilnych samolotów na bombowce.

Jeden z końca 1933 roku zakładał zbudowanie uzbrojonej wersji ANT-20 *Maksim Gorkij*. Samolot miał otrzymać oznaczenie TB-4-MG. Od zwykłego TB-4 różnił się dodatkową parą silników (trzecia para na skrzydłach) i silniejszym uzbrojeniem obronnym. Swoją wersję wojskową miał mieć także bardzo udany samolot pasażerski ANT-14. Tą pięciosilnikową maszyną zainteresowano się z powodu jej prędkości wynoszącej 237 km/h – dużo większej niż osiągały na próbach TB-3 i TB-4. Militarny wariant miał mieć 4 silniki M-34R i zabierać do 4000 kg bomb. Słabsze miało być tylko uzbrojenie obronne składające się z 4 karabinów maszynowych, z których 3 były zwykłymi karabinami piechoty. Karabin DA miał być przenośny i strzelać przez otwory burtowe.

Sposoby wykorzystywania samolotów bombowych zmieniały się w zależności od ich wielkości i liczby posiadanych egzemplarzy.

Pierwsze bombowce *Ilja Muromiec* zazwyczaj działały samodzielnie lub latały parami (rzadziej trójkami). O lotach w większych formacjach wspominają niektórzy autorzy²⁹, lecz monografia Chajrulina milczy o nalotach, w których udział brałoby więcej niż 5 bombowców.

Tak czy inaczej pierwsze zakupione samoloty bombowe tj. Farmany i Junkersy latały początkowo pojedynczo lub parami z tą jednak różnicą, że dzięki posiadaniu na przykład radiokompasów oraz silnych reflektorów (zarówno na samolocie jak i na lotnisku) były w stanie wykonywać loty nocne (Muromce mogły latać tylko za dnia).

Samoloty bombowe wchodziły w skład dywizjonów. Niestety ilość samolotów była niewystarczająca to też tymczasowo od 4 stycznia 1928 roku w skład dywizjonu ciężkich samolotów wchodziły po 4 ciężkie bombowce i tyleż lżejszych maszyn na przykład R-5 (do tego jeden ciężki i dwa lekkie bombowce jako maszyny zapasowe). Gdy zaczęły wchodzić do służby bombowce TB-1 ustalono liczbę samolotów w dywizjonie na 12 (dodatkowo dwa lżejsze samoloty bombowe). Od 1932 roku nastąpiła zmiana nazewnictwa przez dodanie do numeru dywizjonu także określenia jakie samoloty w nim się znajdują tj. myśliwski, szturmowy, rozpoznawczy czy ciężkich bombowców. W miarę jak wzrastała liczba samolotów w Siłach Powietrznych zaczęto tworzyć większe związki taktyczne – brygady.

Generalnie w skład brygady wchodziło od 2 do 5 dywizjonów. W składzie brygad ciężkich bombowców znajdowały się 4 dywizjony samolotów bombowych (w każdym 12 maszyn + samolot dowódcy) i dywizjon „krążowniczy” na samolotach R-6 (12 samolotów). Dodatkowo w składzie brygady znajdowało się 11 lekkich samolotów bombowych/rozpoznawczych typu R-5. Wykorzystywano je jako samoloty dyspozycyjne i łącznikowe.

W 1935 roku zunifikowano strukturę dywizjonów, w składzie których miało być po 31 maszyn. Wyjątkiem były dalej dywizjony ciężkich bombowców których w dywizjonie było 12 (potem 16). Zmniejszyła się natomiast liczba dywizjonów w brygadzie z 4 do 3.

W 1933 roku utworzono wyższy związek taktyczny – korpus ciężkich bombowców. W skład każdego wchodziły 3 brygady. Do 1935 roku było ich 5. W grudniu rozpoczęto organizowanie grup lotniczych, które miały składać się z 3 brygad ciężkich bombowców i 3 brygad szybkich bombowców. Potem na podstawie tych grup utworzono Armie Lotnicze Specjalnego Znaczenia. Trzy z nich znajdowały się w europejskiej części ZSRR, a jedna na Dalekim Wschodzie³⁰.

Największe manewry z wykorzystaniem bombowców przeprowadzono w 1936 roku. W czasie ćwiczebnego nalotu na Leningrad uczestniczyły 3 brygady ciężkich bombowców (147 bombowców + 36 samolotów R-6 + 93 samoloty myśliwskie I-5).

W ZSRR ze względu na limitowaną ilość celowników bombowych (o czym już wspomniano) samoloty lecące w kolumnie

Historia Lądowej Obrony Wybrzeża zapisała się piękną kartą w historii Wojny 1939 roku. Walki o Westerplatte, walki pod Żukowem, Redą, Wejherowem, wokół Gdyni, walki na Kępie Oksywskiej i wielu innych miejscach Wybrzeża. Polskie oddziały wchodzące w skład Lądowej Obrony Wybrzeża (LOW) stoczyły blisko 120 bitew i potyczek, z których wiele zakończyło się polskim zwycięstwem, a polscy dowódcy przeprowadzili niejedną brawurową atak na Niemców. W Wojnie 1939 r. nie dokonała tego żadna polska dywizja.

Swoją pomoc polskim oddziałom okazała ludność cywilna i harcerze. Dowodzona przez bohaterskiego płk. Stanisława Dąbka Lądowa Obrona Wybrzeża w pełni wykonała postawione przed nią zadanie. Mimo ogromnej przewagi Wehrmachtu i SS na lądzie, Luftwaffe w powietrzu i mimo ostrzału okrętów Kriegsmarine od pierwszego dnia wojny, przez 19 dni Lądowa Obrona Wybrzeża dzielnie opierała się siłom niemieckim. Z około 17 tysięcy żołnierzy LOW zginęło ponad dwa tysiące, a ponad trzy tysiące zostało rannych. Lądowa Obrona Wybrzeża nie kapitulowała. Uległa jedynie przemocy lepiej uzbrojonego i przeważającego liczebnie wroga.

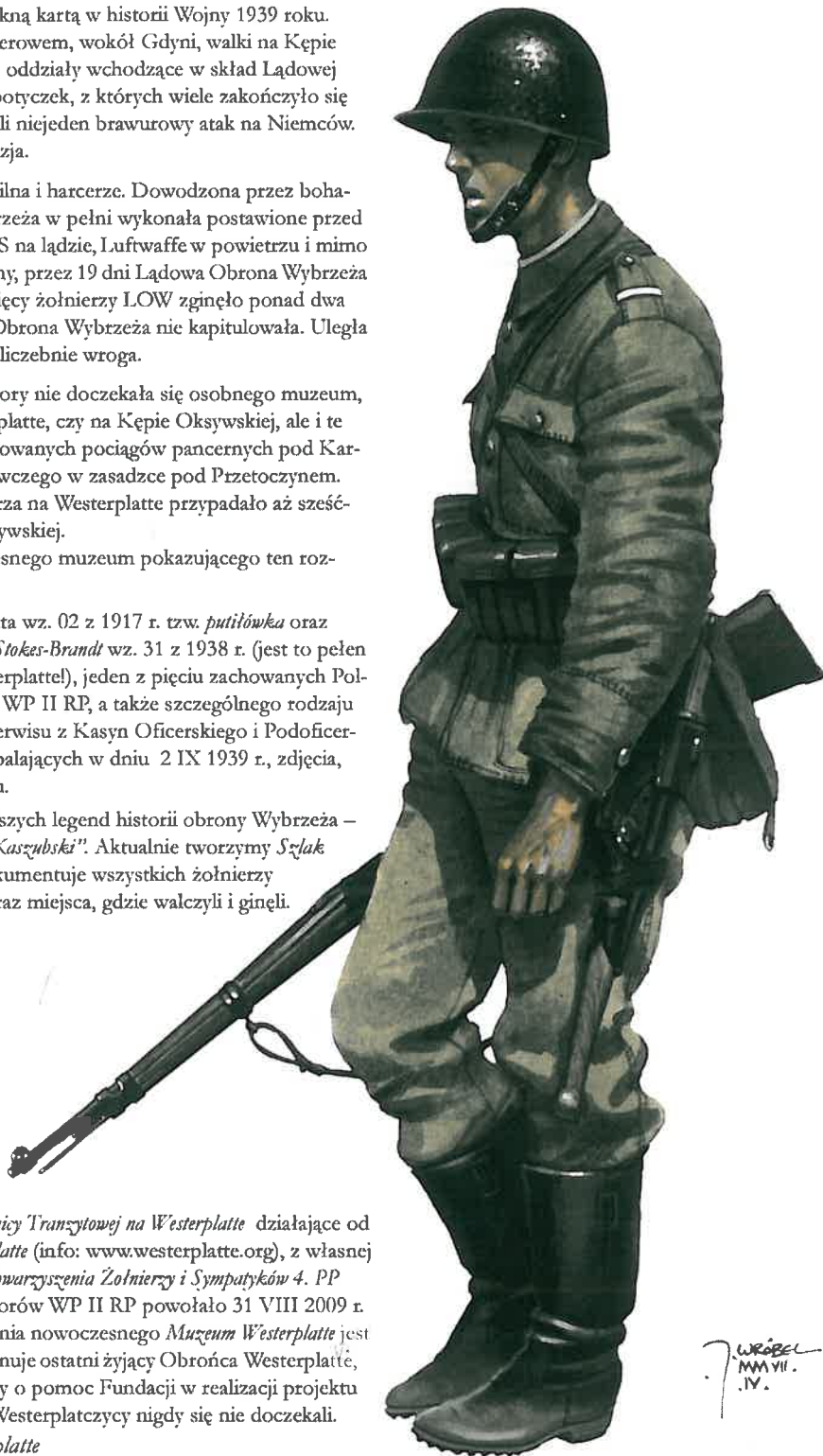
Historia LOW nie jest szerzej znana w Polsce i do tej pory nie doczekała się osobnego muzeum, które pokazałoby nie tylko te większe bitwy jak Westerplatte, czy na Kępie Oksywskiej, ale i te mniejsze i mniej znane jak np. walki polskich improwizowanych pociągów pancernych pod Kartuzami, czy rozbiście niemieckiego dywizjonu rozpoznawczego w zasadzce pod Przetoczynem. Mało kto wie, że na jednego zabitego polskiego żołnierza na Westerplatte przypadało aż sześćdziesięciu poległych Polaków w walkach na Kępie Oksywskiej.

Z tej potrzeby narodził się projekt stworzenia nowoczesnego muzeum pokazującego ten rozdział historii Wojny 1939.

W naszych zbiorach znajdują się m.in.: unikatowa armata wz. 02 z 1917 r. tzw. *putilówka* oraz dwie armaty ppanc. wz. 36 *Bofors* z 1939 r., moździerz *Stokes-Brandt* wz. 31 z 1938 r. (jest to pełen przekrój oryginalnej artylerii używanej w obronie Westerplatte!), jeden z pięciu zachowanych Polskich Fiatów 508/II z 1934 r., używany przez oficerów WP II RP, a także szczególnego rodzaju pamiątki, jak kilkadziesiąt elementów porcelanowego serwisu z Kasyn Oficerskiego i Podoficerskiego na Westerplatte ze śladami wybuchów bomb zapalających w dniu 2 IX 1939 r., zdjęcia, pamiątki, listy i inne cenne pamiątki z tamtego okresu.

W przyszłości chcemy także zbudować jedną z największych legend historii obrony Wybrzeża – replikę improwizowanego pociągu pancernego „*Smok Kaszubski*”. Aktualnie tworzymy *Szlak Pamięci Lądowej Obrony Wybrzeża*, który upamiętni i udokumentuje wszystkich żołnierzy walczących w obronie polskiego Wybrzeża w 1939 r. oraz miejsca, gdzie walczyli i ginęli.

1939



Stowarzyszenie Rekonstrukcji Historycznej Wojskowej Składnicy Transzytowej na Westerplatte działające od 2002 r. na rzecz rewitalizacji i budowy *Muzeum Westerplatte* (info: www.westerplatte.org), z własnej inicjatywy oraz Obrońców Westerplatte, a także *Stowarzyszenia Żołnierzy i Sympatyków 4. PP* z Kielc, żołnierzy AK, BCh i NSZ oraz rekonstruktorów WP II RP powołało 31 VIII 2009 r. *Spółkę Muzeum WST na Westerplatte*. Projekt stworzenia nowoczesnego *Muzeum Westerplatte* jest kontynuacją i rozwinięciem tej inicjatywy, której patronuje ostatni żyjący Obrońca Westerplatte, kawaler *Virtuti Militari*, mjr Ignacy Skowron, apelujący o pomoc Fundacji w realizacji projektu budowy muzeum, którego od zakończenia II w.s. Westerplattczycy nigdy się nie doczekali.

Muzeum Westerplatte

może powstać tylko dzięki poparciu ludzi, którzy dumni są z Polskiej Historii!



M U Z E U M
WESTERPLATTE



Fundacja Muzeum Lądowej Obrony Wybrzeża
PL 83-330 Małkowo, Parkowa 10

tel. 605 575 875 / rzecznik prasowy tel. 693 080 795
e-mail: fundacja@muzeumLOW.pl www.muzeumLOW.pl
KRS 0000398486 REGON 221542862 NIP 5892007763

Fundacja Muzeum Lądowej Obrony Wybrzeża
nazwa banku: Nordea Bank Polska S.A. Oddział/ POB Żukowo
nr konta: PL 03 1440 1013 0000 0000 1388 4676
Kod SWIFT (BIC code) Nordea Bank Polska S.A. Gdynia PL: NDEAPLP2

WWW.MUZEUMLOW.PL



Model niezbudowanego samolotu TB-6

ne wojska powietrznodesantowe. Zadanie samolotów TB-3 polegało na wysadzeniu spadochroniarzy, dostarczenia im uzbrojenia i zaopatrzenia (do czasu uchwycenia przez nich lotniska lub zorganizowaniu lądowiska tymczasowego). Po zdobyciu odpowiedniego przyczółku samoloty miały dowozić na miejsce walk lekkie czołgi (próby wykonywano z przewozem czołgu pływającego T-37A), samochody pancerne (D-12 lub FAI), ciężarówki i działa (nawet 3 działa kal. 76,2 mm wz. 1927). Wszystko to było możliwe po opracowaniu i wdrożeniu w 1935 roku instalacji podwieszającej PG-12P.

Historia radzieckich ciężkich bombowców w zasadzie zakończyła się w połowie lat 30. gdy zmieniono filozofię rozbudowy sił powietrznych. Ciężkie, solidne i powolne bombowce ustąpiły miejsca nowym, lżejszym i dużo szybszym samolotom bombowym, które miały działać przed kolumnami pancernymi.

Ostatni ciężki bombowiec zaprojektowany krótko przed wojną Pe-8 nie był udaną maszyną i wyprodukowano relatywnie niewiele egzemplarzy (podaje się liczbę 79).

Obecna polityka historyczna uprawiana w Rosji uczy, że ZSRR było państwem miłującym pokój. Zastanawiam się tylko po co zbudowano ponad 1000 ciężkich bombowców, które z zasady nie służą do obrony? Co więcej budowano je równocześnie domagając się na konferencjach międzynarodowych zakazu wykorzystywania właśnie tego rodzaju broni...

Bibliografia

Bączkowski W., *Samoloty bombowe pierwszej wojny światowej*, Warszawa 1986.
Chajrulin M., *„Ilja Muromiec”. Gordost’ russkoj awiacii*, Moskwa 2010.

Kotelnikow W. R., *Awiasosje. JUG-1*, Mir Awiacii 1/1999, Moskwa 1999, s. 8–17.
Kotelnikow W. R., *Bombardirowszczik TB-3. Wozdusznyj superlinkor Stalina*, Moskwa 2008.
Morozow M., *Moskaja torpedonosnaja awiacija*, t. 1, Sankt Petersburg 2007.
Sziarakorad A. B., *Rossija i Giermanija. Istoria wojennogo sotrudnicestwa*, Moskwa 2007.
Szawrow W. B., *Istoria konstrukcji samolietow w SSSR do 1938 g.*, Moskwa 1985.
Kotelnikow W. R., Rigmant W. G., *Tjażielij bombardirowszczik TB-1*, Awiakollekcija 1/2006, Moskwa 2006.
Kotelnikow W. R., *Samoliety-giganty SSSR*, Moskwa 2009.
Korrell P., *Die Geschichte eines Bombers*, Berlin 1987.
Saukke M. B., *Samoliety ANT 1922–1937. Kratkaja enciklopedija*, Moskwa 2007.
Zbiorowa, *Grazhdanskaja awiacija SSSR*, Moskwa 1967.
Kondratiew W. I., Kotelnikow W. R., *Okraska i oboznamenienija samolietow RKKWF i WWS RKKA do 1940 g.*, Awiakollekcija 12/2007, Moskwa 2007.

Przypisy

- 1 Samolot ten nazwany został *Bolszoj Russko-Baltijski*.
- 2 M. Chajrulin, *„Ilja Muromiec”. Gordost’ russkoj awiacii*, Moskwa 2010, s. 140–141.
- 3 Niestety samolot ten służący we Flocie Bałtyckiej (oblotu dokonano 14 maja 1914) utracono już 20 lub 21 lipca (2–3 sierpnia) 1914. Maszyna bazowała na wyspie Saaremaa i gdy w pobliżu pojawił się niezidentyfikowany okręt załoga nie mogąc uruchomić silników spanikowała i spaliła samolot, aby nie wpadł on w ręce domniemanego wroga. Dodać należy, że niezidentyfikowanym okrętem był rosyjski torpedowiec wracający z patrolu.
- 4 Na przykład 9 lipca 1920 3 bombowce *Ilja Muromiec* miały bombardować stacje kolejowe w pasie natarcia 16. Armii. Zbombardowano Bobrujsk i Osipowicze. W tym czasie z tego rejonu wycofywała się na zachód polska 6. Dywizja Piechoty. M. Chajrulin, *„Ilja Muromiec”. Gordost’ russkoj awiacii*, Moskwa 2010, s. 134.
- 5 Szawrow W. B., *Istoria konstrukcji samolietow w SSSR do 1938 g.*, Moskwa 1985, s. 335.
- 6 Mitchell bombardował stojące na kotwicach okręty. Co więcej wewnątrz były niepozamknięte drzwi wodoszczelne oraz „na wszelki wypadek” uszkodzono część bulajów aby do wnętrza łatwiej dostawała się woda.
- 7 Morozow M., *Moskaja torpedonosnaja awiacija*, t. 1, Sankt Petersburg 2007, s. 27.
- 8 Identyczne problemy miały polskie załogi francuskich łodzi latających na przykład *Latham 43 HB-3* zakupionych w 1926 roku.
- 9 Kotelnikow W. R., *Awiasosje. JUG-1*, Mir Awiacii 1/1999, Moskwa 1999, s. 9.
- 10 Jeszcze przed podpisaniem umowy w fabryce tej pracowało 20% wszystkich robotów zatrudnionych w przemyśle lotniczym. Sziarakorad A. B., *Rossija i Giermanija. Istoria wojennogo sotrudnicestwa*, Moskwa 2007, s. 85.
- 11 Tamże, s. 83.
- 12 Prawdopodobnie korupcyjne podłoże miał także wybór samolotów *Heinkel HD-55*. Zamówiono je po tym jak wycofano się z dalszej współpracy z Dornierem. Przy okazji krytykowano (zupełnie niesłusznie) zamówione łodzie latające *Dornier Wal*.
- 13 Kotelnikow W. R., *Awiasosje. JUG-1*, Mir Awiacii 1/1999, Moskwa 1999, s. 10.
- 14 Tamże, s. 10.
- 15 Tamże, s. 12. Wcześniej samoloty Junkers wykorzystywane były w 60. Dywizjonie Lotniczym w Sewastopolu przydzielonym do Morskich Sił Morza Czarnego.
- 16 Towarzystwo lotnicze Dobrolet zostało powołane do obsługi ruchu lotniczego w rosyjskiej części federacji 14 marca 1923. Do 1927 roku połączone zostało z Zakawia (przewozy lotnicze na Kaukazie) i z Ukrwozduchpu'tem (towarzystwo lotnicze w Radzieckiej Ukrainie). Od 1932 jako część Aeroflotu tj. Głównego Zarządu Cywilnej Floty Powietrznej. Zbiorowa, *Grazhdanskaja awiacija SSSR*, Moskwa 1967, s. 299, 303.
- 17 Tamże, s. 17.
- 18 Rozciągała się ona w poprzek zatoki fińskiej od wyspy Nargun (na północy wschód od Rewla) do Porkkala-Udd po północnej stronie zatoki.
- 19 Kotelnikow W. R., Rigmant W. G., *Tjażielij bombardirowszczik TB-1*, Awiakollekcija 1/2006, Moskwa 2006, s. 2–3.
- 20 Problemy z zakończeniem prób wynikały z trudności w zakupie szwedzkiej stali potrzebnej do wykonania półosi dla kół podwozia. Saukke M. B., *Samoliety ANT 1922–1937. Kratkaja enciklopedija*, Moskwa 2007, s. 23.
- 21 Tamże, s. 23.
- 22 Pracami kierował Polikarpow.
- 23 Szawrow W. B., *Istoria konstrukcji samolietow w SSSR do 1938 g.*, Moskwa 1985, s. 422–423.
- 24 W tym czasie dopiero rozpoczynano produkcję własnych kutrów torpedowych. Jedynym typem kutra w tym czasie spełniającym wymagania co do masy był angielskie CMB typu 40-stopowego.
- 25 Korrell P., *Die Geschichte eines Bombers*, Berlin 1987, s. 25.
- 26 Kotelnikow W. R., *Bombardirowszczik TB-3. Wozdusznyj superlinkor Stalina*, Moskwa 2008, s. 136.
- 27 Tamże, s. 130.
- 28 Pierwotnie planowano zastosowanie silników M-35, ale ze względu na opóźnienie jego konstrukcji musiano zastosować słabsze M-34 za to w większej liczbie aby utrzymać sumaryczną moc silników Saukke M. B., *Samoliety ANT 1922–1937. Kratkaja enciklopedija*, Moskwa 2007, s. 87.
- 29 Kotelnikow W. R., *Samoliety-giganty SSSR*, Moskwa 2009, s. 74. Wspomina o 7 Muromcach wysłanych nad jeden cel, Bączkowski W., *Samoloty bombowe pierwszej wojny światowej*, Warszawa 1986, s. 73 pisze o nalocie na Baranowicze z 15 lipca 1917 w którym uczestniczyło 10 samolotów bombowych.
- 30 Kondratiew W. I., Kotelnikow W. R., *Okraska i oboznamenienija samolietow RKKWF i WWS RKKA do 1940 g.*, Awiakollekcija 12/2007, Moskwa 2007, s. 5–6.
- 31 Korrell P., *Die Geschichte eines Bombers*, Berlin 1987, s. 156.
- 32 Kotelnikow W. R., *Bombardirowszczik TB-3. Wozdusznyj superlinkor Stalina*, Moskwa 2008, s. 78–79.
- 33 Kotelnikow W. R., *Samoliety-giganty SSSR*, Moskwa 2009, s. 79.



Jedyna znana portretowa fotografia Aleksandra Brocha, na której pozuje w stalowym mundurze z guzikami z orłem piastowskim gwiazdkami na naramiennikach. Wiosna 1945 r. – wkrótce przed śmiercią [Arch. K. Rutenberg]

Grób chorążego Brocha

„Niektóre samoloty zostały postrzelane, ale wróciły szczęśliwie do bazy, z wyjątkiem Jaka pilotowanego przez chor. Aleksandra Brocha. Ani lotnika, ani szczątków jego samolotu nigdy nie znaleziono. Najprawdopodobniej maszynę pochłonęły fale Bałtyku.” „Sprawa pilota Brocha nie jest dotychczas wyjaśniona, zwłok pilota ani szczątków samolotu nie odnaleziono, prawdopodobnie samolot z pilotem wpadł do morza...” Cała powojenna literatura lotnicza odbiera chor. Aleksandrowi Brochowi z 1. PLM „Warszawa” prawo do znanego miejsca spoczynku. Tymczasem nie wiadomo, czy rzeczywiście wpadł ze swym Jakiem do morza. Znale jest za to dobrze jego miejsce pochówku².

WOJCIECH ZMYŚLONY

Aleksander Broch przyszedł na świat 9 lutego 1923 r. w Przemyślu, w domu przy ul. Gołębiej 26³. Jego rodzice byli Żydami z Warszawy: ojciec Samuel Broch zarabiał na życie jako kupiec, matka Perla Lea z domu Pillersdorf opiekowała się domem. W późniejszym okresie Samuel spolszczył swoje imię na Stanisław, a do oryginalnej hebrajskiej formy – Szmuel – powrócił po emigracji do Izraela. Matka w późniejszym okresie również zhebraizowała swoje imię na Pnina.

Aleksander, jeszcze jako dziecko (w wieku 10 lat lub wcześniej) przeniósł się wraz z rodziną do Sosnowca. Tam uczęszczał do szkoły powszechnej, a następnie do Żydowskiego Gimnazjum Koedukacyjnego doktora Hen-

ryka Libermana, mieszczącego się przy ul. Sadowej. Rodzice, Aleksander i jego młodsza siostra mieszkali w kamienicy przy rynku w Sosnowcu. Z tego okresu datuje się przyjaźń dwóch późniejszych lotników 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” wychowanych w Sosnowcu: Brocha i rok odeń młodszego Kazimierza Rutenberga.

Gdy we wrześniu 1939 r. Niemcy napaśli na Polskę, Brochowie, w tym 16-letni wówczas Aleksander, uciekli, podobnie jak tysiące uchodźców, na wschód. Po przegranej kampanii wrześniowej nie mieli po co wracać do Sosnowca włączonego dekretem Hitlera do III Rzeszy. Wybierając z dwójga złego, pozostali w okupowanym przez Związek Radziecki Lwowie, gdzie nie musieli się przynajmniej obawiać nazistowskich prześladowań na tle narodowościowym.

Nie wiadomo niestety czym Broch zajmował się we Lwowie, być może uczęszczał do szkoły. Niespełna dwa lata później po raz kolejny zmuszony był uciekać przed Niemcami, gdy 22 czerwca 1941 r. III Rzesza uderzyła na ZSRR. Aleksander Broch, za namową ojca zdecydował się wyjechać na wschód, w głąb Rosji. 30 czerwca Lwów został zajęty przez oddziały Wehrmachtu, jednak w tym czasie bohater tego artykułu przebywał już gdzieś indziej. Według wspomnień Kazimierza Rutenberga nie był więziony ani represjonowany i przypuszczalnie pracował w kołchozach⁴. Z nieznanych przyczyn nie udało mu się dostać do Wojska Polskiego, formowanego od lipca 1941 r. pod rozkazami gen. Władysława Andersa. Armia ta ostatecznie opuściła teren Związku Radzieckiego we wrześniu 1942 r.,

Kolorowane zdjęcie-pocztówka z początków XX wieku ukazująca Stare Miasto w Kołobrzegu, nad którym zginął chor. Aleksander Broch [Fot. Wikipedia]





Podporucznik Wiesław (Wsiewołod) Bobrowski, prowadzący chor. Aleksandra Brocha w prawie wszystkich jego lotach bojowych. Na zdjęciu ma na sobie wełniany gołf oraz popularną lotniczą kurtkę z czarnej skóry [Arch. I. Koliński]

zabierając ze sobą także dziesiątki tysięcy cywilów. Zdaniem Kazimierza Rutemberga to, że Broch pozostał w „sowieckim raju” było spowodowane faktem, że w większości wypadków do armii bardzo niechętnie przyjmowano Żydów niesłużących przed wojną w Wojsku Polskim.

Po wyprowadzeniu polskich oddziałów do Persji (czyli dzisiejszego Iranu) wobec pozostałych w ZSRR obywateli polskich nasilono represje, narzucając im m.in. radzieckie obywatelstwo i uniemożliwiając wyjazd z terenów sowieckich. Broch postanowił więc na własną rękę przedostać się do Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Liczył, że uda mu się dotrzeć do kontrolowanych przez Brytyjczyków Indii drogą wiodącą przez Afganistan. Nie zdołał zrealizować tego karłowatego pomysłu. Przekroczył wprawdzie granicę Afganistanu, jednak został tam poraniony przez dzikie zwierzęta i zawrócił na zachód, do Turkmeńskiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej. W tym egzotycznym zakątku sowieckiego imperium wreszcie opuścił go pech.

Parę miesięcy po wyjściu do Persji oddziałów gen. Andersa po raz kolejny rozpoczęto formowanie Wojska Polskiego. Dowodzone przez poprawnego politycznie gen. Zygmunta Berlinga miało wkrótce trafić zgodne z planami Stalina na front, by walczyć przeciwko III Rzeszy. W odpowiedzi na nabór do armii Broch zgłosił się w pierwszych miesiącach 1943 r. w komisji poborowej w mieście Jolotan w okręgu marmyjskim, na skraju pustyni Kara-kum. Wyślano go – jak zresztą wszystkich rekrutów – do Sielc nad Oką, ok. 30 km na północny zachód od Riazania, gdzie formowała się 1. Dywizja Piechoty im. Tadeusza Kościuszki. By dotrzeć na miejsce przeznaczenia Broch



Ci, którzy obecność Polaków w Związku Radzieckim w latach II wojny światowej kojarzą wyłącznie z mroźną Syberią, muszą zrewidować swoje wyobrażenia. Bohater niniejszego artykułu nim trafił do ludowego Wojska Polskiego, musiał przewędrować stepy Kazachstanu (widoczne tu na zdjęciu wykonanym ręką polskiego żołnierza w 1942 r.)... [Arch. Cz. E. Blicharski]



...oraz pustynie Uzbekistanu, gdzie wówczas powszechnym środkiem transportu były zaprzęgi wielbłądziej [Arch. Cz. E. Blicharski]



Dwuster Jak-7W, na którym uczyli się pilotażu myśliwców nowo wyszkoleni piloci 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Grigoriewskoje, jesień 1943 r. [Arch. W. Matusiak]



Jak-1b nr „12” sfotografowany krótko po wojnie na lotnisku w Bydgoszczy. Na kadłubie widoczne są zarówno czerwone gwiazdy, jak i bialo-czerwona szachownica. Niestety, nie są znane żadne zdjęcia przedstawiające analogiczny samolot z numerem „31”, na którym w początkowym okresie pobytu na froncie latał chor. Aleksander Broch [Arch. W. Matusiak]



Inne zdjęcie przedstawiające Jaka-1b z 1. PLM „Warszawa” w czasie wojny. Numer boczny jest nieznany, świetnie na zdjęciu prezentują się natomiast detale śmigła, kołpaka, chłodnicy, a nawet wynurzająca się zza łopaty śmigła bialo-czerwona szachownica [Arch. A. Morgała]



Podobnie jak w wypadku Jaka-1b nr „31”, nie zostały jak dotąd odnalezione fotografie Jaka-9 nr „81” lub nr „94”, na których latał bohater niniejszego artykułu. Na zdjęciu Jak-9M z 1. PLM z okresu powojennego [Arch. A. Morgała]

musiał pokonać odległość blisko 4000 kilometrów. W czasie drogi, którą przebył z paroma towarzyszami, pozbył się resztek mienia, zamieniając m.in. ubranie na sól, którą udało mu się sprzedać z dużym zyskiem w innym miejscu (gdzie sól uchodziła za towar luksusowy), co zapewniło środki potrzebne na dotarcie do celu.

W Sielcach Broch trafił początkowo do piechoty. Tam niespodziewanie spotkał kolegę z młodości – Kazimierza Rutemberga. Ich drogi ponownie rozeszły się, ale tym razem na krótko: Rutenberg został skierowany do artylerii przeciwpancernej, a Brocha (potrafiącego jeździć na motocyklu) przydzielono do łączności.

Gdy w Sielcach ogłoszono nabór do lotnictwa, zarówno Broch jak i Rutenberg zgłosili się. Po pomyślnie przebytych badaniach lekarskich, na początku sierpnia 1943 r. zostali przeniesieni do pobliskiego Grigoriewskoje, gdzie formowała się 1. Samodzielna Eskadra Lotnictwa Myśliwskiego. Jej dowódcą był mjr Wacław Kozłowski, wnuk powstańca styczniowego zesłanego do Rosji, urodzony w 1909 r. w Leningradzie. Kozłowski służył wcześniej m.in. w radzieckim 648. pułku lotnictwa bombowego, operującym na samolotach Po-2.

20 sierpnia polska eskadra została rozszerzona do etatu pułku, a od 6 października 1943 r. przyjęła oficjalnie nazwę: 1. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Personel latający tworzyli oficerowie radzieckiego lotnictwa (kadra dowódcza i instruktorzy, włączeni później w skład jednostki), podoficerowie o polskich korzeniach z pewnym doświadczeniem w służbie Armii Czerwonej, a także liczny narybek – zwykle dwudziestokilkuletni młodzi Polacy, w większości deportowani w 1940 r. w głąb ZSRR.

W Grigoriewskoje w trudnych warunkach uczniowie rozpoczynali szkolenie na pilota. Tempo było bardzo szybkie – na wyszkolenie (wraz z teorią) w zakresie pilotażu podstawowego i specjalizacji myśliwskiej przewidziano zaledwie dziesięć miesięcy, podczas gdy w Polskich Siłach Powietrznych w Wielkiej Brytanii zajmowało to przynajmniej półtora roku. Wykłady teoretyczne prowadzone były w języku rosyjskim, przy braku fachowych słowników technicznych, w niesprzyjających warunkach, w ziemiankach. Wśród wykładanych przedmiotów były: nawigacja lotnicza, budowa płatowca, budowa silnika, teoria lotu, strzelanie powietrzne, taktyka lotnictwa, łączność radiowa oraz wyszkolenie spadochronowe.

Po teorii przyszedł czas na praktykę. Pilotaż podstawowy trenowano na lekkich szkolnych samolotach typu UT-2. Kolejnym krokiem było szkolenie na dwusterach Jak-7 (zbliżonych konstrukcją do docelowego myśliwca, na którym mieli latać piloci „Warszawy”), a wreszcie laszowanie i szkolenie w walkach powietrznych, strzelaniu i akrobacji na Jakach-1b.



Kazimierz Rutenberg – przyjaciel z lat przedwojennych i towarzysz broni Aleksandra Brocha. Na fotografii wykonanej wiosną 1945 r. pozuje jako chorąży 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” w lotniczym kombinezonie, haubie i goglach [Arch. K. Rutenberg]

28 maja 1944 r. Broch został promowany na chorążego, który w ludowym Wojsku Polskim był pierwszym stopniem oficerskim (w przeciwieństwie do okresu przedwojennego, gdy chorąży był najwyższym stopniem podoficerskim). Poza nim gwiazdki do swoich pagonów przypięli także piloci: Czesław Bogusiewicz, Jerzy Czownicki, Czesław Chochorowski, Stefan Łazar, Kazimierz Rutenberg, Juliusz Szwarc, Włodzimierz Suszek, Roman Wierzchnicki, Władysław Żurawski oraz technicy: Wojciech Gąska, Jan Kurażyński, Albert Łazarewicz i przedwojenny inżynier elektryk Zygmunt Rajngold. Promocji dokonał gen. Bronisław Półturzycki, a uroczystość „zaszczycili” swą obecnością przedstawiciele Związku Patriotów Polskich z Andrzejem Witosem na czele.

W sierpniu 1944 r. pułk przeniesiono na lotnisko Gostomel koło Kijowa (obecnie port lotniczy stolicy Ukrainy), a na początku czerwca 1944 r. do wsi Dys koło Lublina. Było to pierwsze lotnisko pułku na terenie Polski. W Dysie do jednostki dołączyło kilku kolejnych doświadczonych pilotów, a 18 sierpnia 1944 r. samoloty odleciały do Zadybia Starego, z którego rozpoczęto wreszcie loty bojowe. Gdy pułk odchodził na front, Broch przydzielony był na stanowisko pilota⁵ 2. eskadry, dowodzonej przez kpt. Stanisława Lisieckiego, kolejnego Rosjanina o polskich korzeniach.

Mniej więcej w tym okresie do Brocha dotarła tragiczna wiadomość dotycząca losów jego rodziny, z którą nie miał kontaktu od 1941 r. Po przebazowaniu pułku do Polski w połowie 1944 r., za pośrednictwem znajomego próbował zdobyć informacje prosto ze Lwowa. Ów znajomy przywiózł wiadomość,



Kołobrzeg. Z tego pięknego miasta po wojnie zostało jedynie morze ruin... [Fot. Wikipedia]



Pomniki upamiętniające walki o Kołobrzeg w dniach 4–18 marca 1945 r. Z przodu widoczna jest mapa z planem sytuacyjnym, w tle ołtarz z motywami hełmu piechura Ludowego Wojska Polskiego oraz piastowskiego woja, mające symbolizować prapolskie korzenie miasta oraz jego powrót do ojczyzny po latach [Fot. P. Wójcik]

że ojciec, matka i siostra trafili do obozu koncentracyjnego przy ul. Janowskiej (KZ Janowska), a następnie zostali wywiezieni pociągiem do obozu zagłady. Towarzysz Brocha, Kazimierz Rutenberg wspomina: *Było to jeszcze w Zadybiu. Mieszkaliśmy w dworku, który przed wojną należał do jakiegoś ministra. Spaliśmy z Olkiem na narach na poddaszu. Na wieść o rodzinie Olek zataił się. Nie mógł spać, całe noce rozmyślał o rodzicach i siostrze, że ich zostawił, że pozostał sam... Budził się z krzykiem, rozpaczal zwłaszcza po swojej siostrze. Potem było widać, że on też szukał śmierci.*

Przed wyruszeniem na front świeżo wyszkoleni piloci latali jako skrzydłowi bardziej doświadczonych kolegów i taki układ pozostawał podczas lotów bojowych. Broch został bocznym ppor. Wiesława (Wsiwołoda⁶) Bobrowskiego, pilota urodzonego w 1922 r. w Taszkencie w polskiej rodzinie, jednak

całkowicie zrusyfikowanego. Bobrowski, choć zaledwie rok starszy od Brocha, posiadał już doświadczenie jako pilot i w czasie wojny latał jako prowadzący kilku młodych polskich myśliwców. Pod koniec wojny okazało się, że został rekordzistą jeśli chodzi o liczbę lotów bojowych w pułku, których łącznie wykonał aż 94.

23 sierpnia 1944 r. miał miejsce chrzest bojowy pilotów 1. pułku. Na swoje pierwsze zadanie bojowe Broch musiał poczekać jeszcze blisko miesiąc. 19 września jego samolot wystartował z Zadybia Starego wraz z piątką innych Jaków z pułku na osłone ośmiu Iłów-2 z 611. Pułku Lotnictwa Szturmowego⁷, atakujących cele w rejonie południowo-wschodnich obrzeży Warszawy. Kolejny lot, równo 10 dni później, poległ na eskorcie pojedynczego Ił-2 dokonującego rozpoznania nad lewobrzeżną Warszawą przez parę Jaków. Podczas tego

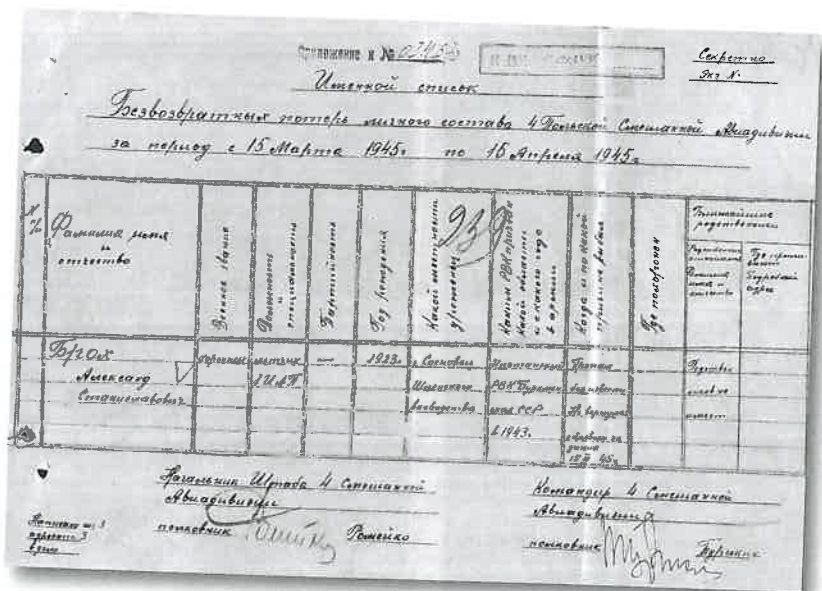


Tablica na grobie chor. Aleksandra Brocha na Cmentarzu Wojennym w Kołobrzegu, znajdująca się w kwadracie E, grób nr 36 [Fot. P. Wójcik]

zadania Broch pierwszy raz użył swojej broni pokładowej przeciwko nieprzyjacielowi, ostrzeliwując cele naziemne. Było to jedno z nielicznych zadań, jakie piloci 1. pułku mogli wykonać nad powstańczą stolicą... Niestety, wówczas już dogorywającą, gdyż udzielenie skutecznej pomocy powstańcom definitywnie uniemożliwiły cyniczne decyzje Stalina.

Kolejne zadanie Broch wykonał 15 października, eskortując z trzema innymi Jakami grupę sześciu Iłów-2 atakujących cele w rejonie Nowodworów, Winnicy i Jabłonn. Podczas tego lotu dostrzeżono przelatujące w oddali Focke-Wulfy Fw 190, jednak nie doszło do walki. Podobny lot – eskorta pary Iłów-2 na rozpoznanie rejonu Ponia-tów – Suchocin – Jabłonna – Legionowo Broch wykonał 27 października, ponownie ostrzeliwując przy okazji napotkane cele naziemne. 8 listopada poleciał na rozpoznanie na północ od Warszawy, w rejon Jabłonn, Modlina i Olszewnicy. W powietrzu napotkano dwa Messerschmitty 109, jednak nie doszło do walki, gdyż myśliwce oddaliły się. Broch znurował jednak i ostrzelał dostrzeżone przez siebie cele naziemne. W dniach 20, 22 i 25 listopada razem z Bobrowskim latał na rozpoznanie wzrokowe, odpowiednio: Jabłonnej – Nowego Dworu – Leszna – Grądowa, Jabłonnej – Nasielska – Krocze-wa – Leszna – Warszawy-Błonia oraz Mokotowa – Grodziska – Błoni- Piaseczna. Podczas drugiego z tych lotów zaatakował stanowiska obrony przeciwlotniczej, a podczas trzeciego – niemieckie

Głaz z nazwą nekropolii stojący przy wejściu [Fot. P. Wójcik]



Karta imiennego wykazu bezpowrotnych strat 4. Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej za okres 15 marca–15 kwietnia 1945 r. Jedynym wymienionym poległym jest „Broch Aleksander Stanisławowicz”. W kolejnych rubrykach podano: stopień, przydział, rok i miejsce urodzenia, datę i miejsce wstąpienia do wojska, datę i okoliczności śmierci oraz brak danych o krewnych. Pod dokumentem podpisał się m.in. szef sztabu 4. PMDL płk pil. Aleksander Romejko oraz dowódca dywizji płk pil. Grigorij Turjkin [Arch. CAMO]

pojazdy samochodowe. Było to ostatnie zadanie bojowe Brocha w 1944 r. Dłuższa przerwa miała związek z zatrzymaniem frontu w rejonie Warszawy na Wiśle. Następne loty bojowe zostały wykonane po zajęciu Warszawy przez walczące u boku Armii Czerwonej Ludowe Wojsko Polskie.

Trzy kolejne zadania Broch wykonał więc dopiero w nowym roku 1945 r., w dniach 19–20 stycznia. Pierwsze polegało na osłonie defilady 1. Armii Wojska Polskiego, która przemaszerowała wzdłuż zrujnowanych Alei Jerozolimskich. Broch leciał w szyku sześciu samolotów, prowadzonych przez dowódcę pułku ppłk. pil. Iwana Tałdykina. Tego samego dnia poleciał na powietrzną osłonę własnych wojsk w rejonie Warszawa-Błonie oraz przepraw przez Wisłę na północ od Warszawy. Nazajutrz przeprowadził inny patrol nad samą stolicą.

Po tej serii zadań pułk ponownie miał przerwę w zadaniach bojowych. Przesunięto go w tym czasie na lotnisko Sanniki koło Gostynina, a następnie do Bydgoszczy, skąd rozpoczęto wykonywanie lotów w celu wsparcia 1. Armii Wojska Polskiego walczącej o przełamanie Wału Pomorskiego. 20 lutego Broch osłaniał parę Iłów-2 lecących w rejon Złocieńca. Na tamtejszej stacji kolejowej dostrzeżono cztery składy pociągów pozbawione parowozów. Broch i Bobrowski znurowali i ostrzelali zarówno pociągi, jak i dworzec. Pięć dni później ta sama para poleciała na rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne ruchu kolejowego w rejonie Szczecinka, Grzmiącej, Barwic, Połczyna Zdroju i Czaplinka. Podczas zadania piloci ostrzelali pociągi na stacjach Dałęcino i Grzmiąca, a koło Czaplinka dwa samochody, które zostały uszkodzone. 27 lutego Broch wykonał podobne zadanie w rejonie Drawska Pomorskiego i Złocieńca. I tym razem wraz ze swoim prowadzącym zaata-

kował broniony przez baterię dział przeciwlotniczych pociąg na stacji w Złocieńcu.

1 marca Broch wykonał ostatnie zadanie z Sannik, eskortując 8 Iłów-2 w rejon Wierchow. Ponownie wraz z prowadzącym użył broni pokładowej, atakując piechotę w okopach koło Żabina. Dwa dni później 1. pułk przebazowano na zdobyte niedawno lotnisko Mirosławiec, z którego jednostka wzięła udział w dalszych lotach na wsparcie 1. Armii Wojska Polskiego, walczącej o zdobycie Kołobrzegu.

Wojna trwała dalej. 11 marca 1945 r. Broch poleciał w osłonie czterech Iłów-2 nad „Festung Kolberg”, czyli zawzięcie broniony przez oddziały Wehrmachtu (w tym marynarkę i lotnictwo) oraz Waffen SS Kołobrzeg. Naziemna stacja naprowadzania ostrzegała, że w powietrzu mogą pojawić się Focke-Wulfy, jednak piloci nie dostrzegli śladu nieprzyjacielskich samolotów.

W czasie opisanych powyżej lotów bojowych Broch początkowo latał regularnie na Jaku-1b nr „31” (numer fabryczny 31169 lub 31178), a od 20 lutego 1945 r. pilotował Jaki-9M, na przemian: nr „81” (3315381) oraz nr „94” (numer nieznany). 20 listopada 1944 r. wyjątkowo poleciał na Jaku-1b nr „23” (23168).

15 marca 1945 r. o 11.20 wystartował znowu jako boczny Bobrowskiego. Był to dla niego 17 lot bojowy i – jak się niestety okazało – ostatni. Zadaniem pary było patrolowanie nieba nad Kołobrzegiem w celu zapewnienia osłony szturmowcom Ił-2, które atakowały cele naziemne. W meldunku sporządzonym po powrocie z zadania napisano: *Zadanie wykonane, silne zamglenie, nic nie widać. W czasie 11.35–12.30 od prowadzącego ppor. Bobrowskiego, w chwili gdy wpadli w rejon zamglenia oderwał się jego prowadzony. W rubryce dotyczącej strat odnotowano:*

Pilot nie wrócił z zadania bojowego, samolot spisany jako strata bojowa. Bobrowski po zgubieniu Brocha krążył w rejonie celu znacznie dłużej niż wynikało z rozkazu, z nadzieją, że odnajdzie swojego bocznego. Nie przyniosło to jednak rezultatu i lądował w Mirosławcu na oparach paliwa o godz. 14.05, po 2 godzinach i 45 minutach spędzonych w powietrzu. Do dziś nie wiadomo, co dokładnie stało się z Brochem po tym, jak odłączył się od Bobrowskiego. W czasie ostatniego zadania bojowego pilotował wspomnianego wcześniej Jaka-9M nr „81”.

Jego grób znajduje się na Cmentarzu Wojennym w Kołobrzegu, w kwaterze E, płyta nr 36. Był jednym z zaledwie siedmiu obywateli polskich w ludowym lotnictwie, którzy zginęli śmiercią lotnika w czasie II wojny światowej⁸.

Kazimierz Rutenberg wspomina: *Olek był bardzo dowcipny, wesoły, koleżeński, był bardzo lubiany w pułku. Nie wiem, czy w pułku koledzy wiedzieli o tragedii, jaka go gnębiła. Licho wie, czy nie ona była przyczyną śmierci Olka...*

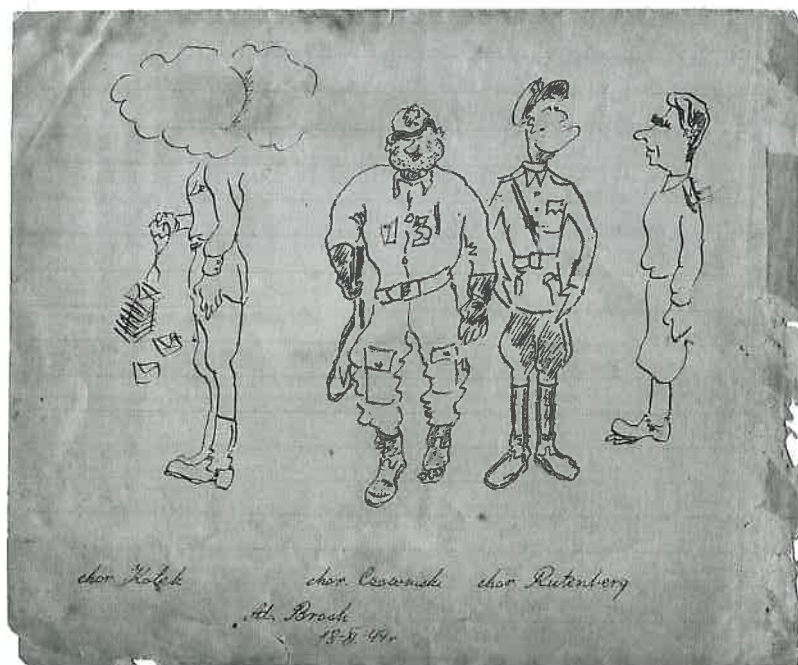
Los jest przewrotny i okrutny. Rodzina Aleksandra Brocha, za którą tak rozpaczał w 1945 r., uratowała się z wojennej zawieruchy. Udało im się zbiec z pociągu, który wiózł ich w nieznanym kierunku, ku nieuchronnej zagładzie. Krótko po wojnie Brochowie powrócili do swojego dawnego domu w Sosnowcu, a w pierwszej połowie lat 50. wyemigrowali do Izraela i mieszkali w mieście Pardesijja. ■

Przypisy

- ¹ Cytaty odpowiednio za: Koliński I., *Ludowe lotnictwo polskie 1943–1945*, Warszawa 1969 oraz Bulzacki Z., *Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1. PLM „Warszawa”*, Poznań 1976.
- ² Nie jest to odkrycie autora niniejszego artykułu. Wspominają o tym prace: Pawłowski E. (red.), *Księga pochowanych żołnierzy polskich poległych w II wojnie światowej t. IV cz. 1*, Pruszków 1995 oraz Kroczyński H., *Kołobrzeska Księga Poległych w drugiej wojnie światowej*, Kołobrzeg 2005. Warto jednak zanotować, że w żadnej z lotniczych publikacji (włączając to opracowania dotyczące strat lotnictwa polskiego: Cumft O., Kujawa H. K., *Księga lotników polskich 1939–1946*, Wydawnictwo MON, Warszawa 1989 oraz *Ku czci poległych lotników 1939–1945*, Agencja Lotnicza ALTAIR, Warszawa 2006 informacji tej nie podano.
- ³ Na podstawie aktu urodzenia z Urzędu Stanu Cywilnego w Przemysłu oraz „Karty Świadczenia do nadania Obywatelstwa Pamięci Ofiarom Zagłady” złożonej przez ojca lotnika w Instytucie Jad wa-Szem 8 lipca 1955 r. Inne źródła – m.in. imienny wykaz bezprowrotnych strat 4. Polskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej podają jako miejsce urodzenia „Sosnowiec, województwo śląskie” (w rzeczywistości przed wojną Sosnowiec znajdował się w województwie kieleckim).
- ⁴ Ten i kolejne fragmenty oparte o wywiad z Kazimierzem Rutenbergiem z 11 i 12 lutego oraz 10 i 11 marca 2012 r.
- ⁵ W 1. PLM podobnie jak w lotnictwie radzieckim w obrębie eskadry obowiązywały następujące stanowiska: dowódca eskadry, zastępca dowódcy eskadry ds. polityczno-wychowawczych, nawigator eskadry, dowódca klucza, starszy pilot, pilot.
- ⁶ Imię na podstawie wniosków o nadanie Bobrowskiemu Orderu Czerwonej Gwiazdy oraz Orderu Czerwonego Sztandaru II stopnia ze zbiorów Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej w Podolsku. Cała znana autorowi wojenna literatura tematu podaje jednak imię „Wiesław”, pod którym znany był w pułku.
- ⁷ Radziecka jednostka podporządkowana lotnictwu ludowego Wojska Polskiego. 31 października 1944 r. jednostkę przenumerowano na 3. Pułk Lotnictwa Szturmowego. Od końca 1944 r. w pułku latali polscy strzelcy pokładowi, a od kwietnia 1945 r. także kilku pilotów.

Loty bojowe chor. Aleksandra Brocha					
Nr	Data	Czas	Samolot	Uwagi	
1.	19.09.1944	15.00–15.55	Jak-1b nr „31”	Towarzyszenie grupie 8 samolotów Il-2 z 611. plsz w rejonie Warszawy (prowadzący „szturmowików” kpt. pil. Wartan Dawidjan)	
2.	29.09.1944	16.12–16.55	Jak-1b nr „31”	Rozpoznanie w rejonie Warszawy (prowadzący Mironienko) – atak na cele naziemne	
3.	15.10.1944	10.50–11.40	Jak-1b nr „31”	Towarzyszenie i osłona grupy 6 Il-2 z 611. plsz wykonującej uderzenia w rejonie Nowodwory-Winnica (prowadzący mjr pil. Piotr Kozielenko)	
4.	27.10.1944	10.15–11.20	Jak-1b nr „31”	Osłona pary samolotów Il-2 podczas rozpoznania w rejonie Suchocin-Jabłonna (prowadzący chor. pil. Nikołaj Chabarin) – atak na cele naziemne	
5.	08.11.1944	11.50–12.45	Jak-1b nr „31”	Rozpoznanie obiektów przeciwnika w rejonie na północ od Warszawy – atak na cele naziemne	
6.	20.11.1944	9.15–10.10	Jak-1b nr „23”	Rozpoznanie obiektów wojskowych przeciwnika na północny zachód od Warszawy	
7.	22.11.1944	10.04–11.04	Jak-1b nr „31”	Rozpoznanie obiektów wojskowych przeciwnika w rejonie na północny zachód od Warszawy – atak na cele naziemne	
8.	25.11.1944	14.55–15.42	Jak-1b nr „31”	Rozpoznanie obiektów wojskowych przeciwnika w rejonie na zachód od Warszawy – atak na cele naziemne	
9.	19.01.1945	13.34–15.00	Jak-1b nr „31”	Patrolowanie nad Warszawą – osłona defilady wojskowej ⁹	
10.	19.01.1945	16.20–17.30	Jak-1b nr „31”	Osłona własnych wojsk w rejonie Warszawa-Błonie	
11.	20.01.1945	12.39–13.55	Jak-1b nr „31”	Patrolowanie nad Warszawą – osłona miasta	
12.	20.02.1945	16.05–17.30	Jak-9M nr „81”	Towarzyszenie i osłona pary Il-2 z 3. plsz (prowadzący ppor. pil. Nikołaj Michajłowski) podczas uderzenia w rejonie Złocieńca – atak na cele naziemne	
13.	25.02.1945	10.30–11.50	Jak-9M nr „94”	Rozpoznanie obiektów wojskowych przeciwnika w rejonie Szczedinka – atak na cele naziemne	
14.	27.02.1945	13.08–14.38	Jak-9M nr „94”	Rozpoznanie i fotografowanie w rejonie Drawsko Pomorskie i Złocieńce – atak na cele naziemne	
15.	01.03.1945	9.00–10.20	Jak-9M nr „81”	Towarzyszenie i osłona 8 Il-2 (prowadzący ppor. pil. Jurij Kramarczuk) podczas uderzenia w rejonie Wierchow – atak na cele naziemne ¹⁰	
16.	11.03.1945	15.20–16.30	Jak-9M nr „94”	Towarzyszenie i osłona 4 Il-2 z 3. plsz (prowadzący ppor. pil. Jurij Kramarczuk) podczas uderzenia w rejonie Kołobrzegu	
17.	15.03.1945	start 11.20	Jak-9M nr „81”	Patrolowanie w rejonie miasta Kołobrzeg w celu zapewnienia osłony szturmowcom wykonującym uderzenia	

W oparciu o: Bulzacki Z., *Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych 1. PLM „Warszawa”*, Poznań 1976. Jeśli nie zaznaczono w przypisie inaczej, prowadzącym parę myśliwców był ppor. Wiesław Bobrowski



Aleksander Broch dał się poznać wśród kolegów jako znakomity portrecista i autor karykatur. Na tym szkicu, wykonanym 18 listopada 1944 r. uwiecznił, od lewej: chor. Dymitra Kotka (z głową w chmurach i plikiem listów), chor. Jerzego Czownickiego (z „13” na piersi – na Jak-1b z takim numerem bocznym i słynnym napisem fundacyjnym pilot ten latał w czasie wojny) oraz chor. Kazimierza Rutenberga. Tożsamość lotnika przedstawionego z prawej strony jest nieznana [Arch. K. Rutenberg]

- ⁸ Resztę stanowili obywatele Związku Radzieckiego, część z nich o polskich korzeniach. Pozostała szóstka przedwojennych obywateli polskich to: szer. pchor. uc. pil. Ryszard Borzykowski, szer. pchor. uc. pil. Jerzy Czerny, chor. pil. Jan Grabarz, ppor. pil. Roman Wierchnicki, plut. strz. Piotr Bienieda, por. pil. Robert Janota oraz plut. strz. Izrael Gorowiec (Żyd z województwa tarnopolskiego).
- ⁹ Prowadzący parę ppor. Józef Gościński.
- ¹⁰ Prowadzący trójkę kpt. Władimir Bojew.

Autor serdecznie dziękuje za pomoc w przygotowaniu artykułu Panu Kazimierzowi Rutenbergowi, przyjacielowi Aleksandra Brocha z lat szkolnych i towarzysowi broni z 1. PLM „Warszawa”.

Samolot myśliwski Jak-1b o numerze bocznym „11”. Jest to jeden z pierwszych samolotów dostarczonych do 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa” na lotnisko Grigoriewskie w 1943 r.

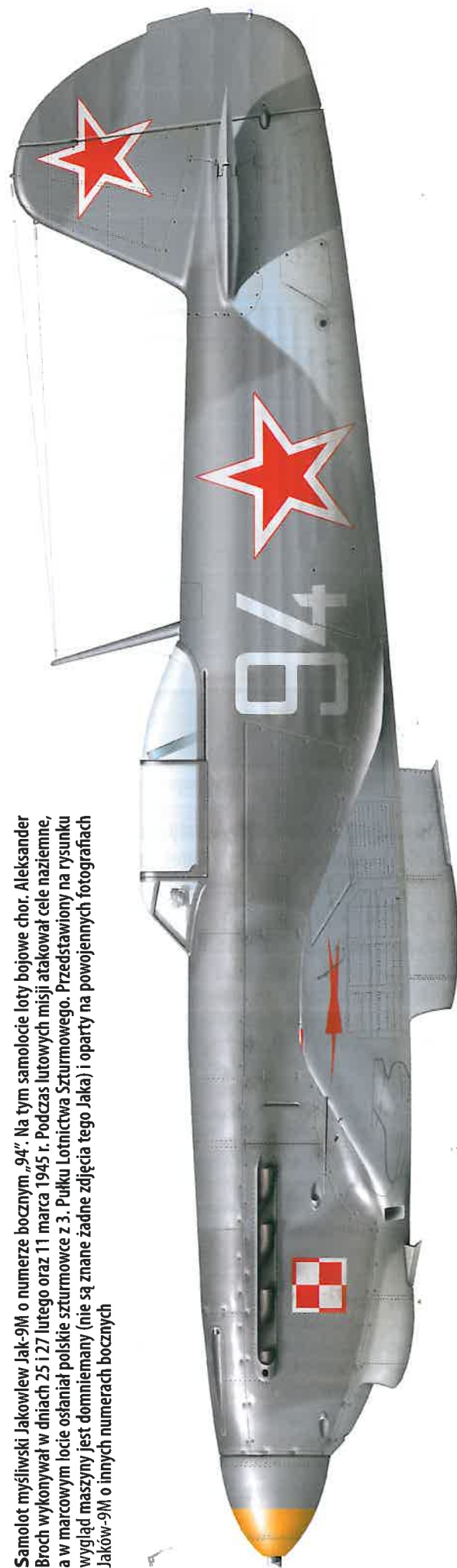


Jak-1b o numerze bocznym „15” z 1. PLM. Tuż pod wiatrochronem namalowano polską szachownicę, która pojawiła się na samolotach LWP bardzo szybko i była malowana (podobnie jak w przypadku polskich maszyn w RAF) na masce silnika lub pod kabiną pilota. Myśliwiec nosi insygnia radzieckie w postaci gwiazd z grubą białą obwódką i cienką czerwioną. Jest to jeden z trzech rodzajów gwiazd jakie były malowane na samolotach lotnictwa radzieckiego. Kilka tygodni po zakończeniu działań wojennych na samolotach LWP jednostek w miejsce gwiazd naniesione duże białe-czerwone szachownice



Malował Arkadiusz Wróbel

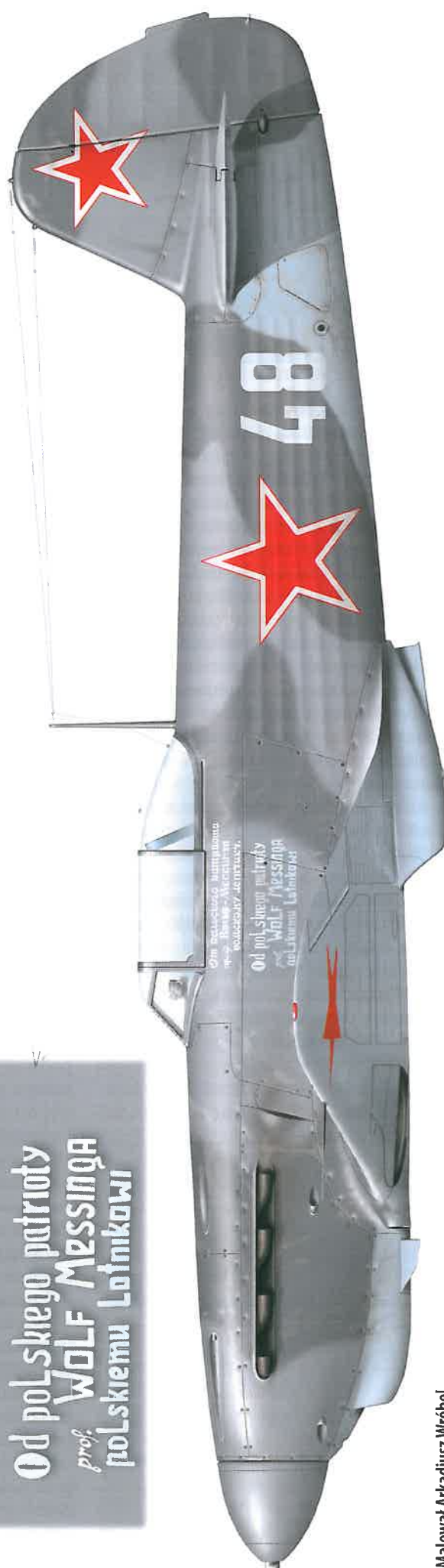
Samolot myśliwski Jaków-9M o numerze bocznym „94”. Na tym samolocie loty bojowe chor. Aleksander Broch wykonywał w dniach 25 i 27 lutego oraz 11 marca 1945 r. Podczas lotów misji atakował cele naziemne, a w marcowym locie osłaniał polskie szturmowce z 3. Pułku Lotnictwa Szturmowego. Przedstawiony na rysunku wygląd maszyny jest domniemany (nie są znane żadne zdjęcia tego Jaka) i oparty na powojennych fotografiach Jaków-9M o innych numerach bocznych



Jak-1b nr „48” kpt. Medarda Koniecznego. Samolot został ufundowany przez Wolfa Messinga, polskiego Żyda urodzonego w Górze Kalwarii, mieszkającego następnie w Niemczech, a wreszcie w ZSRR i robiącego karierę jako osoba o zdolnościach paranormalnych. Za kupno myśliwca dla polskiego pułku na boku kadłuba pod kabiną pilota umieszczono napisy fundacyjne w języku rosyjskim (na górze) i polskim (poniżej), odpowiednio: „Od polskiego patriota prof. Wolf-Messinga polskomu liołcziku” oraz „Od polskiego patrioty prof. Wolf Messinga polskiemu lotnikowi”. W późniejszym okresie napisy fundacyjne zamalowano na maszynie nr „48” (według wspomnień Koniecznego, aby samolot nie różnił się od innych w pułku”), jednak pojawiły się w tej samej formie na innym samolocie – Jak-1b nr „13”, pilotowanym w czasie wojny przez chor. Jerzego Czownickiego

От польского патриота
проф. Вольф - Мессинга
польскому летчику.

Od polskiego patrioty
prof. Wolf Messinga
polskiemu lotnikowi



Malował Arkadiusz Wróbel

Jerzy Hedinger – oficer nawigacyjny ORP „Ryś”

Z Polski przez Szwecję i Anglię do Kanady

KRZYSZTOF KUSKA

Pierwsze lata

Jerzy Hedinger urodził się w Poznaniu. Szkołę gimnazjalną ukończył w dalekim Lublinie, ale później wrócił do Poznania. Od zawsze był zauroczony morzem, do którego II Rzeczpospolita miała dostęp. Postanowił zatem zdawać egzaminy do Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu. Lista kandydatów była spora i zamykała się liczbą 150 młodych ludzi, którzy zapragnęli związać swoje losy z morzem. Dostał się z szesnastą lokatą. Proces szkolenia był dość rozbudowany, a nauka trudna, ale tego wymagała morska służba. Również bracia Jerzego Hedingera zdecydowali się założyć mundur. Starszy zginął w bitwie nad Bzurą, a młodszy jak wielu polskich oficerów, został zamordowany w Katyniu.

Hedinger ukończył szkołę na 4 miejscu wśród swojego rocznika. Tym samym, od 1936 roku był już podporucznikiem Marynarki Wojennej. Kilka miesięcy spędził na torpedowcu ORP „Krakowiak”, niszczycielu ORP „Wicher” i trałowcu ORP „Mewa”. W tym czasie utworzyła się grupa przyjaciół, wśród których znaleźli się Kazimierz Sadowski i Marian Mokrzycki. Razem załapali się na wyjątkową przygodę. Na pokładzie francuskiego okrętu szkoleniowego, krążownika „Joanne d’Arc” wyruszyli w podróż dokoła świata, która trwała 10 miesięcy.

Trójka przyjaciół po powrocie z tego długiego rejsu została rozdzielona, ale tylko pozornie. Wszyscy służyli na polskich okrętach podwodnych. Hedinger trafił na „Rysia”, Sadowski na „Żbika”, a Mokrzycki na „Orla”. Na pierwszym polskim okręcie podwodnym – „Rysiu”, dowódcą był kapitan Aleksander Grochowski. Hedingerowi przypadło w udziale stanowisko oficera nawigacyjnego.

ORP „Ryś”

ORP „Ryś” był pierwszym okrętem podwodnym zakupionym przez II Rzeczpospolitą. Stępka została położona 28 maja 1927 roku w obecności ambasadora Alfreda Chłapowskiego, który dokonał wbicia pierwszego nitu. Za budowę odpowiedzialna była stocznia w Nantes. „Ryś” był podwodnym stawiaczem min i w związku z potencjalnym



Rocznik 1936 Szkoły Podoficerskiej MW po latach

Wytrwałość potrafi doprowadzić nas do sukcesu. Dla żołnierzy, którzy przeżyli kampanię wrześniową sukcesem było przedrzeć się do aliantów i walczyć dalej. Tak zrobiło wielu lotników, którzy potem walczyli w bitwie o Anglię, ale podobnie postąpiło wielu marynarzy. Niektórym, jak załódze „Orla” udało się przedrzeć do Anglii, inne jak ta z ORP „Ryś”, na którym służył Jerzy Hedinger pozostały internowane niemal do końca wojny.

rejonem jego operowania zdecydowano, że okręt tego typu nie powinien mieć większej wyporności niż 950 ton. Po opracowaniu podstawowych założeń okrętów („Ryś” był jednym z całej serii) nastąpiła konieczność wyboru miejsca produkcji, wykonawcy i szczegółowego projektu.

Młoda polska demokracja nie była w stanie uporać się z takim wyzwaniem jak budowa nowoczesnego okrętu podwodnego i stąd decyzja o przeniesieniu produkcji do Francji. Ważnym czynnikiem podczas wyboru miejsca owej produkcji była cena okrętu, a Francuzi oferowali zdecydowanie najniższą w przeliczeniu na tonę wyporności. Poza tym polsko-francuskie stosunki wojskowe pamiętające jeszcze okres pierwszej wojny światowej i odzyskiwanie przez Polskę niepodległości stanowiły kolejny argument przemawiający za tym wyborem.

Ostatecznie zdecydowano się na zlecenie prac stoczni Chantieres et Ateliers Augustin Normand. Firma zobowiązała się dostarczyć okręt wraz z wyposażeniem i uzbrojeniem. Bezpośrednim wykonawcą „Rysia” była

stocznia Chantieres de la Loire. Podczas budowy wprowadzono szereg istotnych zmian w konstrukcji okrętu co opóźniło ostateczny odbiór przez Polskę.

Dostawa okrętu obejmowała: kadłub wraz ze sprzętem stałym i ruchomym, jego części zamienne, przedmioty wyposażenia, wyrzutnie torpedowe stałe i obracalne, umeblowanie, oświetlenie i inne elementy wyposażenia wnętrza, silniki spalinowe z ich pomocniczymi mechanizmami i kolektorami, linie wałów, śruby napędowe i części zamienne maszyn, silniki elektryczne, przyrządy manewrowe i pomocnicze, instalację elektryczną, baterie akumulatorów oraz części zamienne, torpedy z ładunkiem, rurociągi ruchome do ich ładowania, miny bez ładunku, działko kalibru 100 i 40mm wraz z amunicją, przyrządy i instalacje radiotelegrafu, sondy, peryskopy, przyrządy podsłuchowe, logi, kotwice, łodzie wiosłowe, cumy, liny i hole, flagi i urządzenia sygnalizacyjne, wyposażenie kuchenne i pościelowe.¹

W trakcie projektowania polskich okrętów podwodnych korzystano z dokumentacji



Jedna z pamiątek po rejsie dookoła świata – stroje tubylców



Jerzy Hedinger na ORP „Piorun”

technicznej francuskich jednostek torpedowych typu *Ondine* oraz niemieckich stawiaczy min *Victor Reveille*.

Budowa okrętu nieco się opóźniała, jako że w trakcie jego powstawania zdecydowano się wprowadzić sporo zmian konstrukcyjnych. Zaliczyć do nich można dalmierze stereoskopowe, zastąpienie sterownia kierunkowego kołem, ogrzewanie parowe przedziałów czy też zapasowe kotwice. Wzmocniono również zabezpieczenie uniemożliwiające wystrzelenie torpedy przy otwarciu tylnej pokrywy wyrzutni. Jako ważną zmianę należy jeszcze przytoczyć zmianę instalacji układu wydechowego pozwalające na wypuszczanie spalin do atmosfery, ale również pod wodę.

Dostawcą min dla „Rysia” została firma Santter-Harle. W sumie zamówiono dla polskich okrętów 120 min, z czego 12 przetestowano jeszcze we Francji na poligonie nieopodal Tulonu.

„Ryś” został zwodowany 22 kwietnia 1929 roku. Po wyposażeniu okrętu nastąpił czas prób odbiorczych. Najważniejszą z nich było zanurzenie okrętu na maksymalną bezpieczną głębokość, która w przypadku „Rysia” wносиła 100 metrów. Po wykonaniu testu następowały szczegółowe oględziny. Wszystkie okręty serii przeszły ją bez zastrzeżeń i jedynie „Ryś” miał niewielki problem, który tak opisał Aleksander Rylke: *W pewnej chwili został dostrzeżony znaczny przeciek w rufowej części kadłuba. Przeciek ten zlokalizowano w miejscu zamocowania do kadłuba dolnej rufowej krawędzi kiosku. Przyczyna leżała w tym, że w zamian nitu dano wkręt bez nakrętki i bez szczeliwa od wewnętrznej strony kadłuba. Było to miejsce trudno dostępne do nitowania i pracownicy stocznioi by ułatwić sobie pracę, zastosowali właśnie wkręt zamiast nitu.*³ Jak widać usterka była niewielka, ale stanowiła poważne zagrożenie dla życia załogi. W związku z koniecznością jej usunięcia nastąpiło kilkudniowe opóźnienie odbioru okrętu. Poza tym napotkano sporo innych usterek i znów „Ryś” wybił się w tej klasyfikacji na czoło, gdyż to właśnie na nim szwankowały nagrzewające się nadmiernie

sprzęgła i łożyska oporowe głównych silników elektrycznych.

Wykryte usterki przeciągały odbiór. Zwłaszcza problemy z wysiłonymi jednostkami napędowymi i wibracjami jakie wywoływały uniemożliwiały pozytywne sfinalizowanie prac. Wykryto również problem z przechowywaniem ropy, która przy pełnym zapasie wpływała na powierzchnię poprzez przewody łączące balast z wieżą ciśnieni.

Mimo tego, „Ryś” jako pierwszy uzyskał potwierdzone w pełni odbiór i 2 sierpnia 1932 roku podniesiono na nim polską banderę po czym popłynął do Gdyni. Okręt musiał potem wrócić do Francji gdzie zamontowano brakujące elementy wyposażenia. W sumie opóźnienia w stosunku do harmonogramu dla „Rysia” wyniosły 772 dni, z czego za 343 dni Francuzi musieli wypłacić odszkodowanie, gdyż zakwalifikowano je jako opóźnienie nieusprawiedliwione. Koszt każdego z 3 podwodnych stawiaczy min zamknął się sumą 790 788 dolarów i 12 740 460 franków.³

Plan zastosowania polskich okrętów podwodnych

Przed rozpoczęciem wojny w wyniku mobilizacji alarmowej uzupełniono na „Rysiu”⁴ zapasy oraz załadowano amunicję: 6 torped w aparatach i 4 w zapasie, 114 sztuk do dział 100 mm, po 4500 sztuk do nkm kal. 13,2 mm oraz załadowano 10 min podnosząc ich liczbę do 30. Nie zabrano pełnego ładunku z powodu braku odpowiedniego zapasu min w magazynie uzbrojenia Komendy Portu Wojennego Gdynia. Dla polskich okrętów podwodnych przewidziano działania związane z obroną wybrzeża wg planu o kryptonimie „Worek”. Każdy z okrętów miał wyznaczony rejon dozoru. „Ryś” miał wyznaczony sektor pomiędzy „Wilkiem” a „Żbikiem”. Plan Worek zakładał, że Niemcy będą starali się wejść na wody okalające półwysep helski i wody zatoki gdańskiej, a dzięki rozśrodkowaniu polskich okrętów podwodnych możliwe miało być atakowanie większych okrętów

nieprzyjaciela lub ewentualnie zaatakowanie okrętów wspierających desant na Hel.

Początkowa taktyka zastosowana przez dowództwo zawężała możliwości polskiej floty podwodnej. Przypisanie do sektorów ograniczało możliwości oraz wytrącało inicjatywę. Okręt podwodny jest z założenia jednostką myśliwską. Sytuację można porównać do sztywnego przywiązania eskorty myśliwskiej do bombowców. W obu przypadkach tłamsiło się naturalne predyspozycje każdego z rodzajów uzbrojenia.

W związku z tym, że „Rysiovi” przypadł w udziale taki, a nie inny sektor działania trafiał on na największą liczbę potencjalnych przeciwników. Z racji małego tonażu napotykanym okrętom nie decydowano się otwierać do nich ognia przy pomocy torped, co było zgodne z przyjętą ówczesną taktyką. Właśnie to nasycenie siłami przeciwnika spowodowało w trakcie działań wojennych decyzję dowódcy okrętu o wyjściu z sektora nieco na północ.⁵

W drugiej fazie walk okręty wyszły dalej w morze, gdzie miały działać na liniach komunikacyjnych przeciwnika. W nowym podziale sektorów ORP „Sęp” znajdował się najbardziej na lewo i obejmował swoim działaniem Bornholm. Środek sektora wyznaczony dla „Rysia” wypadał na północ od



Jerzy Hedinger w Sztokholmie. Rok 1940

Założenia dla stawiacza min jakim był ORP „Ryś”:

Rodzaj elementu	Podwodny stawiacz min
Wyporność nawodna	950 ton
Siła maszyn	2000 KM
Ilość śrub	2
Prędkość	14 (9 pod wodą)
Promień działania	7000 Mm (100 Mm pod wodą)
Głębokość zanurzenia	80 m
Czas zanurzenia	30 s
Uzbrojenie artyleryjskie	
Działo 100 mm	1
Działo 40 mm	1
Uzbrojenie torpedowe:	
Wyrzutnie torpedowe	6
Razem torpedy	10
Miny	30
Peryskopy	3
Załoga	34

Źródło: C. Rudzki, Polskie okręty podwodne 1926–1969, Warszawa 1985, s. 29.

Przylądka Rozewie. Sektory wyznaczone dla poszczególnych okrętów miały szerokość 60 mil morskich. Była to już jednak końcowa faza działań, kiedy to „Ryś” był już uszkodzony, a paliwo zaczynał się kończyć.

Poważnym problemem, który pojawił się podczas operowania polskich okrętów podwodnych okazał się być brak „spokojnej przystani”. Porty wojenne, którymi dysponowała Rzeczpospolita zostały już na początku wyłączone z operowania w związku z działaniami Niemców i dla „Rysia” jedyną opcją pozostał Hel, a i to tylko w pod osłoną nocy.

ORP „Ryś” w działaniach wojennych według relacji Jerzego Hedingera⁶

Dnia 1 września około godz. 5.00 wyszliśmy w morze z pw. Hel i zaraz się zanurzyliśmy. Tegoż dnia około południa d.o. podał do wiadomości rozkaz nakazujący topienie okrętów npla. 2 września byliśmy obrzuceni kilka razy serjami po 5 bomb głębinowych przez samoloty npla, mniej więcej regularnie co 1–2 godz. Peryskopy nie dawały zupełnie możliwości obserwacji samolotów, dzięki temu że bojowy w ogóle nie miał kąta podniesienia, a wachtowy miał kąt podniesienia do 45 stopni. Był wypadek, że samolot rzucał bomby gdy peryskop był podniesiony i of. wachtowy uważał, że „horyzont czysty”. Nawigacja na zliczenie dość niedokładna, gdyż sonda nie wykazywała większych głębokości jak 50 m, a stary log Czernikiejewa⁷ wykazywał dość znaczne różnice z szybkością wg mili pomiarowej. Dużą pomocą okazał się sekstans, którego użycie na o.p. wydawało się mało prawdopodobne. 3 września był spokojny dzięki małej martwej fali. W nocy z 3 na 4 września mieliśmy alarm bojowy nawodny. Po wynurzeniu byłem na zmianę przy dziale, które zostało na rozkaz d.o. załadowane i przy N.K.M.⁸, usiłując dostrzec jakąś sylwetkę npla. Na rozkaz d-cy otworzyliśmy ogień z N.K.M., który mimo 3-dniowego moczenia się w wodzie strzelał doskonale – celu jednak nie widziałem.

Noc była bardzo ciemna i widziałem tylko w sektorze przed dziobem okrętu światła dwóch statków, z których jeden natychmiast zgasił światła po rozpoczęciu strzelania. Po zanurzeniu dowiedziałem się, że d.o. kazał nadać klerem sygnał o wzywaniu pomocy do D.F1. Z podaniem własnego miejsca, oraz że zostały wystrzelone dwie torpedy, do nieprzyjacielskiej łodzi podwodnej, która jakoby miała być przed dziobem. Telegram nie został pokwitowany, natomiast przez całe przedpołudnie byliśmy zarzucani bombami przez samoloty npla. Przed zachodem słońca doszliśmy na odległość ca. 1 mili od lat. Hel i wynurzyliśmy się. W odpowiedzi dostaliśmy sygnał semaforem, że w zatoce znajdują się ścigacze npla. Natychmiast się zanurzyliśmy i położyliśmy się na dnie w promieniu obstrzału artylerji pltn. helkiej. Pół godziny po położeniu się rozbiły się prosto nad okrętem cztery bomby z samolotów, całe szczęście nie głębinowe. Dopiero tej nocy po wynurzeniu zobaczyliśmy jaki wielki ślad ropy zostawiamy po sobie na skutek najwidoczniej ciekących balastów. Ponieważ baterie były bardzo silnie rozładowane, a ropa zdradzała nasze miejsce postoju w stanie podwodnym weszliśmy do pw. Hel, gdzie okręt został przynurzony i zamaskowany przy molo, a załoga spędziła tę noc i cały dzień 5 września w lesie helskim.⁹ Następną noc odbyło się opróżnienie zbiorników ropy i przepłukanie ich wodą oraz ładowanie baterji.¹⁰ Dzień 6 spędziliśmy na dnie w zatoce.¹¹ W nocy poszliśmy stawiać miny. Postawiliśmy tylko 10¹², gdyż w pobliżu znajdowały się ścigacze npla. Po tej operacji poszliśmy w zanurzeniu przez 36 godzin w kierunku na Nord, aby przejść przez domniemany pas blokady Helu przez lekkie siły npla. Po 36-godzinym zanurzeniu wynurzyliśmy się znowu w sąsiedztwie lekkich jednostek npla. Pogoda była cały czas wybitnie nam niesprzyjająca, gładkie

morze i księżycowe noce. W tym czasie dopiero zaczął się sztorm. Okręt podchodził do Kalmar Sundu i d.o. postanowił internować się w Kalmarze. Na interwencję z.d.o. poczekaliśmy jeszcze do następnego dnia. W międzyczasie podstuchaliśmy telegram nadany do ORP „Wilk” nakazujący próbować przejścia do Anglii. Wówczas poszliśmy jeszcze naokoło Gotlandu i ponieważ ropa się kończyła d.o. internował okręt w Szwecji dnia 18 września. Podczas kampanji, załoga zachowywała się nadzwyczajnie w każdym momencie.

Internowanie

18 września o 2.25 okręt podszedł do latarni Almagrundet. O 5 rano przybył pilot i o 7.15 w towarzystwie małego torpedowca „Ryś” został wprowadzony do Stavanas gdzie już znajdował się ORP „Sęp”. Kotwicę rzucono obok pancernika obrony brzegowej „Aran”. Dalszy etap internowania okręt odbywał w Vaxholm.

Internowanie w Szwecji trwało długo, bo aż do grudnia 1944 roku. Lata spędzone w Skandynawii były nieco podobne do odbywania kary więzienia. Swoboda poruszania się była mocno ograniczona. Pierwotnie polskie okręty przebywały na internowaniu w Vaxholm, później w Sztokholmie, a na końcu nad jeziorem Mälaren. Gdy karta zaczęła odwracać się od Niemców Szwedzi poluzowali nieco naciski na Polaków i pojawiły się nawet oferty pracy dla marynarzy. Pozwalało to na zbieranie drobnych sum i wysyłanie ich do rodzin w Polsce poprzez Czerwony Krzyż.

Próbując w jakiś sposób wypełnić czas marynarze założyli orkiestrę, w której Hedinger grał na kornecie, na którym musiał się uprzednio nauczyć grać. Jako pianista

Bpor.mrr. Hedinger Jerzy
01.09.42, „Ryś”
Sprawozdanie z kampanii wrześniowej 1939.

Dnia 1 września około godz. 5.00 wyszliśmy w morze z p.w. Hel i zaraz się zanurzyliśmy. Tegoż dnia około południa d.o. podał do wiadomości rozkaz nakazujący topienie okrętów npla. 2 września byliśmy obrzuceni kilka razy serjami po 5 bomb głębinowych przez samoloty npla, mniej więcej regularnie co 1–2 godz. Peryskopy nie dawały zupełnie możliwości obserwacji samolotów, dzięki temu że bojowy w ogóle nie miał kąta podniesienia, a wachtowy miał kąt podniesienia do 45 stopni. Był wypadek, że samolot rzucał bomby gdy peryskop był podniesiony i of. wachtowy uważał, że „horyzont czysty”. Nawigacja na zliczenie dość niedokładna, gdyż sonda nie wykazywała większych głębokości jak 50 m, a stary log Czernikiejewa⁷ wykazywał dość znaczne różnice z szybkością wg mili pomiarowej. Dużą pomocą okazał się sekstans, którego użycie na o.p. wydawało się mało prawdopodobne. 3 września był spokojny dzięki małej martwej fali. W nocy z 3 na 4 września mieliśmy alarm bojowy nawodny. Po wynurzeniu byłem na zmianę przy dziale, które zostało na rozkaz d.o. załadowane i przy N.K.M.⁸, usiłując dostrzec jakąś sylwetkę npla. Na rozkaz d-cy otworzyliśmy ogień z N.K.M., który mimo 3-dniowego moczenia się w wodzie strzelał doskonale – celu jednak nie widziałem.

Sprawozdanie z działań wrześniowych

1.9.42

01.09.42, „Ryś”

Hedinger

01.09.42, „Ryś”

amator nie miał z tym większych problemów.

Tego typu działania pozwalały przetrwać, ale stanowiły też przykrywkę. Marynarze nie zapomnieli o swoich obowiązkach i prowadzili stały nasłuch radiowy. Zebrane informacje szyfrowano i przekazywano do Londynu poprzez kuriera w Sztokholmie. Szwedzi sumienie wywiązywali się z roli internujących i urządzali zasadzki za Polaków. Podczas jednej z takich sytuacji Hedinger uniknął złapania, gdyż na jego miejsce wyznaczono innych marynarzy. Przyłapani na gorącym uczynku marynarze wpadli, a wyznaczony za Hedingera Sadowski przypłacił to odsiadką.

Ważnym zadaniem załóg była konserwacja i obsługa zatrzymanego okrętu. Pozwalało to podtrzymywać morale. Poza tym polskie okręty stanowiły dla nich fragment Ojczyzny. Ojczyzny, o którą trzeba było dbać. Zresztą rozkazy z Londynu były jasne. Należało utrzymywać ciągłą gotowość do walki gdyby zaszła taka konieczność. Pierwszy okres internowania to życie w ciężkich warunkach i prowizorycznych barkach. Latem było w nich gorąco, a zimą zimno. Dopiero zimą 1942/1943 przeniesiono polskie załogi do baraków na lądzie, gdzie warunki bytowania nieco się poprawiły. Ciekawą opinię o Polakach na internowaniu wygłosił 20 lat później dowódca obozu: *Wydawało mi się, że zachowywali się utrzymując niemiecką dyscyplinę wojskową połączoną z naturalną francuską uprzejmością. Połączyli dumę z wolą oporu, które pozwoliły im przetrwać tę trudną sytuację bez narzekania.* Przejęcie siłą polskich okrętów tuż po ataku Niemiec na ZSRR nieco popsło stosunki. Padły absurdalne zarzuty o chęć zniszczenia okrętów przez polskich marynarzy.

Jerzy Hedinger nie próżnował podczas okresu internowania i znając już francuski i niemiecki, szlifował swoje umiejętności w angielskim. Działał również jako kurier Armii Krajowej przewożąc zaszyfrowane meldunki adresowane do centrali w Londynie.

Koniec internowania

◀ Grudzień 1944 roku kończył okres internowania. Po dotarciu do Szkocji Kazimierz Sadowski zapisał się na studia, które pozwoliły mu zostać inżynierem elektromechanikiem. Po wojnie wyjechał do Brazylii, gdzie wykorzystując swoje umiejętności robił całkiem sporą karierę w przemyśle elektromechanicznym.

Jerzy Hedinger wybrał inną drogę i po przybyciu do Szkocji wrócił do aktywnej służby. Najpierw został zaokrętowany na ORP „Błyskawica”, a gdy przechodziła ona mały remont po jednym z konwojów został przetrzuty na ORP „Krakowiak”, na którym właśnie kończono prace naprawcze. Służył na nim do końca wojny będąc na stażu nawigacyjnym. Już po zakończeniu wojny nastąpiło zaokrętowanie na „Piorunie” gdzie

spotkał kapitana Jerzego Reknera, którego Hedinger znał jeszcze z czasów służby na „Rysia”. Głównym jego zadaniem była osłona konwojów atlantyckich. Gdy w 1946 roku nastąpiła demobilizacja dla Polaków na Zachodzie przyszedł trudny okres kiedy trzeba było znaleźć się w nowej powojennej rzeczywistości.

Nie oznaczało to jednak, że brakowało przygód. Jeszcze przed demobilizacją Hedinger wziął ślub w czasie tygodniowej przepustki. Sam ślub to kolejny materiał nadający się na scenariusz filmowy. Żona, była więźniarka obozu KL Ravensbrück, nie posiadała dokumentów, o odpowiednim odzieniu nie wspominając. Hedingerowi udało się przemycić ją na pokład. Koniec końców wszystko udało się doprowadzić do szczęśliwego finału. Wybranką serca została Zofia Dąbrowska pochodząca z Poznania. Jej ojciec, Stefan Dąbrowski był rektorem Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.

Na emigracji

Nowożeńcy zdecydowali się wyjechać do Kanady. Alternatywą była Argentyna, ale prowincja Alberta wydawała się lepszym rozwiązaniem. Cekał tam na nich okres ciężkiej pracy, którą Hedinger przypłacił zawałem i dwoma operacjami, w których założono mu bąpasy. Jako człowiek aktywny włączył się w życie Polonii starając się ją integrować i realizował typową pracę u podstaw w całym środowisku. W latach 1964–1966 stał na czele Towarzystwa Polsko-Kanadyjskiego, a później zajmował się m.in. obsługą biblioteki polskiej stale poszerzając jej księgozbiór.

Śmierć żony i córki skłoniła go do podjęcia decyzji o złożeniu Fundacji Rodziny Hedinger, która wspierała młodych ludzi i pomagała im w opłacaniu ich nauki. Za swoją działalność w latach 80. otrzymał Krzyż Kawalerski Polonia Restituta. Jerzy Hedinger zmarł w nocy z 3 na 4 maja 2003 roku w wieku 87 lat.

Powojenne losy „Rysia”

Proceś rewindykacji „Rysia” od Szwecji rozpoczął się jeszcze w 1945 roku. Ostatecznie internowane w Szwecji okręty wróciły do Polski w asyście kutra „Batory” i „Daru Pomorza” w październiku 1945 roku. Na pokładzie „Rysia” do Polski Ludowej zdecydowało się wrócić 16 marynarzy. Stojąc przez długi czas w Szwecji okręt wymagał jednak sporych napraw. Remont trwał od maja 1946 do końca 1948. W 1951 roku „Ryś” jako pierwszy okręt MW złożył zagraniczną wizytę zawijając do portu w Rydze.

Ostateczny koniec „Rysia” nastąpił 8 września 1955 roku kiedy został wycofany ze służby. Podobnie jak reszta okrętów podwodnych został zezłomowany. ■

Źródło zdjęć: Archiwum Adama Hedingera



Jerzy Hedinger na „Iskrze”

Bibliografia

- Pertek Jerzy, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1989.
Pertek Jerzy, *Wielkie dni małej floty*, Poznań 1981.
Rudzki Czesław, *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985.
Soroka Marek, *Polskie okręty wojenne 1945–1980*, Gdańsk 1986.
Materiały i źródła udostępnione przez Pana Adama Hedingera.

Przypisy

- ¹ C. Rudzki, *Polskie okręty podwodne 1926–1969*, Warszawa 1985, s. 29–33.
- ² *Ididem*, s. 35.
- ³ *Ibidem*, s. 43.
- ⁴ Według J. Pertki stan polskich okrętów podwodnych nie przedstawiał się najlepiej. Przez rok nie były dokowane i na wielu z nich pojawiły się problemy, które z pewnością nie pomogły w późniejszych działaniach operacyjnych.
- ⁵ W dniach od 2 do 4 września miano na „Rysia” rzucić aż 55 bomb. Najwięcej spośród polskich okrętów podwodnych.
- ⁶ W oryginale brak polskich znaków, które zostały wprowadzone w cytowanym fragmencie.
- ⁷ Log Czernikiejewa był mechanizmem elektrycznym, którego zasada działania polegała na tym, że mała śruba, zamocowana w specjalnej osłonie na końcu trzonu wysuwanego z burty okrętu poniżej linii wodnej, obracająca się pod wpływem strumienia wody, powodowała zamykanie i otwieranie styków w obwodzie elektrycznym przyrządu. Przy każdym zamknięciu obwodu krótkotrwały impuls przebiegał do mechanicznego licznika prędkości.
- ⁸ nkm – najcięższy karabin maszynowy. Na „Rysiu” 2 nkm zastąpiły w 1935 roku działa 40-mm zamontowane pierwotnie na okręcie.
- ⁹ Załoga miała wykazywać w tym czasie objawy zmęczenia i decyzja dowódcy o opuszczeniu okrętu miała na celu podniesienie morale.
- ¹⁰ Czynności te zostały wykonane przez pracowników Portowych Warsztatów Remontowych.
- ¹¹ Był to ostatni pobyt większego polskiego okrętu w polskim porcie wojennym.
- ¹² Miny postawiono na północ od półwyspu helskiego. Na lewo od małego pola minowanego postawionego przez „Rysia” swoje miny postawił „Zbik”. „Wilk” postawił 20 min w sektorze pomiędzy Helem a Westerplatte.

Autor chciałby złożyć serdeczne podziękowania Panu Adamowi Hedingerowi za pomoc w przygotowaniu tekstu i udostępnienie materiałów z archiwum rodzinnego oraz Panu Markowi Stepczyńskiemu i prof. dr. hab. Maciejowi Franzowi za wszelką okazaną pomoc.

Seehund

– ostatnia inicjatywa Kriegsmarine



Seehund w marszu nawodnym

MIECZYŚLAW JASTRZĘBSKI

Do końca czerwca 1944 r. powstały projekty kolejno od XXVII B1 do XXVII B5. Ostatni z nich – *Seehund* – stanowił klasyczną, stalową, jednokadłubową konstrukcję. Wykonane z 5-milimetrowej blachy poszycie opierało się na wręgach. Zamówienie pierwszych pięciu prototypowych okrętów U-5001 – 5005 złożono w stoczni Howaldt w Kilonii w czerwcu (już w kwietniu, choć projekt nie był jeszcze zamknięty, rozpoczęto składanie pierwszych zamówień). W efekcie szybko postępujących prac prototypy gotowe były we wrześniu. Ambitny plan przewidywał zbudowanie w ciągu roku blisko 1000 jednostek (70 miesięcznie): 45 w stoczni Schichauwerft w Elblągu oraz 25 w stocznich Germaniawerft w Kilonii-Gaarden i Howaldswerke w Kilonii. Po utracie Elbląga montaż – przy wsparciu personelu przeniesionego z Elbląga – skupiono w betonowym bunkrze U-Bootów Konrad w Kilonii. Zamierzano również rozpocząć budowę w firmie Klöckner-Humboldt-Deutz w Ulm dostarczającej silniki spalinowe, ale z powodów technicznych nie doszło do tego. W tej sytuacji program budowy ograniczono do 600 jednostek – 50 miesięcznie. W połowie marca 1945 r. w bunkrze Konrad produkcję wstrzymano z powodu zapełnienia hali montażu.

W końcu roku 1944, kiedy problemy logistyczne uniemożliwiały budowę dużych U-Bootów (naloty na stocznie i inne zakłady przemysłowe, węzły i linie kolejowe, a także braki surowcowe i materiałowe), także budowa *Seehundów* sprawiała coraz większe problemy. Szczególnie wąskim gardłem były dostawy baterii akumulatorów (przykładowo w marcu, zamiast po-

Ostatnią podjętą przez *Kriegsmarine* inicjatywą wojny morskiej – aktywnych działań bojowych na Morzu Północnym i w kanale La Manche – miało być wykorzystanie miniaturowych okrętów podwodnych *Seehund* (Foka).

Wiosną 1944 r. w należącym do dowództwa *Kriegsmarine* biurze projektowym w Blankenburgu powstał projekt małego okrętu podwodnego rokującego rzeczywiste, szybkie wprowadzenie do seryjnej budowy i wykorzystanie w walce. Wyposażenie, napęd silnikiem Diesla na powierzchni i silnikiem elektrycznym pod wodą oraz uzbrojenie torpedowe upodabniały go do większych U-Bootów. Zasięg operowania był ograniczony jedynie wytrzymałością fizyczną jego dwuosobowej załogi, w dłuższych przemarszach na zmianę odpoczywających, oraz zapasem prądu w bateriach.

trzebnych 60 kompletów, dostarczono 40). Wobec tego program budowy *Seehundów* uznany został za bardzo pilny. 20 grudnia 1944 r. przydzielono na jego realizację od stycznia 1350 t stali. Do końca grudnia ukończono budowę i przekazano 1. *Seehund-Flotille* 169 jednostek. Do końca działań wojennych zbudowano 285 jednostek, a 93 dalsze znajdowały się w budowie.

Konstrukcja – stan z września 1944 r.

W odpornym na ciśnienie zewnętrzne kadłubie sztywnym umieszczone były wszystkie niezbędne do funkcjonowania okrętu mechanizmy oraz jedno z dwu pomieszczeń akumulatorów; drugie pomieszczenie akumulatorów, również ciśnieniodoporne, znajdowało się poniżej środkowej części kadłuba. Ponadto na zewnątrz kadłuba umiejscowione były dwa zbiorniki balastowe (rufowy i dziobowy), zbiornik paliwa i dwie komory samoczynnie zalewane w chwili zanurzenia (rufowa i dziobowa). Konstrukcja okrętu nie posiadała kiosku i pomostu. Wejście stanowił luk umieszczony we wspólnej z peryskopem

płaskiej pokrywie. Właz luku wyposażono w kopułę z przezroczystego pleksiglasu (charakteryzującego się dużą wytrzymałością szkła akrylowego), z możliwością jej zastąpienia wewnątrz płytą pancerną. Konstrukcja przewidywała oddzielną budowę trzech sekcji i ich kołnierzowe połączenie śrubami, z gumowym uszczelnieniem (spawane kołnierze umieszczone były wewnątrz kadłuba). Kadłub sztywny stanowił rurę przechodzącą z obu stron w stożki, przy czym na dziobie stożek zamykała półkolista gródź (podobnie jak w dużych okrętach podwodnych), natomiast stożek rufowy był dłuższy i zamknięty wyprowadzeniem wału napędowego śruby. Głębokość zanurzenia wynosiła 30 m przy 2,5-krotnej gwarantowanej wytrzymałości zniszczeniowej. Grubość poszycia kadłuba sztywnego wynosiła 4 mm, ze wzmocnieniami miejsc szczególnie narażonych do 6–8 mm. Obręczę wręg podtrzymujących poszycie wykonane były z płaskowników 40 × 6 mm¹, oddalonych od siebie o 300 mm. Ciągła sterów kierunku i głębokości przechodziły przez kadłub uszczelnionymi tulejami zamocowanymi w otworach montażowych, umożliwiających dostęp od zewnątrz.

Kadłub sztywny

Podzielony był na trzy pomieszczenia: maszynownię, centralę i pomieszczenie jednej z dwu baterii akumulatorów (nr 2). Centralę od pomieszczenia baterii dzieliła gazoszczelna gródz umożliwiająca dostęp do baterii. Obsługa wszystkich urządzeń kierowania okrętem odbywała się bezpośrednio z dwu siedzeń: przedniego, znajdującego pod lukiem włazu, zajmowanego przez dowódcę i tylnego – inżyniera-mechanika; dojście do siedzenia tylnego ułatwiało kładzione oparcie siedzenia przedniego (tuż obok tego siedzenia, nieco wyżej, znajdowało się siodło rowerowe – zajmowane przez dowódcę podczas prowadzenia obserwacji przez kopułę luku z pleksiglasu).

W maszynowni umieszczone były kolejno: łożysko oporowe (główne), maszyna elektryczna, sprzęgło i silnik Diesla sprzęgnięty z urządzeniami pomocniczymi.

W centrali znajdowały się: pokrętko zaworu wlotu powietrza, zbiorniki regulacyjne prawo- i lewoburtowy, zbiornik rozchodowy oleju napędowego, dwie butle z tlenem, ręczna pompa żezowa, zawór szasu balastów sprężonym powietrzem, zawór uzupełniania zawartości tlenu w powietrzu, wentylator, dźwignie zaworów odwietrzników balastów, zawory sprężonego powietrza, wizjer kompasu magnetycznego, żyrokompas, mierniki elektryczne, siedzenie inżyniera-mechanika (ze stanowiskiem obsługi sterów kierunku i głębokości), urządzenie kierowania odpalaniem torped, dźwignie sterowania pracą silnika Diesla i sprzęgła, tablica sterownicza silnika elektrycznego, siedzenie dowódcy ze stanowiskiem obsługi obu sterów, peryskopem, pompą trymową wraz z zaworami, dźwigniami odwietrzników balastów oraz zamykanym lukiem wejściowym.

W pomieszczeniu baterii nr 2 znajdowały się: sześć (z ośmiu) koryt z ogniwoami baterii, butle sprężonego powietrza i zawieszony nad bateriami zbiornik trymowy.

Na zewnątrz kadłuba sztywnego znajdowały się: zbiornik balastowy nr 1, pomieszczenie akumulatora nr 1 (ciśnieniodporne), zbiornik paliwa i zbiornik balastowy nr 2. Były one umiejscowione poniżej kadłuba sztywnego stanowiąc ciężki, blaszany kil o kształcie koryta o szerokości 300 mm (zbiornik balastowy nr 2 częściowo znajdował się powyżej). Bardzo opływowy kształt okrętowi nadawały dwie komory (rufowa i dziobowa) samoczynnie zalewane w trakcie zanurzania okrętu. Łamacz fal umieszczony przed wieżyczką z lukiem zapobiegał jej zalewaniu falami. Do kadłuba sztywnego przyspawane były cztery uchwyty z oczkami do mocowania lin służące do podnoszenia okrętu z wody do zamocowania torped. Dodatkowo na okrętach szkolnych z przodu były przyspawane kabłąki ułatwiające wejście – usuwane na okrętach frontowych.

System zanurzeniowy

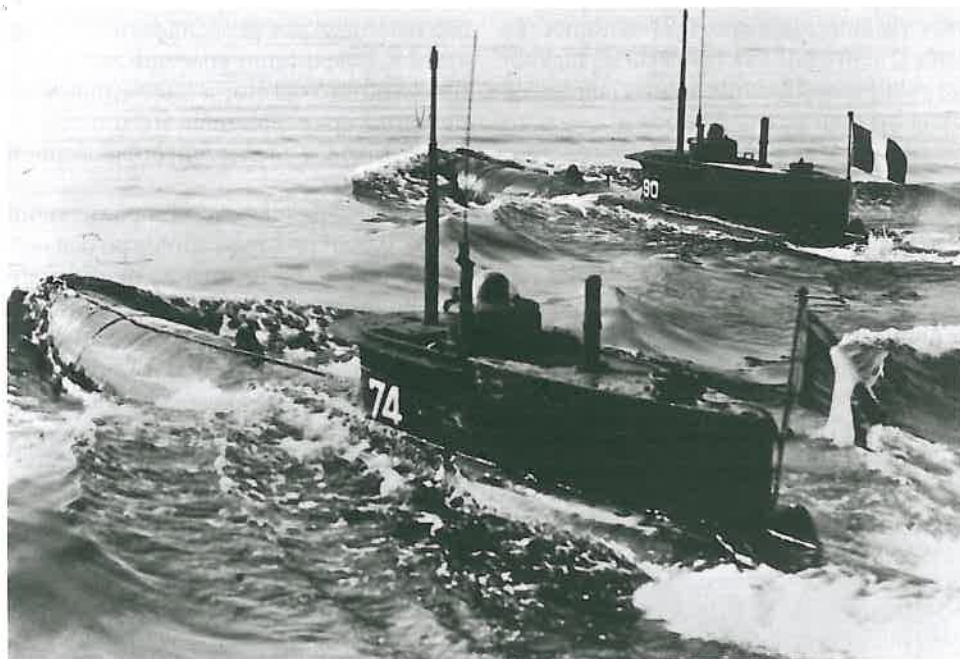
Zbiorniki balastowe, podobnie jak w dużych okrętach, w najniższych miejscach posiadały zawory denne, a w najwyższych – zawory odwietrzników. Dźwignie ręcznego sterowania zaworami znajdowały się na stanowisku dowódcy. Możliwe było sprzęgnięcie dźwigni odwietrzników obu balastów, pozwalające na ich otwarcie jednym ruchem ręki. Rufowy zbiornik balastowy dodatkowo posiadał (podobnie jak na dużych U-Bootach) odwietrznik resztek powietrza, mogącego pozostawać w tylnej części zbiornika przy zanurzeniu z dużym przegłębieniem. Wielkość zaworów dennych i odwietrzników pozwalała na zejście okrętu pod powierzchnię wody w czasie krótszym niż 10 sekund.

Zbiorniki regulacyjne prawo- i lewoburtowy służyły do wyrównania ciężaru okrętu wskutek możliwych przecieków, zużycia paliwa i wyrzelenia torped. Ich odpowietrzanie odbywało się do wnętrza kadłuba. Rury zalewania i odwadniania obu zbiorników połączone były z zaworem rozdzielającym, umożliwiającym wybór jednego lub obu zbiorników; rozdzielacz połączony był także z ręczną pompą trymową oraz zbiornikiem trymowym. Kontrolę poziomu napełnienia zbiorników regulacyjnych umożliwiały szklane wzierniki. Pobór wody zaburtowej do zbiornika regulacyjnego odbywał się przez zawór burtowy, rozdzielacz ręcznej pompy żezowej i zawór wyboru zbiornika. Rozdzielacz pompy żezowej pozwalał na wybór: usuwanie wody z żęzy/usuwanie wody ze zbiorników regulacyjnych/napełnianie zbiorników regulacyjnych. Wydajność ręcznej pompy żezowej wynosiła 70 l przy 90 podwójnych ruchach/min.

Zbiornik trymowy zawieszony był u góry pomieszczenia baterii nr 2. Otwarty odwietrznik wyprowadzony był do żęzy w centrali (bez zaworu odcinającego). Napełnianie odbywało się ze zbiorników regulacyjnych – poprzez zawór rozdzielający i pompę trymową (ręczną, o wydajności 25 l przy 100 podwójnych skokach/min – stanowiło to 1/3 wydajności ręcznej pompy żezowej). Odwadnianie zbiornika trymowego także mogło odbywać się równomiernie do obu zbiorników regulacyjnych.

Szasowanie zbiorników balastowych sprężonym powietrzem wykonywano głównym (ręcznym) zaworem szasu umieszczonym wraz z ciśnieniomierzem przy tylnym siedzeniu (stanowisko mechanika-inżyniera). Za zaworem głównym znajdowały się zawory odcinające balastów 1 i 2 (podczas rejsu podwodnego musiały one być otwarte). Ciśnienie szasowania wynosiło 5 atmosfer. Po wynurzeniu resztę wody z balastów usuwano spalinami uruchomionego Diesla (awaryjnie możliwe było usunięcie całej wody sprężonym powietrzem).

Między dwoma zaworami wydechu spalin – zewnętrznym (burtowym) i wewnętrznym – znajdowało się odgałęzienie umożliwiające skierowanie spalin do obu balastów. Szasowanie spalinami rozpoczynało się jeszcze przed wynurzeniem i przebiegało następująco: mechanik płynącego na silniku elektrycznym okrętu włączał sprzęgło diesla (w tym momencie silnik elektryczny spełniał rolę rozrusznika diesla), otwierając jednocześnie zawór kierujący wylot spalin do balastów. Do chwili „zaskoczenia” diesel pełnił rolę sprężarki, zasysając powietrze z wnętrza kadłuba; w tym czasie mechanik musiał obserwować panujące wewnątrz ciśnienie powietrza – nie mogło ono zejść



W ostatnich tygodniach wojny zaopatrywanie zamienionej przez Niemców w twierdzę Dunkierki odbywało się wyłącznie drogą morską z okupowanej nadal Holandii i zadanie to wykonywały również miniaturowe okręty podwodne. Na zdjęciu U-5070 i U-5090 pod banderą francuską – marynarka francuska po zakończeniu działań wojennych przejęła w Dunkierce kilka Seehundów, z których cztery wcieliła do służby

poniżej 850 milibarów, kiedy głowica z zaworem pływakowym wlotu powietrza była jeszcze pod wodą. W chwili wynurzenia głowicy pływak otwierał klapę wlotu powietrza; w tym momencie diesel powinien „zaskoczyć”, rozpoczynając pracę i szasowanie balastów spalinami; mechanik odłączał wtedy silnik elektryczny. Po usunięciu wody z obu zbiorników balastowych mechanik otwierał zewnętrzny (burtowy) zawór wylotu spalin, jednocześnie zamykając zawór wlotu spalin do balastów (zawory szasowania spalinami znajdowały się na stanowisku mechanika).

Uzbrojenie

Seehund uzbrojony był w dwie torpedy T IIIc, kal. 53,3 cm, dł. 7 m, o ciężarze 1250–1350 kg każda, zamocowane wzdłuż po obu stronach, poniżej kadłuba sztywnego – do szyn będących prowadnicami. Wystrzeliwanie, a raczej uruchamianie torped, odbywało się przy pomocy dźwigni przy tylnym siedzeniu. Kiedy śruby uruchomionej torpedy nabierały obrotów, mechanik przy pomocy dźwigni zwalniał blokadę torpedy w uchwycie szyny i torpeda zaczynała samoczynny bieg.

W celu zamocowania torped w prowadnicach, *Seehund* na specjalnym stanowisku nabrzeża podnoszony był z wody żurawiem, po czym torpeda uniesiona drugim żurawiem wsuwana była na prowadnicę, aż do zatrzasknięcia się blokady jej położenia. Po zamocowaniu obu torped okręt opuszczany był na wodę. Przewidziano też możliwość pobierania torped ze statku-bazy – co odbywało się następująco: *Seehund* przy pomocy żurawia okrętowego podnoszony był do takiej wysokości, aby torpeda umieszczona w wodzie w dwóch pływających opaskach znalazła się z przodu na wysokości prowadnicy, na którą następnie była wsuwana (do końca, czyli aż do zatrzasknięcia się blokady jej położenia). Po zamocowaniu obu torped okręt był opuszczany do wody.

Łączność i nasłuch

Okręt wyposażono w urządzenie podsluchowe składające się z sześciu krystalicznych mikrofonów (czterech umieszczonych w kopule u dołu przedniej części zbiornika balastowego nr 2 i dwóch u dołu pod centralą) oraz wzmacniacza z wbudowaną suchą baterią i słuchawkami – na stanowisku dowódcy. Wewnętrzna strona miejsc z mikrofonami wyłożona była matą gumową. Stanowisko dowódcy okrętów przeznaczonych do szkolenia dodatkowo wyposażone było w radiotelefon z baterią i hełmofonem. 70-centymetrowej długości antena nadawczo-odbiorcza (sztabowa) zamocowana była do peryskopu. Elastyczna antena wychylała się swobodnie pod naciskiem wody płynącego szybko okrętu. Dowódca siedzący na wyżej położonym siodełku (prowadząc



Seehund w Tulonie, w głębi U-471

obserwację w położeniu nawodnym, także przy otwartym luku) porozumiewał się z mechanikiem przez rurę głosową.

Stery

Pierwszych 30 zbudowanych jednostek posiadało klasyczny, umieszczony za śrubą płat steru kierunku o powierzchni 0,44 m², wykonany ze stali lub drewna, o maksymalnym kącie skrętu 25° na każdą stronę. W trakcie prób konstruktorzy poprawili projekt, dodając do płata steru pierścień pełniący rolę dyszy (tzw. dysza Korta) wytwarzający przez obracającą się śrubę strumień wody, przy czym śruba została przesunięta do tyłu, aby znalazła się wewnątrz pierścienia, natomiast ster przesunięto o 10 cm do przodu. Dzięki temu znacznie polepszyła się zwrotność okrętu, a sterowanie stało się dużo łatwiejsze. Położenie steru uwidaczniał wskaźnik z zaznaczonym położeniem środkowym.

Stalowe stery głębokości o powierzchni płatów 0,5 m² po każdej stronie po dodaniu dyszy strumieniowej zostały przesunięte do tyłu, także o 10 cm. Wychylenie sterów głębokości wynosiło po 25° w górę i w dół. W czasie jazdy nawodnej ster kierunku musiał być obowiązkowo ustawiony 7° w górę. Dźwignie sterowania obu sterów znajdowały się na obu stanowiskach załogi, umożliwiając kierowanie na zmianę.

Peryskop

Do obserwacji powierzchni wody i ustalania kąta położenia celu *Seehund* (typ 127) wyposażony został w niewysuwany obrotowy (360°) peryskop typu C/15 lub C/16, o zmniejszonym oporze i pozostawianym śladzie wodnym.

Peryskop typ C/15 charakteryzował się stałym poziomym kątem widzenia, długością optyczną 1500 mm, stałym powiększeniem $\times 1,3$ i stałą ostrością. Typ C/16 był wersją ulepszoną: kąt widzenia był regulowany od 15° w dół do 20° w górę, długość optyczna wynosiła 2000 mm, stałe powiększenie wynosiło $\times 1,25$, natomiast ostrość również była stała. Oba peryskopy odporne były na ciśnienie 5 atm, ich średnice wynosiły 50 mm.

Urządzenia bezpieczeństwa

W przypadkach awarii bezpieczeństwa obu członkom załogi zapewniały aparaty ratunkowe (*Tauchretter*) umożliwiające opuszczenie okrętu oraz gumowe jednoosobowe łodzie. Na pokładzie znajdowały się też dwie maski gazowe z pochłaniaczami dwutlenku węgla oraz 25 zapasowych pochłaniaczy.

Urządzenia kontrolne

Do kierowania okrętem w centrali znajdowały się:

- trymierz wzdłużny wskazujący przegłębienia do 25° na dziób i 18° na rufę;
- trymierz boczny wskazujący przechyły do 15° w obie strony (oba wskaźniki były łukowatymi rurkami z pleksiglasu, zamocowanymi wygięciem do góry, wypełnionymi wodą);
- głębokościomierz – będący pionowo zamocowaną rurką z pleksiglasu, od góry zamkniętą, natomiast od dołu otwartą, wprowadzoną pod kadłub sztywny; rurka wypełniona była powietrzem ściskanym wraz z zanurzaniem okrętu – poziom wody wskazywał głębokość zanurzenia na podziałce o skali 1–16 m;

– głębokościomierz bezpieczeństwa – będący sprężynowym ciśnieniomierzem rurkowym o wskazaniach głębokości zanurzenia 0–100 m;

– barometr do pomiaru ciśnienia zewnętrznego;

– ciśnieniomierz wskazujący ciśnienie (lub podciśnienie) w pomieszczeniach akumulatorów, z zakresem wskazań od -1 do +1,6 kg/cm²;

– wakuometr wskazujący podciśnienie w przewodzie zasysającym diesla z pomieszczenia akumulatora.

Układ napędowy

Silnik spalinowy

W położeniu nawodnym napęd stanowił produkowany przez niemieckiego producenta samochodów ciężarowych i autobusów – firmę Bössing N.A.G. 6-cylindrowy, wolnossący, rzędowy, czterosuwowy silnik Diesla typ LD (w przeciwieństwie do dużych U-Bootów silnik nie był nawrotny). Przy 1400 obr./min osiągał moc 60 KM, zużywając 15 litrów paliwa na godzinę (250 g/KM/godz.). Średnica tłoka wynosiła 110 mm (stop lekki), a skok tłoka 130 mm. Stopień sprężania wynosił 1:18,5. Wał korbowy za pośrednictwem przekładni zębatej napędzał wałek rozrządu i pompy: wtryskową, olejową i zasilającą. Pompę wodną układu chłodzenia oraz pompę zębową napędzał pasek klinowy. Rozruch zimnego silnika ułatwiała umieszczona w kolektorze dolotowym świeca żarowa.

Baterie akumulatorów

192 ebonitowe ogniwa baterii akumulatorów typu 7 MAL 210 mocowane były w 8 korytach, po 24 ogniwa w każdym. 2 koryta mieściły się w pomieszczeniu baterii nr 1 (poniżej kadłuba sztywnego), natomiast pozostałych 6 koryt w pomieszczeniu baterii nr 2. Ogniwa każdego koryta tworzyły 45-voltową baterię. Po dwie baterie można było łączyć szeregowo lub równolegle, dysponując napięciem 45 V lub 90 V. Przy wyczerpanych bateriach pozostały w nich prąd szczątkowy był na tyle duży, że pozwalał na uruchomienie diesla. Ładowanie baterii musiało odbywać się raz w tygodniu prądem 2,4 V o natężeniu 13 A (na każde ogniwo). Co miesiąc przeprowadzano 2-godzinne doładowanie, a raz na 2 miesiące baterie musiały być wymontowywane, całkowicie rozładowane, odsiarczone i ponownie ładowane. Podczas rejsu w celu utrzymywania baterii w ciągłym stanie naładowanych zalecane było bieżące zużycie prądu z wykorzystaniem silnika elektrycznego pracującego jako generator – baterie pełniły rolę stabilizatora. Pozwalało to na ciągle utrzymywanie napięcia baterii 51–52 V (22,18 V/ogniwo), z zerowym prądem ładowania (niepożądanym skutkiem ubocznym było ryzyko wzbudzenia silnika elektrycznego, co wymagało doświadczenia mechanika w utrzymywaniu właściwych obrotów).

Maszyna elektryczna

Seehundy wyposażano w bocznikowy silnik elektryczny prądu stałego produkowany przez 3 firmy: Lloyd Dynamowerke A.G. w Bremie, AEG Union Elektrizitäts-Gesellschaft w Wiedniu i AEG w Berlinie. Były to różne silniki, ale o takich samych parametrach. Chłodzenie zapewniał wentylator umieszczony w zamkniętej obudowie silnika. Smarowanie łożysk zapewniały smarownice z zapasem smaru na 3000 godzin pracy. Wybór trybu pracy silnika – rozruch, ustalanie obrotów, zmiana kierunku obrotów – odbywał się na tablicy sterowniczej (różniące się między sobą tablice dostarczały 2 firmy: BBC i Cruse). Tablica umieszczona była z lewej strony tylnego siedzenia. Zasadnicze dwie grupy prędkości zależały od połączenia baterii – szeregowego lub równoległego – 45 lub 90 V: 450–815 obr./min i 900–1040 obr./min). Regulacja prędkości obrotowej polegała na osłabieniu strumienia pola wzbudzenia, co mechanik wykonywał poprzez bocznikowanie uzwojeń wzbudzenia oraz za pomocą opornicy. Wraz ze wzrostem prędkości obrotowej silnika malał moment obrotowy. Zmiana kierunku obrotów polegała na zmianie kierunku przepływu prądu w uzwojeniach wzbudzenia, za pomocą tzw. nawrotników przełączających odpowiednie styki uzwojeń. Do ładowania dieslem baterie musiały być połączone równolegle (połączenie szeregowe dopuszczalne było tylko w przypadku awaryjnym).

Wał napędowy

Wał poprzez łożysko oporowe łączył silnik spalinowy ze śrubą. Ułożyskowany był w tulei wyprowadzenia z kadłuba sztywnego (pochwie wału) i łożysku oporowym. Między łożyskiem oporowym a silnikiem spalinowym osadzony był silnik elektryczny wraz z elastycznym sprzęgłem (kołnierz tego sprzęgła dodatkowo napędzał przekładnię obrotomierza). Tuleja pochwy wału,

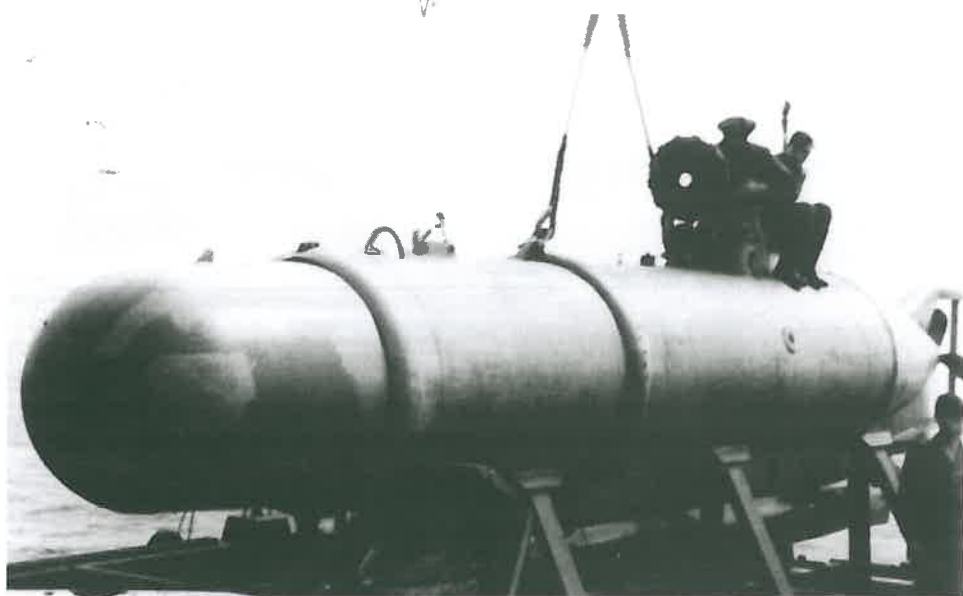
jak i sam wał, na tym odcinku były pobielone, uszczelnione sznurem z obustronnym zabezpieczeniem pierścieniami Simmera i dociskiem. Uzupełnianie wypełniającym smarem wykonywał ze swojego stanowiska mechanik przy pomocy ręcznej smarownicy i otwarciu odpowiedniego zaworu w rozdzielaczu smaru. Trójskrzydłowa lewoskrętna śruba średnicy 500 mm wykonana była w całości i osadzona na wale stożkowo na klinie. Znajdujący się na wale kołnierz oporowy przekazywał nacisk śruby (nacisk w kierunku przodu lub tyłu – w zależności od kierunku obrotów wału) na przejmujące nacisk pierścienie. Po obu stronach kołnierza znajdowały się łożyska ślizgowe wału. Wszystkie trące powierzchnie robocze były pobielone. Całość, zwana głównym łożyskiem (oporowym), znajdowała się w szczelnej obudowie wypełnionej olejem smarującym, zamocowanej na solidnej podstawie. Ewentualne uzupełnienie stanu oleju możliwe było tylko w bazie, po wymontowaniu pokrywy obudowy.

Silnik spalinowy z wałem łączyło sprzęgło zębate (przesuwne, rozłączalne). Ręczna dźwignia sterowania sprzęgłem znajdowała się przy tylnym siedzeniu (mechanika). Smarowanie sprzęgła wykonywał mechanik poprzez zawór rozdzielający smar i ręczną smarownicę.

Instalacje pomocnicze

Układ paliwowy

Zbiornik oleju napędowego (poj. 527 l) znajdował się na zewnątrz, poniżej kadłuba sztywnego – w miarę zużycia paliwa wypełniał się wodą morską (paliwo „pływało” na wodzie dostającej się poprzez rurę wyrównywania ciśnienia). Ze względu na znaczną długość 2,4 m wewnątrz zbiornika dzieliła gródz z otworami umożliwiającymi wyrównywanie poziomu obu części. Z tego zbiornika paliwo płynęło, tłoczone



Miniaturowy okręt podwodny typu *Hecht* z konieczności wykorzystywany do szkolenia załóg Seehundów w jednostce szkoleniowej *Lehrkommando 300* (LK 300) w Neustadt

ciśnieniem zewnętrznym wody zaburtowej, rurociągiem do umieszczonego wewnątrz kadłuba zbiornika rozchodowego. Ten 15-litrowy zbiornik, umieszczony za przednim siedzeniem, wyposażony był w szklany wziernik umożliwiający kontrolę poziomu paliwa. Dalej paliwo zasysała pompa zasilać układ wtryskowego diesla. Nadmiar paliwa wracał do zbiornika rozchodowego. Zbiornik wytrzymały był na ciśnienie panujące na głębokości zanurzenia 30 m.

Układ chłodzenia

Silnik Diesla chłodzony był wodą zaburtową, pobieraną do układu poprzez zawór burtowy i filtr. Nadmiar wody gorącej wydany był za burtę za pomocą pompy wodnej.

System zęzowy

System zęzowy Seehunda służył do osuszania wszystkich trzech przedziałów: maszynowego, centrali i pomieszczenia baterii nr 1 (wilgoć z wyżej położonego pomieszczenia baterii nr 2 spływała do baterii nr 1). System wyposażono w odśrodkową pompę zęzową sprzężoną z silnikiem Diesla, ręczną pompę tłokową podwójnego działania i zawór rozdzielający. Woda z zęz mogła być wypompowywana na zewnątrz kadłuba lub do zbiorników regulacyjnych i trymowego.

Instalacja sprężonego powietrza

Zapas sprężonego powietrza stanowiły trzy połączone ze sobą 20-litrowe stalowe butle o ciśnieniu 180 kg/cm², usytuowane w pomieszczeniu baterii nr 2. Powietrze z nich doprowadzone było przewodem do głównego zaworu szasu w centrali (po prawej stronie siedzenia mechanika) i dalej poprzez zawory odcinające do obu zbiorników balastowych. Uzupełnianie zapasu powietrza w butlach odbywało się z zewnątrz

(w bazie) węzłem podłączanym do króćca znajdującego się w centrali. Na przewodzie zasilającym główny zawór szasu zamontowany był ciśnieniomierz oraz reduktor ciśnienia (do 5 atm).

System regeneracji powietrza

Niewielka przestrzeń wnętrza wymagała stałej regeneracji powietrza, z możliwością jej włączenia natychmiast po zamknięciu luku. W pomieszczeniu załogi przy tylnym siedzeniu znajdował się promiennik z komorą mieszania powietrza i umieszczoną w niej dyszą wylotową tlenu dopuszczanego z butli (reduktor ograniczał ciśnienie tlenu do 3 atm). Zapas tlenu stanowiły 2 butle po 20 l, o ciśnieniu 200 atm (8000 l tlenu o ciśnieniu atmosferycznym), co wystarczało na ok. 90 godzin podwodnego marszu. W bazie uzupełniano tlen napełniając butle węzłami z zewnątrz.

Konstrukcja Seehunda uwzględniała również niebezpieczeństwo gazów wydzielanych przez ogniwa baterii akumulatorów. Rozwiązanie problemu polegało na zasysaniu przez pracujący silnik Diesla powietrza z pomieszczenia akumulatora nr 2 (tym samym także w pomieszczeniu 1 – oba pomieszczenia baterii łączył kanał). Dzięki temu niebezpieczne opary z akumulatorów podczas ich ładowania były na bieżąco zasysane przez silnik. Niezbędny dopływ świeżego powietrza do pomieszczeń baterii zapewniał otwarty kanał z centrali. Możliwe było także „przedmuchiwanie” pomieszczeń baterii sprężonym powietrzem. Podczas ładowania baterii w bazie (ze źródła zewnętrznego) wentylację zapewniało stosując przenośny wentylator, podłączając jego przewód ssący do króćca na kanale

powietrznym między baterią 2 i dieslem. Podczas rejsu dodatkowym środkiem bezpieczeństwa były wymienione wyżej maski gazowe z rurami i wymiennymi pochłaniaczami dwutlenku.

System doprowadzania powietrza do diesla i odprowadzania spalin

W nawodnym położeniu Seehunda dopływ świeżego powietrza do diesla zapewniał otwarty luk; powietrze do silnika zasysane było kanałem powietrznym łączącym pomieszczenie baterii nr 2 z kolektorem ssącym silnika. Przy zamkniętym luku oraz w podwodnym położeniu i marszu tuż pod powierzchnią wody dostarczanie świeżego powietrza do pracującego diesla odbywało się przez wystający nad wodę ciśnieniodoporny maszt powietrzny usytuowany nad siedzeniem mechanika. Górną część masztu (głowicę) stanowił zawór pływakowy, dolną natomiast zawór burtowy. Górny zawór zalewany falami lub podczas głębszego zanurzenia okrętu zamykał się samoczynnie wyporem płwaka. Możliwe było też zamykanie ręczne przez mechanika, pokrętkiem z wnętrza centrali. Dolny zawór był zamykany i otwierany tylko ręcznie. Układ wydechowy diesla stanowił kolektor wydechowy, dwa zawory odcinające: zewnętrzny (burtowy) i wewnętrzny oraz tłumik wydechu spalin – umieszczony poza kadłubem sztywnym. Zewnętrzny zawór stanowił klapę na sprężynie w celu wykonywania szybkiego zamknięcia przy pomocy cięgła z dźwigni, po czym dla zapewnienia szczelności musiał być dociśnięty pokrętkiem z korby; otwieranie zaworu odbywało się tylko przy pomocy korby. Zawór wewnętrzny zamykany i otwierany był pokrętkiem. Dźwignia i pokrętła umieszczone były przy siedzeniu mechanika.

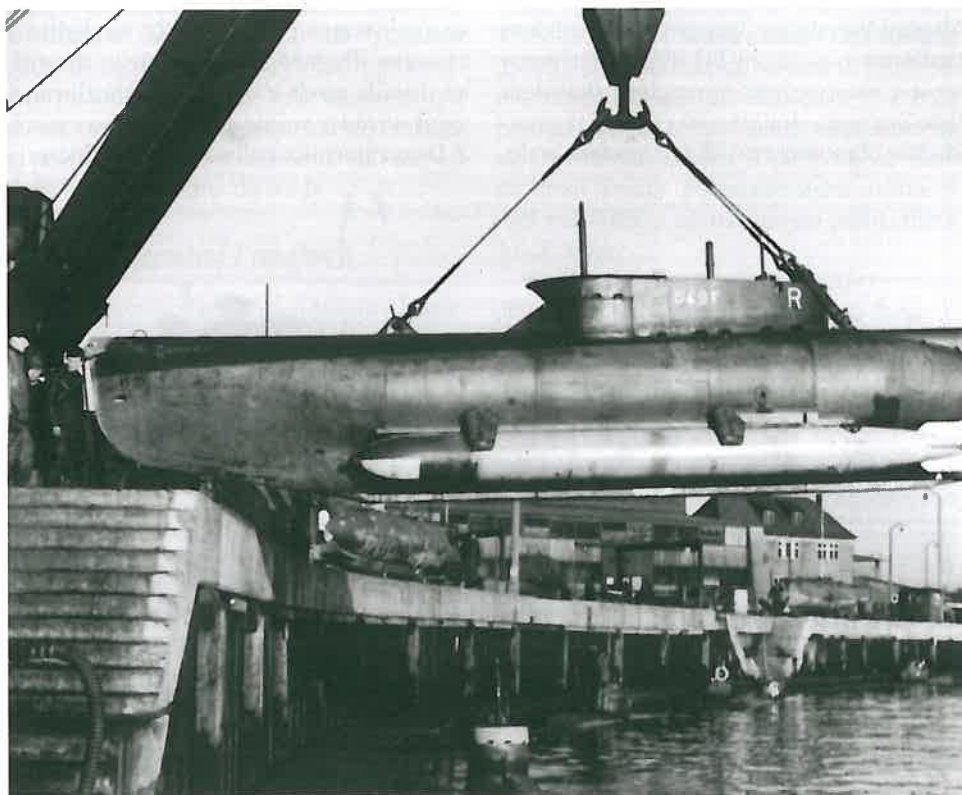
Pomocnicze urządzenia elektryczne

Prąd z baterii nr 2 o napięciu 45 V zasiliał umieszczoną po lewej stronie w centrali skrzynkę bezpieczników, z której prąd płynął do wszystkich odbiorników: oświetlenia wnętrza okrętu, podświetlenia kompasu i świecy żarowej podgrzewania diesla. W skrzynce było także miejsce dla przewidywanego w przyszłości zasilania autopilota i elektrycznego sprzęgła.

Eksplotacja

Podczas marszu w położeniu nawodnym należało:

- co pół godziny kontrolować zbiornik rozchodowy paliwa, przy stanie 3 l napełniać;
- co godzinę kontrolować stan wody w zęzach, wypompowywać w razie potrzeby;
- co godzinę przedmuchiwać balasty spalinami Diesla;
- co godzinę dokonywać wpisów w dzienniku pokładowym;



Opuszczanie na wodę szkolnego Seehunda z załadowanymi torpedami ćwiczebnymi

– co 6 godzin wykonywać smarowanie mechanizmów poprzez zawór rozdzielający smarowania i ręczną smarownicę, umieszczone na tablicy smarowania.

Podczas marszu w zanurzeniu należało:

- po każdej godzinie marszu krótkotrwale włączać filtrowanie powietrza (w trakcie ataku filtrowanie musiało być cały czas włączone);
- systematycznie mierzyć poziom dwutlenku węgla;
- po każdym filtrowaniu powietrza ponownie sprawdzać poziom dwutlenku węgla;
- pochłaniacze dwutlenku wymieniać po 6 godzinach używania.

Procedura zanurzenia alarmowego

- natychmiast ustawić manetkę dawki paliwa diesla („gazu”) na „0”;
- wyłączyć sprzęgło diesla;
- zamknąć górny zawór wlotu powietrza do masztu;
- silnik elektryczny nastawić na 900 obr./min;
- zanurzenie rozpoczyna dowódca, otwierając odwietrzniki balastów i ustawiając ster głębokości w położeniu skrajnym „na dół”;
- zamknąć oba zawory spalin (zewnątrzny i wewnętrzny);
- zamknąć dolny zawór masztu wlotu powietrza;
- zamknąć zawory burtowe wlotu i wylotu wody układu chłodzenia;
- po zejściu pod wodę zamknąć odwietrzniki balastów.

Szkolenie

W końcu lipca 1944 r. w utworzonej w Neustadt nad Zatoką Kilońską jednostce szkoleniowej *Lehrkommando 300* (LK 300) rozpoczęło się szkolenie 81 marynarzy (w 9-osobowych grupach) przyszłych załóg Seehundów. Dowódcą LK 300 został odznaczony Krzyżem Rycerskim *Kapitänleutnant* Hermann Rasch. Później, w końcu grudnia LK 300 przekształcono we frontową flotyllę (*K-Flotille 312*), podporządkowaną dywizjonowi (5. *K-Division*) z bazą w holenderskim porcie IJmuiden. W styczniu 1945 dowództwo LK 300 objął *Fregattenkapitän* Albrecht Brandt (również weteran, odznaczony Krzyżem Rycerskim z Dębowymi Liśćmi, Mieczami i Brylantami).

W chwili rozpoczęcia szkolenia w Neustadt Seehundy nie były jeszcze gotowe i do praktycznych zajęć tymczasowo wykorzystywano 14 miniaturowych okrętów *Hecht*, również 2-osobowych (nie była to udana konstrukcja i okazała się nieprzydatna w walce). Szkolenie praktyczne trwało całe lato i jesień. Wszyscy kursanci odbywali je wspólnie (oficerowie i podofi-



Baza w Neustadt jesienią 1944 r.

cerowie), razem także byli zakwaterowani, wspólnie jadali i odpoczywali – co bardzo scementowało całą grupę. W jednostce często przebywał wiceadmirał Helmuth Heye dowodzący istniejącym od kwietnia *Kleinkampfverbände* (małych zespołów walki), w skład którego wchodziła LK 300. W końcu grudnia *K-Flotille 312* dysponowała 18 gotowymi do walki Seehundami w bazie IJmuiden oraz 6 kolejnymi będącymi w ostatniej fazie osiągania gotowości bojowej.

Operacje bojowe K-Flotille 312

Pierwsza operacja bojowa 312. Flotylla rozpoczęła się w poniedziałek 1 stycznia 1945 o godzinie 17.00 i trwać miała 3–5 dni, choć w tym czasie panowała niesprzyjająca pogoda. Przewidziano udział 17 Seehundów. Miały one wypłynąć z bazy w IJmuiden z zadaniem atakowania alianckich konwojów na szlaku zaopatrzeniowym Antwerpii, w rejonie na zachód od Ostendy (Ostende – Kwintebank – Tonne). Marsz do wysokości Hoek van Holland (nadmorska dzielnica Rotterdamu) miał odbywać się wzdłuż brzegu, dalej kursem na Ostendę, z prędkością 7 węzłów. 3 stycznia miało wypłynąć kolejnych 8 jednostek. Pierwsze bojowe użycie miniaturowych okrętów podwodnych było okazją do nagłośnienia przez jednostkę propagandową (niem. *Propaganda-Kompanie*) i przed wypłynięciem tego dnia w bazie zorganizowano uroczyste pożegnanie wypływających załóg. Spośród okrętów wypływających w pierwszej kolejności U-5035 zawrócił przy końcu mola z powodu przecieku dławicy wału śruby. Pozostałe okręty też nie spełniły pokładanych w nich przez Niemców nadziei:

– U-? doznał awarii sterów 2 stycznia o godz. 16.00, we mgle, na wysokości Zebrugge – już w rejonie operacyjnym; usłyszał dźwięki, a po godzinie zobaczył kilka

statków konwoju, ale został wykryty, ostrzelany i załoga dokonała samozatopienia, później została podjęta przez brytyjski niszczyciel;

– U-5311 oddał dwa niecelne strzały do niszczyciela, po czym wrócił 3 stycznia do IJmuiden;

– U-? 3 stycznia ok. godz. 10.50 jego załoga popełniła samobójstwo (przez zastrzelenie się), na dryfujący okręt natrafił S-Boot (*Schnellboot*)³;

– U-5024 3 stycznia w drodze powrotnej ok. godz. 11.00 zaczął tonąć w okolicy latarni morskiej Ouddorp. Załoga uratowała się na pontonach, docierając po ok. 5 godz. na ląd;

– U-? 3 stycznia po południu zatonął u wejścia do kanału portowego Antwerpii. Załoga uratowała się i schroniła w domu Holendra, została jednak wydana bojownikom ruchu oporu, wywiązała się strzelanina i dowódca został ciężko ranny;

– U-5305 nie dopłynął do rejonu operowania z powodu awarii układu zasilania silnika. 3 stycznia ok. godz. 16 dotarł do brzegu i załoga zeszła na ląd w pobliżu niemieckiej baterii przeciwlotniczej Brielle, w okolicy Rotterdamu;

– U-5309 mimo awarii kompasu magnetycznego (już wkrótce po opuszczeniu bazy), dotarł do miejsca operacji, gdzie 2 stycznia ok. godz. 11.00 został wykryty i zaatakowany bombami głębinowymi. Doświadczona załoga (odznaczona Krzyżem Żelaznym II klasy) zdołała przetrwać 12-godzinny atak 76 wabos (silne detonacje były słyszalne aż w Dunkierce). Okręt doznał uszkodzenia przewodów paliwowych silnika, ale zdołał na silniku elektrycznym dotrzeć następnego dnia ok. godz. 12.40 w okolice Hoek w pobliżu Antwerpii;

– U-? (OLt.z. See Heinz Paulsen, OF. Ing. Gerhard Huth) po południu 2 stycznia 4 Mm na północny zachód od Ostendy zatopił 324-tonowy HMS „Hayburn Wyke” (ekstrawler). W nocy z 3 na



Morze Północne i kanał La Manche. Obszar operacyjny Seehundów – ostatniej inicjatywy Kriegsmarine [Rys. autor]

4 stycznia przed IJmuiden wystrzelił sygnał rozpoznawczy, po czym eksplodował na minie, załoga zginęła;

– U-? 4 stycznia w południe osiadł koło Katwijk w pobliżu Amsterdamu, załoga ocalała;

– U-5013 5 stycznia o godz. 14.10 miał wypadek tuż przed wejściem do IJmuiden;

– U-? 5 stycznia o godz. 15.05 osiadł przy molo w Scheveningen koło Hagi w Holandii, załoga ocalała.

– U-? 5 stycznia o godz. 16.55 załoga została zabrana przez kuter patrolowy, 4 Mm na północny wschód od Zeebrugge w Belgii i przewieziona na ląd.

Załogi pozostałych okrętów zaginęły; znane są tylko dwie relacje:

– 3 stycznia po zmierzchu widziano w morzu wystrzelone 3 czerwone rakietę sygnałowe w pobliżu Ouddorp, ale silny wiatr o sile 8 oraz stan morza 6–7 i przypływ uniemożliwiły podjęcie akcji poszukiwawczej;

– 4 stycznia o godz. 11.10 brytyjski okręt (prawdopodobnie podwodny) zatopił Seehunda u ujścia Skaldy.

Podsumowanie:

Pierwsza operacja Seehundów zakończyła się klęską. W pośpiechu wprowadzone okręty były technicznie niedopracowane, zawodne. Ponadto do pierwszej akcji bojowej wyruszyły o 2 godziny za późno, mijając trzy przechodzące wcześniej konwoje. Opóźnienie spowodowane było organizacją propagandowego pożegnania w bazie. Z 16 okrętów do bazy w IJmuiden powrócił jeden – U-5311.

Na 6 stycznia planowano wysłanie dwóch Seehundów na próbę w pobliże brzegu brytyjskiego (Dumpton-Tonne), ale jeden nie osiągnął gotowości z powodów problemów technicznych, drugi natomiast

musiał zawrócić z drogi z powodu problemów ze sterem i silnikiem Diesla, a także złej pogody.

Druga operacja Seehundów rozpoczęła się 10 stycznia, mimo utrzymujących się złych warunków pogodowych. Zaplanowana została z dużo mniejszym rozmachem, z udziałem zaledwie czterech okrętów z zadaniem atakowania alianckich sił zaopatrzeniowych dalej niż poprzednie, w rejonie Dumpton – South Falls. Okręty podwodne miały wypłynąć z bazy IJmuiden między godzinami 18.30 i 19.30.

– U-5035 z powodu awarii odwietrzników balastów wyszedł dopiero 11 stycznia o godz. 9.30. O północy na wysokości Hoek w Holandii został wykryty przez samolot i obrzucony czterema bombami głębinowymi. Ten pierwszy nocny atak na miniaturowy okręt natychmiast uświadomił Niemcom, że są one podatne na wykrycie, choć Ob.d.M. (Naczelne Dowództwo Kriegsmarine) następnego dnia stwierdziło, że to przedwczesny wniosek;

– U-5311 z powodu problemu z trymem i sterami wyszedł z IJmuiden 11 stycznia o godz. 14.00. Nie odniósł żadnego sukcesu;

– U-? wykonywał zadanie w trudnych warunkach pogodowych: stan morza 5–6, siła wiatru 7–8, zawieje śnieżne. Sztormowa pogoda uniemożliwiła dojście do rejonu operacji. Mimo trudnej obserwacji 12 stycznia o godz. 4.15 dostrzegł trzy idące z północy statki (ok. 3000 BRT) znikające za wielkimi falami i widoczne tylko chwilami. Wystrzelił obie torpedy (w kwadracie AN 7935) chybiając celu. W drodze powrotnej, przy stanie morza 7 pojawił się przeciek uniemożliwiający ładowanie baterii, okręt powrócił na resztkach sił do IJmuiden 13 stycznia o godz. 16.00.

– U-5042 dotarł do wyznaczonego rejonu, w pobliżu latarni morskiej North Foreland, zbliżył się do brzegu na 8 m głębokości. Dostrzegł dwie małe jednostki, ale sztormowe duże fale spowodowały nabieranie wody przez zawór pływakowy i konieczne było ciągłe jej wypompowywanie. W końcu odmówiły posłuszeństwa oba kompasy i konieczny był odwrót. W miarę zbliżania się do holenderskiego brzegu pojawiła się gęstniejąca mgła, ostatecznie całkowicie uniemożliwiająca orientację. 14 stycznia o godz. 13.30 okręt został wysadzony w powietrze przez załogę na plaży w Zandvoort, w pobliżu Amsterdamu.

Załogi pozostałych trzech Seehundów drugiej operacji również przeżyły, wychodząc na ląd.

Podsumowanie:

Dwa okręty (w tym U-5042) tuż przed świtem znajdowały się zbyt blisko angielskiego brzegu oraz zbyt daleko na północ.

Konieczność ładowania baterii zmuszała do pływnięcia na powierzchni, ale podczas sztormowej pogody do wnętrza okrętu dostawała się woda przez głowicę zaworu pływakowego – w wyniku powstawania podciśnienia wytwarzanego przez pracujący silnik Diesla. W efekcie woda dostawała się do pomieszczeń baterii, a silnik pracował nierówno, utrudniając ładowanie baterii. Konieczne było nieustanne wypompowywanie wody, co prowadziło do zużycia i rozszczelnienia łożyska pompy zęzowej (wykonanego z brązu ołowiowego). Silne falowanie było bardzo dokuczliwe dla załóg tych małych okrętów, często wywołując chorobę morską.

15 stycznia w bazie było 7 okrętów. W nocy z 13 na 14 stycznia drogą lądową przetransportowano do bazy w IJmuiden 10 Seehundów, a następnej nocy 10 kolejnych – drogami lądowymi i kolejną.

Trzecia operacja rozpoczęła się w niedzielę 21 stycznia. W godz. 14–16 wypłynęło 10 okrętów, w trzech grupach z zadaniem operowania w nocy z 22 na 23 stycznia:

– grupa „Anton” – cztery okręty do rejonu Dumpton-Elbow;

– grupa „Bruno” – trzy okręty do rejonu płycizny South Falls (położonej na północny wschód od Margate);

– grupa „Cesar” – trzy okręty do rejonu Lowestoft – Yarmouth.

Rezultaty:

– U-5033 następnego dnia powrócił do bazy z powodu awarii mechanizmów zaworów dennych balastów;

– U-? powrócił następnego dnia z powodu choroby morskiej mechanika;

– U-5339 powrócił następnego dnia do bazy z powodu awarii obu kompasów;

– U-? musiał zawrócić z powodu pęknięcia obudowy pompy zęzowej; w drodze powrotnej uciekał pod wodę przed samolotem z reflektorem (AN 8576), potem jeszcze dwukrotnie obserwował samoloty, ale

nie został zaatakowany. 23 stycznia załoga wysadziła w powietrze okręt na plaży, ok. 10 km na południe od Ijmuiden;

– U-5368 zawrócił z drogi z powodu usterki układu paliwowego diesla (paliwo przedostawało się do oleju silnikowego). Dostrzegł trzy nawodne okręty wystrzelujące granaty świetlne, niewykryty oddalił się w zanurzeniu i nie został atakowany. 23 stycznia wpłynął do Ijmuiden;

– U-? nie osiągnął obszaru, zawrócił z powodu wycieku oleju z układu smarowania silnika, 24 stycznia wpłynął do Ijmuiden;

– U-? nie doszedł do obszaru, zawrócił w połowie drogi z powodu ocierania śruby o ster. Okręt nie wykrył przeciwnika. Załoga wysadziła go w powietrze 24 stycznia o godz. 19.30 na brzegu koło Egmond aan Zee (w pobliżu Amsterdamu);

– U-? powrócił 25 stycznia do Ijmuiden;

– U-5361 powrócił 25 stycznia do Ijmuiden;

– U-? 27 stycznia o godz. 17.10 załoga wysadziła w powietrze okręt na brzegu na południe od Hagi, podwodniacy uratowali się i wrócili do Ijmuiden.

Podsumowanie:

Wszystkie 10 załóg powróciło z operacji, trzy okręty zostały zniszczone przez załogi.

Czwarta operacja rozpoczęła się 29 stycznia o godzinie 15.00. Z Ijmuiden wypłynęło 10 okrętów w dwóch grupach:

– grupa „Anton”, pięć okrętów do obszaru Dumpton – Margate;

– grupa „Bruno”, pięć okrętów do miejsc przecięcia drogi zaopatrzeniowej w rejonie płycizny South Falls (północny wschód od Margate).

Jeden z okrętów po 5 godzinach powrócił z powodu awarii sprzęgła, sześć nazajutrz powróciło z powodu złej pogody i usterek (jeden – przeciek wału, kolejny – przeciek oleju smarowniczego), trzy powróciły 31 stycznia (jeden z nich – U-5035 w AN 8744 – natknął się na konwój trzech statków i dwóch eskortowców, zanim zdołał odpalić torpedy został wykryty i zaatakowany bombami głębinowymi; jeden 30 stycznia w bardzo złych warunkach pogodowych dostrzegł statek o ok. 3000 BRT, oddał strzał ale nie zaobserwował eksplozji).

Podsumowanie:

Wszystkie okręty czwartej operacji powróciły, warunki pogodowe były niesprzyjające: wiatr 7–8, stan morza 5, bardzo zła widzialność.

Kolejne operacje Seehundów prowadzone były z coraz mniejszym impetem. W sobotę 3 lutego 1945 r. w Ijmuiden było zimno, wiał mroźny wiatr. Wczesnym popołudniem w bazie odbyło się oficjalne przekazanie dowodzenia LK 300: dotychczasowy jej dowódca KptLt Hermann Rasch przejął dowodzenie Flotyllą 312, natomiast *Fregat-tenkapitän* Albrecht Brandi objął dowodzenie LK 300 (formalnie zmiana nastąpiła kil-



Seehund tuż przed zejściem pod wodę

kanaście dni wcześniej). Na zwołanej z tej okazji odprawie obecny był cały personel 5. K-Division. Odbyło się też wręczenie Krzyży Żelaznych II kl. (EK II) siedmiu załogom Seehundów oraz propagandowe przemówienie odebrane z goryczą przez załogi.

Osiem załóg opuściło salę przed zakończeniem uroczystości w celu przygotowania się do wypłynięcia jeszcze tego wieczoru o 23.30 w morze, rozpoczynając **piątą operację** (z zadaniem atakowania drogi zaopatrzeniowej Tamiza – Skalda). Trzy z nich nie dotarły do rejonu operacji i wróciły (dwie nazajutrz, jedna po dwóch dniach – z powodu problemów technicznych oraz złej, sztormowej pogody – wiał południowo-wschodni wiatr o sile 6–7); dwie kolejne nie dotarły do rejonu operacji, ale dotarły do brzegu i ich załogi uratowały się (jeden osiadł 7 lutego koło Hoek, drugi 8 lutego 14 km na północ od bazy Ijmuiden); tylko trzy okręty dotarły do wyznaczonych rejonów operacyjnych, ale jeden został wykryty i zaatakowany przez brytyjski okręt bombami głębinowymi (przetrwiał i powrócił 8 lutego), drugi krył się przed samolotem wyposażonym w radar i reflektor podczerwieni i w końcu zawrócił do Hoek; trzeci wracając natknął się na brytyjski patrolowiec, ale niewykryty wrócił do Scheveningen 8 lutego. Wszystkie załogi przeżyły.

Na sobotę 10 lutego o godz. 16.00 zaplanowano rozpoczęcie **szóstej operacji**: miało wyjść osiem okrętów z zadaniem atakowania drogi zaopatrzeniowej Tamiza – Skalda. Trzy okręty z powodu problemów technicznych miały wypłynąć następnego dnia, ale nie udało się przywrócić ich sprawności. Z pięciu okrętów, które wypłynęły, jeden wrócił po dwóch dniach przez usterki techniczne; jeden dotarł do rejonu operacyjnego, ale z powodu mgły powrócił 13 lutego przed południem; jeden zginął wraz z załogą 12 lutego; wrak kolejnego został odnaleziony na północ od Ijmuiden, załoga zginęła. Ostatni z grupy, U-5347 10

lutego o godz. 23.30 koło Hoek został wykryty przez samolot i obrzucony sześcioma bombami lotniczymi, w wyniku czego doznał uszkodzeń wszystkich wskaźników i obu kompasów. Zdołał przetrwać atak i pozostał w rejonie operacyjnym. Przy widzialności 30 m dotarł do wybrzeża angielskiego, gdzie głębokość wody wynosiła 80 m. Został tam nagromadzenie statków, słysząc liczne sygnały mgłowe, ale atak nie był możliwy. Kiedy zauważył, że zostawia na wodzie ślad oleju (po ataku lotniczym) – zawrócił i 13 lutego dotarł do brzegu holenderskiej wyspy Texel, gdzie o godz. 9.30 załoga wysadziła okręt⁴. 4 dni później w Ijmuiden załoga została odznaczona Krzyżem Żelaznym II kl. i wyruszyła do Wilhelmshaven po nowy okręt.

W poniedziałek 12 lutego o godz. 17 pięć okrętów miało wyjść do **siódmej operacji**: atakowania drogi zaopatrzeniowej Tamiza – Skalda. Dwa z nich krótko po wyjściu musiały zawrócić z powodu problemów technicznych, jeden zaginął wraz z załogą. U-5354 dotarł do obszaru operacji, ale został wykryty i zaatakowany; wykonująca swoje pierwsze zadanie załoga przeżyła makabryczny atak 259 bombami, ale zdołała mocno uszkodzonym okrętem dopłynąć 16 lutego do mola w Ijmuiden, za co została odznaczona EK II. U-5361 dotarł do rejonu, gdzie został wykryty, zaatakowany i ciężko uszkodzony; ponton z półprzysłonnym mechanikiem został znaleziony koło wyspy Voorne w pobliżu Rotterdamu; załoga zdążyła zgłosić zatopienie zbiornikowca (5000 BRT) – ale nie zostało ono potwierdzone (prawdopodobnie był to uszkodzony tankowiec „Liseta” – 2628 BRT).

W piątek 16 lutego cztery okręty miały zostać wysłane do **operacji ósmej** z zadaniem wejścia do ujścia Skaldy⁵, ale w ostatniej chwili ograniczono (złagodzone) zadanie do atakowania zachodniej strony podejścia do portu: jeden z Seehundów zginął wraz z załogą, drugi zginął z jednym człon-

kiem załogi, trzeci powrócił bez sukcesu, czwarty (będący na swoim trzecim patrolu) zgłosił zatopienie (niepotwierdzone) statku przybrzeżnego i powrócił 18 lutego do bazy.

W poniedziałek 19 lutego, godz. 16.30 trzy okręty wypłynęły do **dziewiątej operacji** w pobliże Ramsgate (Dumpton – Tonne). Dwa z nich zaginęły bez wieści, trzeci został w nieznanych okolicznościach wysadzony w powietrze na plaży na południe od bazy.

20 lutego o godz. 11.00 trzy okręty rozpoczęły **operację dziesiątą**, także w obszarze Dumpton – Tonne. Dwa z nich zaginęły bez wieści, trzeci odnaleziono z nieprzytomną załogą przy brzegu, na południe od bazy.

W środę 21 lutego wyszły kolejne trzy okręty do tego samego rejonu w ramach **operacji jedenastej**. Jeden z nich, odbywający drugi patrol, zgłosił odpalenie 22 lutego o godz. 23.00 obu torped do brytyjskiego niszczyciela, ale zła pogoda uniemożliwiła obserwację efektu (prawdopodobnie był to zatopiony w tym czasie okręt desantowy czołgów LST-364). Dwa dni później powrócił do bazy. Drugi powrócił po trzech dniach, bez sukcesu, załoga trzeciego uratowała się.

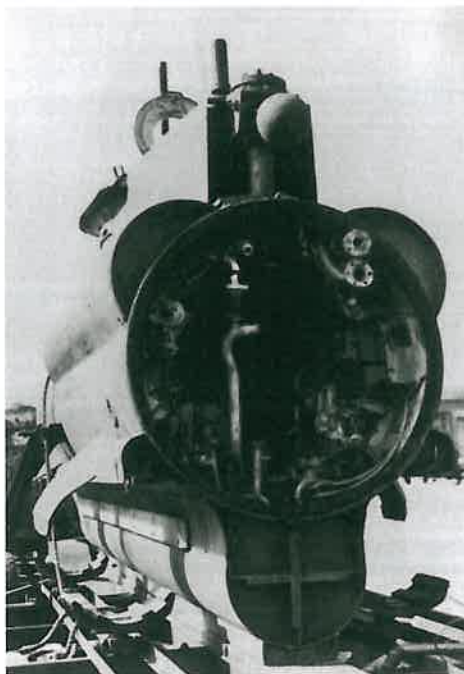
W czwartek 22.02.1945 r. o godzinie 10.30 w ramach **dwunastej operacji** jeden okręt wypłynął do tego samego rejonu, zgłosił oddanie strzału 23 lutego do niszczyciela, ale nie zostało to potwierdzone; okręt podwodny zginął wraz z załogą (24 lutego niemiecki nasłuch *B-Dienst* przechwycił informację o zatopieniu jednego statku z konwoju i jednego idącego samotnie oraz kilka nieudanych ataków na inne statki).

27 lutego wstrzymano dalsze operacje *Seehundów* z powodu bardzo złej i pogarszającej się pogody. Wznowienie działań nastąpiło 3 marca.

Wybrane fragmenty relacji z pozostałych misji

We wtorek 6 marca o godz. 9.00 U-5366 wypłynął do rejonu redy portu Margate. Mimo bardzo złej pogody osiągnął obszar i próbował wystrzelić jedną (lewoburtową) torpedę do niszczyciela, ale ku wielkiemu rozczarowaniu załogi torpeda nie odpaliła. W trakcie odwrotu został ostrzelany przez artylerię nadbrzeżną. 12 marca powrócił do bazy z oboma torpedami.

W piątek 9 marca o godz. 7.30 U-? (załoga: Lt.z.See Maximilian Huber/Lt.Ing. Siegfried Eckloff) wypłynął do obszaru redy Margate. 13 marca ok. godz. 2 na południe od Yarmouth, przy dość spokojnej wodzie dowódca podpłynął do boi i wszedł na nią latarką sprawdzając oznaczenie pozycji. W drodze powrotnej dostrzegł konwój trzech statków. Godzinę później zaatakował i zatopił „Tauber Park” o wyporności 2878 BRT (kwadrat AN 7668), po czym odszedł



Późniejsza, zmodernizowana wersja *Seehunda* – typ 227 (widoczne zbiorniki siodłowe zapewniające zwiększenie zasięgu operacyjnego), która nie weszła już do działań

nie obserwując tonięcia (służba nasłuchu *B-Dienst* potwierdziła zatopienie). Okręt 14 marca wieczorem powrócił do bazy, a załoga została odznaczona Krzyżem Żelaznym I kl. (EK I).

Również 9 marca wyszedł (już po raz drugi) *Seehund* U-? z załogą Ob.Steuerm. Werner Fröhnert/Ob. Masch. Franz Beltrani dotarł do ujścia Tamizy, gdzie przebywał trzy dni i zatopił statek przybrzeżny. Atakowany, mocno obrzucany bombami głębinowymi, przetrwał i powrócił 13 marca do bazy. Załogę odznaczono EK I.

U-5364 11 marca ok. godz. 23.00 chybił oboma torpedami odpalonymi do niszczyciela. Następnego dnia w południe wpłynął do Hoek, o północy wyszedł ponownie i kolejnego dnia wpłynął do bazy w Ijmuiden.

9 marca do Ijmuiden przybył kolejny transport kolejowy pięciu *Seehundów* wraz z załogami.

U-5064 zgłosił zatopienie u ujścia Tamizy statku o wyporności ok. 4000 BRT. 15 marca powrócił do bazy i załoga otrzymała EK I, choć zatopienie nie zostało potwierdzone.

18 marca nasłuch *B-Dienst* przechwycił wiadomość nadaną przez brytyjską jednostkę z obszaru Great Yarmouth o znalezieniu szczątków miniaturowego okrętu podwodnego oraz czterech gumowych łodzi *dinghy* bez rozbitków.

U-5366 po południu 20 marca dotarł przy spokojnym morzu i wielu samolotach z radarami i reflektorami podczerwieni, do wybrzeża brytyjskiego między Lowestoft i Great Yarmouth. 21 marca o godz. 3.00 dostrzegł (w kwadracie 7663, na wschód od Lowestoft) na wpół załadowany, wolno idący statek typu *Liberty* wiozący amunicję.

W ciągu 30 minut ustawił się na dogodnej pozycji i wystrzelił obie torpedy. Statek rozpadł się w ogromnej eksplozji (relacja ta nie została jednak potwierdzona). Rano 24 marca powrócił do bazy, załoga tydzień później została odznaczona EK I.

U-? (Lt.z.See Horst Gaffen/Bootsmt. Hubert Köster) przebywający na swoim trzecim patrolu, nie zetknął się z wrogiem, ale obserwował walkę dziewięciu kutrów torpedowych z 4. i 6. *S-Flotille* w nocy 22/23 marca, znajdując się w odległości 5 Mm na północ od konwoju. Został pomyłkowo ostrzelany przez jeden z kutrów, trafienie nastąpiło w pleksiglas kopuły luku. Załoga sama zatopiła okręt, po czym została podjęta z wody przez inny kuter.

W czwartek 22 marca o godz. 23 kolejną do Ijmuiden nadszedł transport pięciu *Seehundów* wraz z załogami. Miały one popłynąć do Den Helder (ok. 60 km na północ od bazy Ijmuiden), tworząc tam podgrupę „Den Helder” dywizjonu (5. *K-Division*). W dalszej kolejności miały tam przybyć kolejne *Seehundy* z Wilhelmshaven i Helgolandu. Jednak w drodze grupa została zaatakowana. Atak udało się odeprzeć – przy użyciu pocisków rakietowych z lądu, ale rozkaz utworzenia podgrupy „Den Helder” został anulowany.

U-? (Lt.z.See Alfred Küllmer/Masch. Mt. Harry Raschke) będący na swoim drugim patrolu, 26 marca o godz. 11.00 storpedował z odległości 350 m (kwadrat AN 7956 – na północny wschód od Margate) idący w konwoju statek „Newlands” (1556 BRT), trafiając w śródkręcie. Następnego dnia okręt powrócił, załogę odznaczono EK I.

U-5364 przebywający na drugim patrolu 26 marca o godz. 19.20 odpalił z odległości zaledwie 45 m dwie niecelne torpedy do niszczyciela (kwadrat 7969) koło płycizny South Falls, po czym 28 marca rano powrócił do bazy.

26 marca zaginęły również trzy *Seehundy* płynące z zaopatrzeniem dla niemieckiej załogi odciętej w Dunkierce.

27 marca niemiecki nasłuch radiowy przechwycił meldunek nadany przez brytyjski kuter ML 586 o ataku torpedowym dokonany przez *Seehunda* w kwadracie AN 7956 ok. godz. 21.30 oraz zmuszeniu go do zanurzenia i obrzuceniu bombami głębinowymi, w wyniku czego o godz. 22.19 zaobserwowano silną eksplozję podwodną (siła eksplozji uszkodziła też silnik kutra) mającą świadczyć o zatopieniu. Natomiast załoga innego *Seehunda*, który wrócił 29 marca, zameldowała o odpaleniu w pobliżu Ramsgate niecelnej, prawoburtowej torpedy do korwety (druga torpeda, lewoburtowa, nie uruchomiła się), niecelna torpeda eksplodowała pod wodą po 10 minutach. 30 marca *Seehund* operujący na wschód od ujścia Tamizy zatopił 800-tonowy statek przybrzeżny.





Seehundy w bazie po zakończeniu działań wojennych

1 kwietnia do Ijmuiden przybył ostatni transport kolejowy Seehundów i załóg, odtąd droga lądowa została odcięta przez wojska alianckie. Tego dnia jeszcze jeden *Seehund* wyszedł z zaopatrzeniem dla Dunkierki.

U-? (Lt.z. See Benediktus v. Pander/Lt. Ing. Martin Vogl) odbywający drugi patrol zgłosił zatopienie 10 kwietnia, na północ od Dunkierki (kwadrat AN 8747), 1000-tonowego tankowca, ale nie zostało to potwierdzone.

W niedzielę 8 kwietnia, U-5074 wypłynął na swą drugą misję do obszaru redy przylądka Dungeness (w tym czasie w bazie Ijmuiden słychać było wystrzały artyleryjskie walk toczonych na wyspie Texel przez Niemców ze zbuntowanymi Gruziniami). Następnego dnia rano, o godzinie 6.30 okręt został z oddali wykryty przez samolot. Natychmiast się zanurzył, ale został obrzucony dwiema bombami lotniczymi eksplodującymi z tyłu. Na głębokości 15 m zaczął silnie przeciekać przez nieszczelność luku kiosku. Dowódca zdecydował o powrocie. Widzialność była bardzo dobra, dzień był słoneczny, stan morza wynosił 3, podstawa chmur była wysoka. W tych warunkach był jeszcze trzykrotnie atakowany przez samoloty, za każdym razem kryjąc się pod powierzchnią wody. Do bazy wpłynął po 22-godzinny marsz. Szybko wymieniono uszczelkę luku i już wieczorem wypłynął wraz z ośmioma innymi Seehundami na kolejną misję.

7 kwietnia o godz. 21.30, U-5070 wypłynął w okolice redy u przylądka Dungeness. 11 kwietnia uszkodził tam statek „Port Wyndham” (8580 BRT), a w trakcie odwrotu został mocno uszkodzony w wyniku ataku lotniczego; do bazy powrócił 13 kwietnia. Załogę odznaczono EK I.

U-5090 przebywający na trzecim patrolu płynął w trakcie jasnego, słonecznego dnia przez kanał La Manche. Zmęczony dowódca nie zauważył w porę zbliżającego się patrolowca. Natychmiast zanurzył się alarmowo, ale polowanie trwało cały dzień. Podczas nocnego odwrotu także musiał alarmowo uciekać pod wodę. 13 kwietnia wpłynął do bazy.

U-5363 8 kwietnia wieczorem dotarł do redy Dungeness, w kanale La Manche. Następnego wieczora jedną torpedą zatopił frachtowiec „Samida” (7219 BTR) oraz drugą torpedą frachtowiec „Salomon Juneau” (7176 BTR).

U-5366 będący na czwartym patrolu wieczorem 13 kwietnia wystrzelił obie torpedy do niszczyciela silnie ubezpieczonego konwoju, ale nie zaobserwował efektu. Powrócił 17 kwietnia do bazy.

7 kwietnia U-? (OF.z. See Korbinian Penzkofer/Masch. Mt. Werner Schulz) wyszedł na drugi patrol na redę Dungeness. 10 kwietnia niepostrzeżenie zbliżył się do niszczyciela na odległość zaledwie 500 m. Torpeda lewoburtowa nie uruchomiła się, próba wystrzelenia torpedy prawoburtowej także zawiodła, choć uruchomił się jej napęd. W efekcie okręt zaczął mocno skręcać w lewo – wprost na niszczyciel. Całkowite wychylenie steru kierunku w prawo tylko częściowo równoważyło ściąganie. W tym momencie niszczyciel wykrył napastnika i z dużą prędkością ruszył do ataku. Załozdze Seehunda udało się jednak wymanewrować go i umknąć, po czym powrócił 14 kwietnia do bazy, z obiema uzbrojonymi torpedami...

U-5368 przebywający na drugim patrolu 16 kwietnia ok. godz. 14.30 koło przyl. Dungeness prawdopodobnie zatopił statek kablówy „Monarch” (1150 BRT).

W drodze powrotnej prąd zatokowy zniósł okręt daleko na północ. Kiedy skończyło się paliwo i prąd w bateriach, załoga w desperacji postawiła żagiel zawieszając na peryskopie pelerynę, a także wrzuciła do morza butelkę z wiadomością wewnątrz. Szybko skończyła się woda pitna i żywność. 23 kwietnia skrajnie wyczerpanej załodze udało się dotrzeć blisko brzegu w pobliżu holenderskiego Katwijk aan Zee, gdzie następnego dnia została wyłowiona z wody. Dzień później została odznaczona EK I kl. Była to najdłużej trwająca operacja Seehunda.

U-5358 wypłynął na swój pierwszy patrol 21 kwietnia o godz. 21.00 do obszaru redy Margate. 23 kwietnia po chybiłym strzale prawoburtową torpedą do parowca (wcześniej lewoburtowa torpeda nie uruchomiła się) został wykryty i obrzucony bombami głębinowymi. Udało mu się wydostać z opresji bez uszkodzeń, ale w drodze powrotnej siedzący w otwartym luku dowódca został z zaskoczenia zaatakowany i ostrzelany przez samolot. Znów alarmowe zanurzenie pozwoliło załodze ująć i 25 kwietnia wypłynąć do bazy, 1 maja została odznaczona EK II.

U-5089 oddał w pobliżu Yarmouth niecelny strzał obiema torpedami do niszczyciela, po czym załodze udało się 2 maja powrócić do bazy, za co została odznaczona EK II.

1 maja do Ijmuiden przybyło osiem Seehundów z Wilhelmshaven. 3 maja w morzu oraz w bazie było łącznie 25 okrętów, kiedy wieczorem przyszedł rozkaz wstrzymania od 4 maja wszelkich działań okrętów podwodnych.

Pewna część załóg miała Dönitzowi za złe, iż zgodził się na bezwarunkową kapitulację sądząc, że trzymając mocno Norwegię, Danię, twierdząc wybrzeża atlantyckiego, Holandię oraz posiadając silne armie Schörnera w Czechosłowacji i Kesselringa w północnych Włoszech, a także dysponując 50 U-Bootami typu XXI i XXIII, których mocno bali się Brytyjczycy – powinien zawrzeć pokój w ich rozumieniu honorowy, bez oddawania wschodnich i środkowych Niemiec pod panowanie Rosjan. ■

Źródło zdjęć: materiały archiwalne oraz zdjęcia: Deutsche U-Boot-Museum w Cuxhaven

Przypisy

- ¹ W miejscach spawania uchwytyw z oczkami do podnoszenia okrętu dźwigiem wręgi wykonane były z płaskowników 75 × 6 mm, w rozstawie 150 mm.
- ² Wkrótce utworzono jeszcze flotyllę 2. (K-Flotille 313) i 3. (K-Flotille 314).
- ³ Prawdopodobnie jeden z członków załogi przeżył przetransportowany do szpitala, choć stracił oko.
- ⁴ Wycieńczonych członków załogi Seehunda odnaleźli w ciągu 45 minut stacjonujący na wyspie żołnierze niemieccy – zamordowani później, w nocy 5/6 kwietnia przez zbuntowanych Gruziniów służących w niemieckim 822. Ostbatalionie, obawiających się wysłania ich na front (krwawe walki z buntownikami trwały aż do 20 maja).
- ⁵ Pierwotny plan zakładał udział Seehundów obok innych małych jednostek, w tym motorówek wybuchowych, w operacji atakowania jednostek alianckich w porcie, ale ostatecznie zostały one skierowane na otwarte morze.



FOTO MEDIA

16-18 listopada 2012

TargiKielce

EXHIBITION & CONGRESS CENTRE



- ◆ po raz pierwszy w Kielcach
- ◆ spotkanie entuzjastów technik audiowizualnych
- ◆ warsztaty fotograficzne i video

◆ KONKURS FOTOGRAFICZNY „NA SKRZYDŁACH”

dla amatorów i osób profesjonalnie
zajmujących się fotografią w kategoriach:

- maszyny latające
- sport w przestworzach
- ludzie skrzydeł

zakres branżowy

- ◆ SPRZĘT FOTO
- ◆ SPRZĘT FILMOWY I TELEWIZYJNY
- ◆ SPRZĘT AUDIO
- ◆ SPRZĘT KOMPUTEROWY I PERYFERIA
- ◆ NOŚNIKI DANYCH I ZASILANIE
- ◆ TELEFONY KOMÓRKOWE Z FUNKCJĄ REJESTRACJI OBRAZU I DŹWIĘKU
- ◆ USŁUGI, SERWISY, USŁUGI ON-LINE
- ◆ UTYLIZACJA ODPADÓW FOTOCHemiczNYCH I RECYKLING SPRZĘTU ELEKTRONICZNEGO
- ◆ MEDIA, ORGANIZACJE, SZKOŁY, WYDAWNICTWA



fot. Tomasz Poćan

PATRONAT
MEDIALNY:



FOTO VIDEO



TVP KIELCE

PATRONAT KONKURSU „NA SKRZYDŁACH”:



www.fotomedia.targikielce.pl

Organizator: Targi Kielce SA
ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce
tel. 41 365 12 22, fax 41 345 62 611

Menedżer projektu: Monika Witek
tel. 41 365 12 08, fax 41 365 13 15
e-mail: witek.m@targikielce.pl

Zastępca menedżera: Szymon Karbownik
tel. 41 365 12 34, e-mail: karbownik.s@targikielce.pl

**Targi
Kielce**

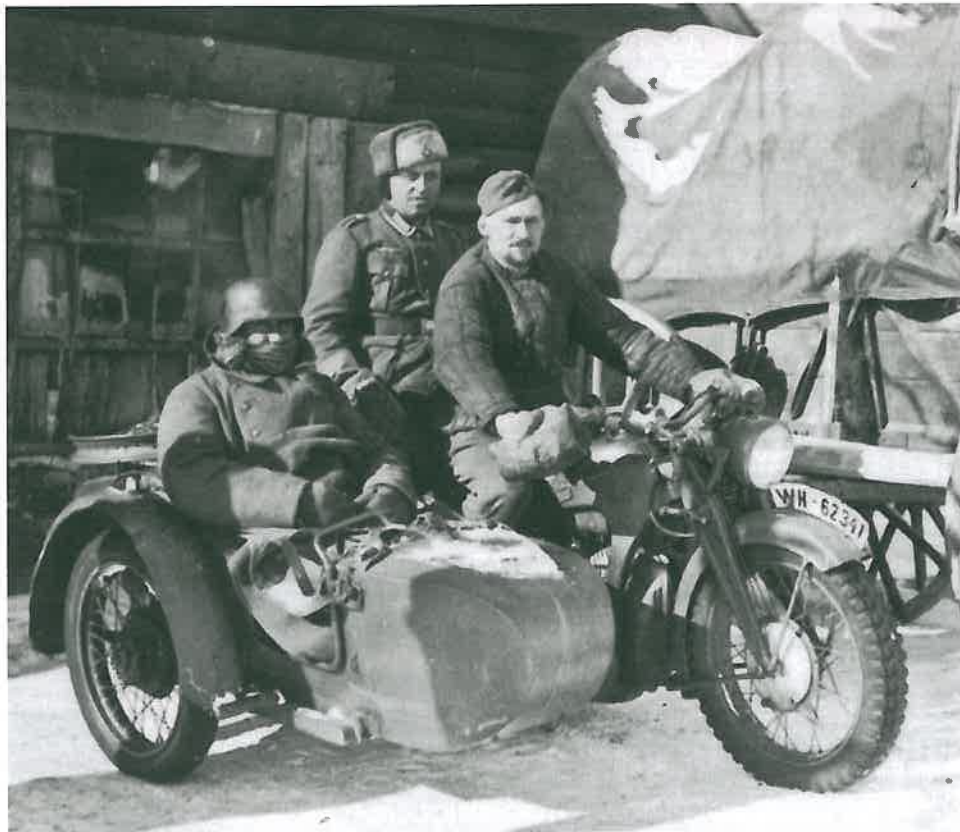
Motocykle Zündapp w służbie III Rzeszy

W pierwszej połowie XX wieku armia niemiecka była największym użytkownikiem motocykli na świecie. Sytuacja w jakiej po zakończeniu wojny światowej znalazła się Republika Weimarska, w tym przede wszystkim obostrzenia dotyczące nowoczesnych środków walki możliwych do wdrożenia na służbę, wywołała konieczność poszukiwania rozwiązań alternatywnych. Jak się okazało jednym z nich były jednoślady, których rola w siłach zbrojnych zaczęła szybko wzrastać. Wśród dostawców tego rodzaju pojazdów wyróżniało się norymberskie przedsiębiorstwo Zündapp.

ŁUKASZ GŁADYSIAK

Norymberskie maszyny do szycia

Zakłady *Zünden und Aparatenbau GmbH* założone zostały przez Fritza Neumayera 17 września 1917 roku. Od początku w kapitale firmy partycypował koncern *Krupp AG* a jej współtwórcą byli, zajmujący się urządzeniami precyzyjnymi, bracia Thiel z Ruhla. Pierwszą siedzibę zlokalizowano przy Lobingerstrasse 8 w Norymberdze. Na początku lat dwudziestych hale produkcyjne wzniesiono w pobliskim Schweinau, a biuro przeniesione zostało na Dieselstrasse 10. Po krótkotrwałej produk-



Zündapp K 800 z wózkiem bocznym podczas służby na froncie wschodnim zimą 1942 r. Ze względu na swą niezawodność i wytrzymałość motocykl ten szybko zyskał miano *Wehrmachtskrad* [Fot. Bundesarchiv]

cji na potrzeby armii, fabryka skupiła się na wypełnianiu popytu w zakresie maszyn do szycia, równocześnie przystępując do działań zmierzających ku podbojowi dynamicznie rozwijającego się rynku motoryzacyjnego.

W roku 1921 Zündapp zaprezentował swój pierwszy motocykl – Z 22 napędzany jednocylinowym silnikiem o pojemność 211 cm³. Jego rozwinięcie stanowił model Z 22G, a ostatecznie – K 249, którego oficjalna premiera miała miejsce trzy lata później. Niezawodność oraz przystępna cena sprawiły, iż jednoślad ten w sposób idealny realizował podstawowe hasło promocyjne firmy – *Das Motorrad für Jedermann* („Motocykl dla każdego”).

W trzeciej dekadzie XX wieku Norimberga stała się centrum ruchu motocyklowego w Niemczech, co sprzyjało rozwojowi tytułowych zakładów. W 1932 roku, za sprawą zatrudnionych przez Zündappa braci Richarda i Xavera Küchenów, stworzona została nowa linia jednośladów. Charakteryzowały ją dwucylindrowe, pracujące w układzie przeciwbieżnym silniki typu bokser zamknięte w monoblokowej bryle (z czasem element ten stał się swoistym znakiem rozpoznawczym marki). Równolegle rozpoczęto montaż trójkołowych samochodów dostawczych oraz ciężarówek. Nietypowym zabiegiem marketingo-



Kolumna motocykli Zündapp KS 600 przyporządkowanych do jednego z pododdziałów strzelców spadochronowych. Zwracają uwagę stelaże na kanistry zainstalowane na burtach wózków bocznych [Fot. Bundesarchiv]



Żołnierze niemieccy i francuscy jeńcy na moście pontonowym na rzece Maas w maju 1940 r. Z prawej strony fotografii widoczny motocykl Zündapp K 500 [Fot. Bundesarchiv]



Zündapp KS 600 z wózkiem bocznym należący do nieustalonej jednostki Luftwaffe. Charków, zima 1942 r. [Fot. Bundesarchiv]

wym, zwracającym uwagę na konstrukcję ze Schweinau była wyprawa motoroweru B 170 Modell Zugvogel z Berlina do Garmisch-Partenkirchen drogą okrężną przez Francję, Hiszpanię oraz wybrzeże afrykańskie, zorganizowana w styczniu. W ciągu piętnastodniowej podróży pojazd bezawaryjnie pokonał pięć tysięcy kilometrów.

Nowe motocykle objawiono po raz pierwszy podczas berlińskich targów motorzacyjnych w roku 1933, a zaproponowane przez wytwórnię ceny plasujące się między 495 a 1550 marek rzeczywiście pozwalały realizować wspomnianą wcześniej dewizę. W tym samym czasie wytwórnia świętowała fakt skompletowania setki tysięcy egzemplarzy jednoślada (pięć lat później liczba ta została podwojona, pozwalając na uplasowanie się przedsiębiorstwa na piątej pozycji w Europie oraz uzyskaniu osiemnastoprocentowego udziału w rynku motocyklowym w Niemczech). Kolejne kwartały przyniosły znaczące sukcesy sportowe. W marcu 1936 roku, dosiadający Zündappa K 800 z wózkiem bocznym, Julius von Krohm zdobył złoty medal w rajdzie Paryż-Nirra, uzyskując zarazem najlepszy czas przejazdu dla zestawów motocyklowych, a dwa miesiące później tryumfował w zorganizowanym na Węgrzech wyścigu dwudziestoczerogodzinnym. We wrześniu – Mansis Klaubergs na modelu KS 500 zwyciężył w stukilometrowym rajdzie na terenie Łotwy, w sensacyjny sposób bijąc o trzynaste minut rekord uzyskany na tym odcinku przez maszyny o dwukrotnie większej pojemności silnika. Niemal równocześnie, startując na takiej samej maszynie podczas międzynarodowego wyścigu w Rio de Janeiro (co ciekawe w klasie 750 cm³), pierwszą nagro-

dę wywalczył Willy Borghof. Postępująca po proklamowaniu powstania III Rzeszy remilitaryzacja państwa sprawiła, iż obok osiągnięć sportowych zarząd firmy coraz śmielej spoglądał w kierunku odradzającej się armii.

Zündapp idzie do wojska

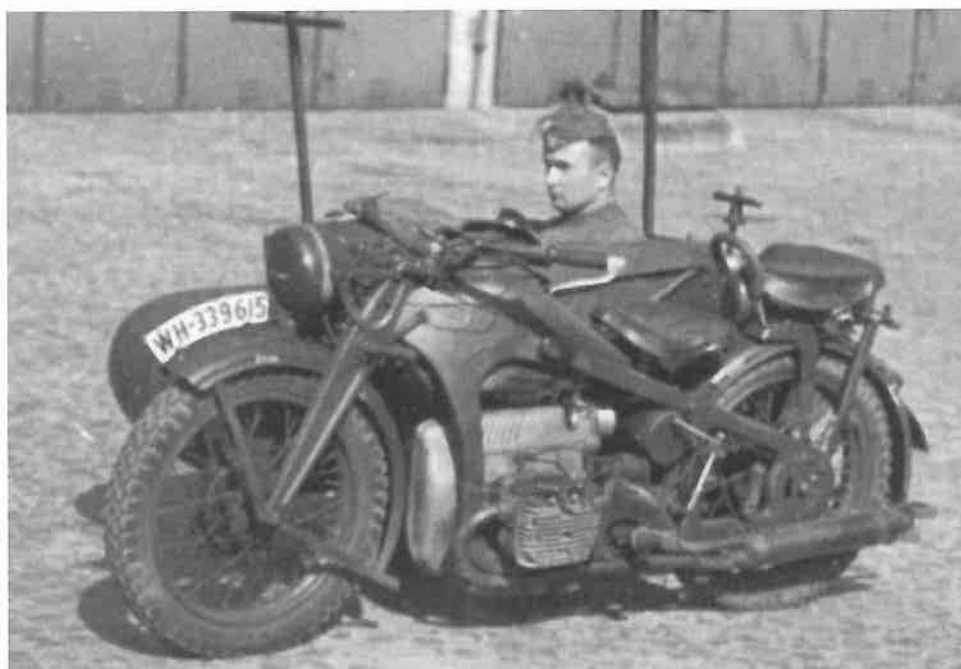
Pierwsze zastosowanie motocykli w siłach zbrojnych Niemiec odnotowano podczas manewrów zorganizowanych w roku 1904. Sukces jedenastu maszyn typu NSU o mocy silnika 4 KM wpłynął na decyzję o powołaniu w ciągu kolejnych siedmiu lat regularnych formacji dysponujących jednośladami. W czasie pierwszej wojny świato-

wej w służbie Hohenzollernów znajdowało się około 5400 motocykli, dostarczanych głównie przez fabrykę z Neckarsulm oraz wytwórnię Wanderer-Werke z Chemnitz. Już wtedy podnoszono główne zalety tego

Zündapp DB 200 – podstawowe dane techniczne	
	DB200
Rodzaj silnika	Dwutaktowy
Rodzaj napędu	Łańcuch
Liczba cylindrów	1
Skok tłoka	70 mm
Pojemność silnika	196 cm ³
Moc silnika	7 KM
Prędkość maksymalna	85 km/h
Zapas paliwa	12 l
Rozstaw kół	1300 mm
Masa	105 kg



Strzelcy motocyklowi oraz Zündappy KS 600 na ulicach czeskiej Pragi w marcu 1939 r. [Fot. Bundesarchiv]



Zündapp K 800 z wózkiem bocznym przyporządkowany do niezidentyfikowanej jednostki wojsk lądowych. Fotografię wykonano w początkowym okresie drugiej wojny światowej [Fot. zbiory prywatne]



Zündapp K 800 z wózkiem bocznym oraz żołnierze Luftwaffe uwiecznieni podczas Operacji Barbarossa [Fot. Bundesarchiv]



Funkcjonariusze żandarmerii polowej jednego ze zgrupowań strzelców spadochronowych operujących w 1943 r. w południowej części Włoch przy motocyklu Zündapp KS 750. Podobnie jak inne ciężkie maszyny wcześniej produkowane przez norymberską fabrykę i ten model, przeznaczony jedynie dla wojska, znalazł uznanie wśród użytkowników na wszystkich frontach [Fot. Bundesarchiv]

rodzaju pojazdów: łatwość obsługi, duża mobilność oraz, co było nie bez znaczenia w okresie przedłużającego się konfliktu – niski koszt produkcji.

Ich rola wzrosła wraz z nałożeniem na Republikę Weimarską sankcji wyznaczonych na mocy Traktatu Wersalskiego. Jak się okazało motocykl stał się jednym

z nielicznych, legalnych elementów pozwalających na dostosowanie armii do realiów nowoczesnego pola walki. Sprzyjał temu wzrost zainteresowania tego typu środkiem lokomocji odnotowany zwłaszcza w latach dwudziestych. W tym okresie w szeregach Reichswehry dominowały produkty przedsiębiorstw: Victoria-Werke



Żołnierze 116. Dywizji Pancernej uwiecznieni podczas walk w Normandii latem 1944 r. Na pierwszym planie widoczny jest fragment ciężkiego motocykla Zündapp KS 750 z jego charakterystycznym, jednolitym blokiem silnika [Fot. Bundesarchiv]

z Norymbergii oraz monachijskiego *Bay-erische Motoren Werke*, które w 1927 roku zaproponowało wojsku bardzo efektywne modele R 11 i R 62.

Początek lat trzydziestych, a zwłaszcza okres wychodzenia państwa z wielkiego kryzysu gospodarczego sprzyjał wdrażaniu jednośladow. Ze względu na zapotrzebowanie na nowy rodzaj nosiciela uzbrojenia, w razie potrzeby zdolny do holowania lekkiej artylerii, pojawiła się konieczność adaptacji wariantów ciężkich, wyposażonych w wózek boczny. Dopełniła go rozwijana koncepcja wojny błyskawicznej oraz powszechne szkolenie motocyklowe wśród niemieckiej młodzieży. W roku 1935, podczas manewrów zorganizowanych w re-

Tabela 1. Produkcja motocykli Zündapp KS 750 podczas drugiej wojny światowej

	Liczba egzemplarzy	Numeracja ram
1939 r.	2	maszyny prototypowe
1940 r.	7	600 000 – 600 006
1941 r.	288	600 007 – 600 295
1942 r.	7228	600 296 – 607 523
1943 r.	7131	607 524 – 614 654
1944 r.	3515	614 655 – 618 169
1945 r.	115	618 170 – 618 284



Zündapp KS 750 w służbie strzelców motocyklowych. Włochy 1943 r. [Fot. Bundesarchiv]



Zündapp KS750 z wózkiem bocznym w służbie wojsk pancernych. Normandia, lato 1944 r. [Fot. Bundesarchiv]

jonie Munster po raz pierwszy wojskowi motocykliści operowali na szczeblu batalionu. W ich parku maszynowym nie zabrakło Zündappów. Gdy w kolejnych miesiącach, w oparciu o stacjonujący na terenie Turyn-gii i Hesji 16. pułk kawalerii, przystąpiono do tworzenia pierwszych trzech jednostek strzelców motocyklowych (*Kradschützen*), norymberska fabryka, wraz z konkurencyjnym BMW, zaczęła odgrywać rolę dominującą.

Przełomowym momentem w procesie wdrażania tytułowych maszyn do służby



Grupa gońców motocyklowych podczas działań na froncie wschodnim w marcu 1944 r. Wśród motocykli widoczne dwa Zündappy KS750, pojedynczy Zündapp K500, BMW oraz, na pierwszym planie, Viktoria KR35 [Fot. Bundesarchiv]



Zündapp KS 750 z wózkiem bocznym sfotografowany prawdopodobnie latem 1943 r. Zwraca uwagę nietypowy model osłony przedniego reflektora oraz wartość ciśnienia powietrza w oponie namalowana przy krawędzi błotnika [Fot. Bundesarchiv]

w siłach zbrojnych państwa Hitlera okazał się rok 1937 oraz ogłoszenie przez armię konkursu na ciężki jednośląd terenowy. Zgodnie z wytycznymi pojazd o szesnastocalowych kołach przystosowanych do montażu łańcuchów antypoślizgowych i prześwicie co najmniej 150 mm, miał być zdolny do zespolenia wózka bocznego (opcjonalnie posiadającego możliwość zainstalowania karabinu maszynowego) oraz transportu trzech kompletnie wyposażonych żołnierzy. Przy pełnym obciążeniu powinien rozpędzać się do prędkości nie mniejszej niż 80 km/h ale także posiadać zdolność jazdy w tempie nieprzekracza-

jącym 3 km/h. Obok Zündappa i BMW w szranki stanęła także fabryka *Dampfkraftwagen* z Chemnitz, jednakże jej propozycja – model NZ 500 już we wstępnej fazie okazał się nieefektywny i przestał być brany pod uwagę. Po próbach z adaptacją wariantów funkcjonujących równolegle w wojsku i na rynku cywilnym, wytwórnia ze Schweinau przystąpiła do procesu projektowania pojazdu od podstaw, w efekcie czego powstała najsłynniejsza z szeregu dwukołowych niemieckich konstrukcji czasu wojny – KS 750.

W tym czasie Zündapp posiadał już wśród żołnierzy zasłużoną renomę, sprawdzoną



Najcięższy niemiecki zestaw motocyklowy początkowego okresu drugiej wojny światowej – ważący ponad pół tony Zündapp K 800 z wózkiem bocznym. Na fotografii w służbie *Luftwaffe*. Polska, wrzesień 1939 roku [Fot. via H. Hinrichsen]



Cywilny Zündapp K 800 w służbie *Wehrmachtu*. Niemcy, lato 1939 roku [Fot. via H. Hinrichsen]

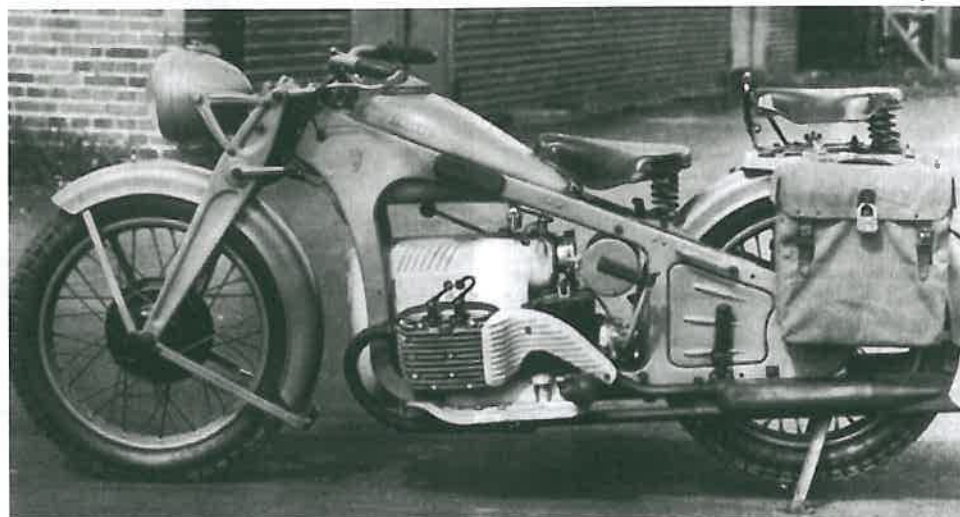
podczas operacji przyłączania do Niemiec Austrii czy Sudetów. Nowa fala jednoślądów tej marki zasiliała *Wehrmacht* wraz z mobilizacją rezerwistów przed planowanym atakiem na Polskę – jak oszacował Horst Hinrichsen w drodze rekwizycji pozyskać można było nawet milion siedemset tysięcy motocykli (maszyny oddawano w zamian za rekompensatę pieniężną w wysokości oszacowanej przez specjalnie do tego celu powołanych rzeczoznawców). Do służby wdrożono także modele zbudowane zagranicą, w tym przede wszystkim czeskosłowackie: „Jawa”, „CZ”



Kradschützen wyposażeni w ciężkie motocykle Zündapp K 500 podczas manewrów pod Hainberg w roku 1937 [Fot. via S. Knittel]

Tabela 2. Zündapp KS 750 – prędkości maksymalne uzyskiwane na poszczególnych biegach						
Bieg	1	2	3	4	Terenowy	Wsteczny
Prędkość	18,5 km/h	40,0 km/h	62,0 km/h	95,0 km/h	14,0 km/h	4,0 km/h

Tabela 3. Ciężkie motocykle Zündapp używane w armii niemieckiej – porównanie podstawowych danych technicznych				
	K500	K800	KS600	KS750
Rodzaj silnika	Czterotaktowy	Czterotaktowy	Czterotaktowy	Czterotaktowy
Rodzaj napędu	Wał kardana	Wał kardana	Wał kardana	Wał kardana
Liczba cylindrów	2	4	2	2
Skok tłoka	67 mm	66 mm	68 mm	85 mm
Pojemność silnika	498 cm ³	791 cm ³	587 cm ³	751 cm ³
Moc silnika	16 KM	22 KM	28 KM	26 KM
Prędkość maksymalna	105 km/h	125 km/h	135 km/h	95 km/h
Zapas paliwa	12,5 l	12,5 l	15 l	23 l
Rozstaw kół	1390 mm	1405 mm	1390 mm	1410 mm
Masa	188 kg	210 kg	205 kg	190 kg



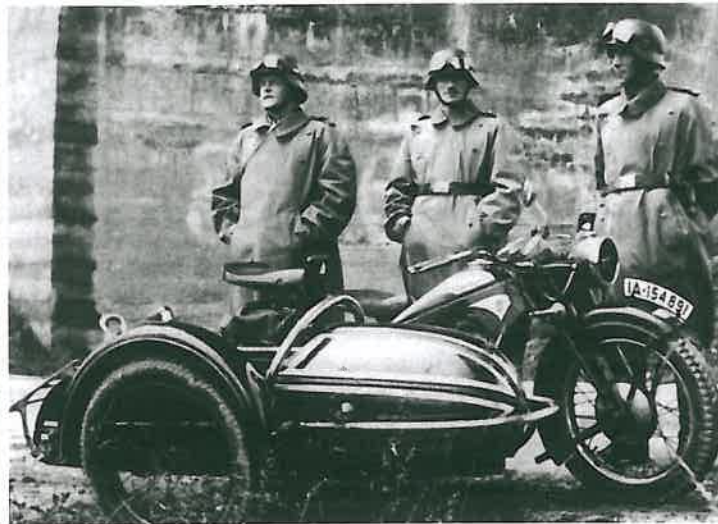
Uchodzący za jeden z najlepszych motocykli ciężkich pierwszej połowy XX wieku – Zündapp K 800 [Fot. via S. Knittel]

lub „Ogar”. Żaden z nich nie był jednak w stanie wytrzymałością i niezawodnością dorównać odpowiednikom sygnowanym symbolem zakładów Fritza Neumayera.

Najlżejszym jednoślądem zaproponowanym armii, przeznaczonym do zadań typowo łącznikowych był napędzany dwutaktowym, jednocylindrowym silnikiem o pojemności 196 cm³, Zündapp DB 200 niekiedy nazywany „Derby” oraz jego rozwojowa wersja DB 250. Była to konstrukcja w dość

istotny sposób odbiegająca od pozostałych wojskowych motocykli tej marki – przeniesienie napędu odbywało się przy pomocy łańcucha, a ramę tworzyły okrągłe profile rurowe. Jednostka napędowa o mocy 7 KM przy 3950 obr./min zdolna była rozpędzić stuściokilogramową maszynę do prędkości 85 km/h. Podstawowe dane techniczne zawarte zostały w tabeli 1.

Grupą, w której konstrukcje Zündappa wiodły ewidentny prym była klasa moto-



Strzelcy motocyklowi pozują z zarekwirowanym ciężkim motocyklem Zündapp K 800 z wózkiem bocznym typu *Sportseitenwagen*. Niemcy, lato 1939 roku [Fot. via H. Hinrichsen]



Metalowa przypinka reklamowa zakładów Zündapp z wizerunkiem modelu KS 750, odwołująca się do służby jednoślądów marki na wszystkich frontach drugiej wojny światowej [Fot. via www.zundappfool.com]

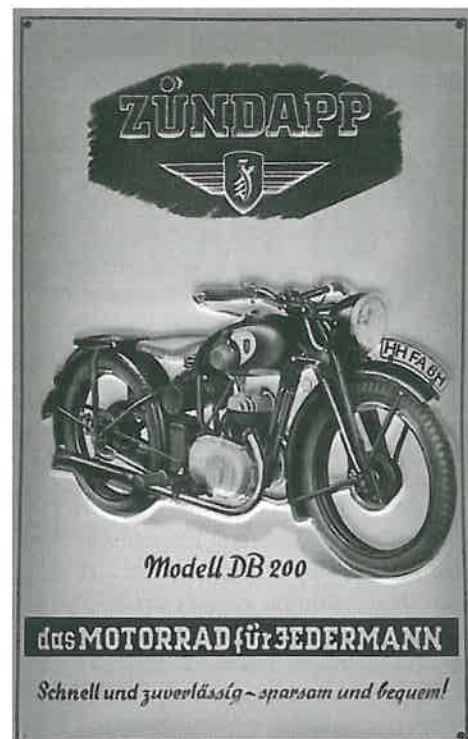
cykli ciężkich. Niezależnie od wersji dostrzegalne były charakterystyczne elementy funkcjonujących w jej obrębie modeli z Norymbergii: czterotaktowe, monoblokowe silniki typu bokser, z wałem kardana oraz tłoczona, masywna rama z obszernym zbiornikiem paliwa.

Jako pierwszy większą uwagę armijnych decydentów zwrócił blisko studziwieńdziesięciokilogramowy wariant K 500, który okazał się jednym z największych przebojów berlińskich targów motoryzacyjnych w roku 1933. Wraz z rozpoczęciem jego produkcji seryjnej (rok 1934), stanowiącej odpowiedź na popularny w tym czasie, konkurencyjny BMW R 12, liczba zainteresowanych kupnem z miesiąca na miesiąc wzrastała. Pojazd o dwucylindrowym silniku pojemności 498 cm³ i mocy 16 KM przy 4550 obr./min, charakteryzujący się nowoczesnym jak na owe czasy zapłonem bateryjnym, nie tylko doskonale sprawdzał się jako dalekobieżna maszyna turystyczna ale w wersji z jednostką napędową o mocy

25 KM (KKS 500) podbijał serca miłośników wyścigów. Na jego korzyść przemawiał także fakt możliwości podpięcia komfortowego wózka bocznego. Egzemplarze wprowadzone na etat pododdziałów, wyposażone w elementy dodatkowe jak sakwa czy przesłona przedniego reflektora, opatrzone symbolem „W” (czyniono tak konsekwentnie również przy kolejnych odmianach jednoślądów).

Kiedy w 1938 roku wytwarzanie powyższego modelu zostało przerwane, hale montażowe w Schweinau od kilku lat opuszczały już warianty oznaczone jako K 800 – jak się okazało najcięższe motocykle używane przez armię niemiecką, wdrożone do służby tuż przed wybuchem drugiego z konfliktów globalnych. Wążący dwieście dziesięć, a w wariacie z wózkiem – ponad pięćset kilogramów pojazd w ruch wprawiał czterocylindrowy silnik o pojemności 791 cm³ i mocy 22 KM przy 4300 obr./min. Dzięki niemu motocykl w wersji solo uzyskiwał prędkość szosową rzędu 125 km/h. Niezawodność oraz dobre właściwości jezdne w terenie legły u podstaw określania tej odmiany mianem *Wehrmachtskrad*. Ustalonej renomy nie była w stanie popsuć nawet, objawiająca się podczas długich, jednostajnych przemarszów awaryjność układu chłodzenia. K 800 produkowany był aż do zakończenia drugiej wojny światowej, zasilając także armię chińską.

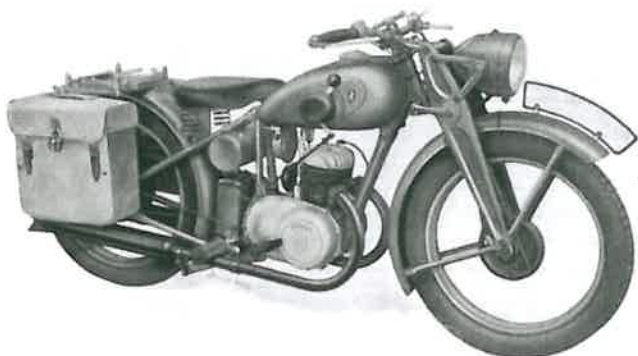
Równolegle do wyżej zaprezentowanego jednoślądu do produkcji i, w krótkim czasie służby, wdrożono Zündappa KS 600. Lżejszy o pięć kilogramów od poprzednika, dysponujący dwucylindrowym silnikiem pojemności 587 cm³ i moc 28 KM przy 4800 obr./min, mógł osiągnąć rekordową prędkość szosową 135 km/h. Charakteryzował się także zwiększonym do piętnastu litrów zbiornikiem paliwa. Specjalnie do tego modelu lipskie zakłady *Stoyer* zaprojektowały specjalny wózek boczny – *Spezial-Behördenseitenwagen 39*; zestaw ten uchwodził za najbardziej efektywny w całych siłach zbrojnych III Rzeszy początkowego okresu wojny. Kompletowanie tego modelu zakończono w roku 1941.



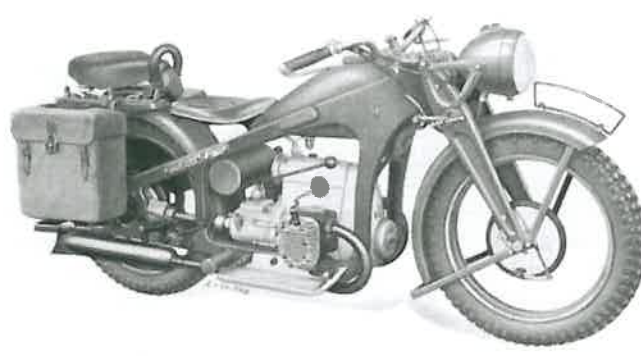
Zündapp DB 200 jako element afiszu reklamowego przedsiębiorstwa ze Schweinau, funkcjonującym w latach trzydziestych. Zwraca uwagę hasło: „Motocykl dla każdego” oraz „Szybki i niezawodny – oszczędny i wygodny!” [Fot. Zbiory prywatne]

Tylko dla armii

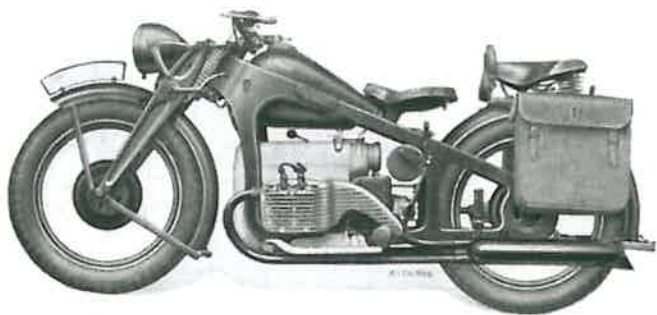
Jak wspomniano wcześniej, dwa lata przed wybuchem drugiej wojny światowej ogłoszony został w Niemczech konkurs na nowy, terenowy motocykl wojskowy. W jego efekcie powstała konstrukcja, która według założeń miała stać się następcą modelu KS 600, a zarazem pierwszym motocyklem Zündappa produkowanym wyłącznie dla Wehrmachtu. Szkice oraz pierwsze dwa prototypy z silnikami o pojemności 700 cm³ powstały już w roku niemieckiej napaści na Polskę. Jednym ze wzorców stały się konkurencyjne maszyny francuskie, w tym przede wszystkim *Gnome et Rhone AX2*, który swej efektywności dowiódł podczas ostatniego, przedwojennego rajdu Paryż – Dakar. Kolejnej wiosny, w kwietniu, jednośląd ze Schweinau zaprezentowano



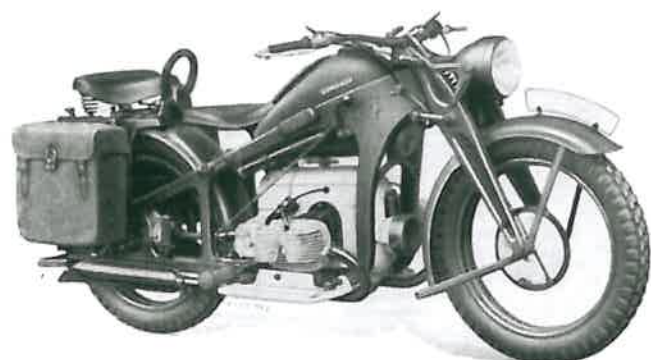
Zündapp DB 200 – ilustracja zamieszczona w instrukcji użytkowania motocykli, wydanej w Norymberdze pod koniec lat trzydziestych. Jednoślądy tego typu upowszechniły się w armii głównie wśród gońców [Fot. Zbiory autora]



Zündapp K 500 – ilustracja zamieszczona w instrukcji użytkowania motocykli, wydanej w Norymberdze pod koniec lat trzydziestych. Jednośląd stał się jedną z głównych atrakcji berlińskich targów motoryzacyjnych w 1933 roku i w krótkim czasie zwrócił uwagę decydentów odbudowywanych, niemieckich sił zbrojnych [Fot. Zbiory autora]



Zündapp K 800 zwany *Wehrmachtskrad* – ilustracja zamieszczona w instrukcji użytkownika motocykli, wydanej w Norymberdze pod koniec lat trzydziestych. Był to najcięższy jednoślad dostarczany wojsku przez fabrykę w Schweinau – jego masa sięgnęła dwustu dziesięciu kilogramów



Zündapp KS 600 – ilustracja zamieszczona w instrukcji użytkownika motocykli, wydanej w Norymberdze pod koniec lat trzydziestych. Model ten został uznany za najbardziej efektywny jednoślad Wehrmachtu w początkowym okresie drugiej wojny światowej [Fot. Zbiory autora]

wojskowym decydem, konstruując zarazem kolejne siedem egzemplarzy. W 1941 roku uruchomiona została produkcja seryjna, a późnym latem pierwsze Zündappy KS 750 trafiły na front. Do momentu kapitulacji państwa Hitlera powstało blisko osiemnaście tysięcy siedemset sztuk (liczbę ukończonych w okresie wojny przedstawiono w tabeli 2). Najwięcej – ponad siedem tysięcy dwieście – skompletowano w roku 1942. Dwa lata później, w związku z bombardowaniami Norymbergii oraz okolicznych kompleksów przemysłowych tempo produkcyjne zostało wyhamowane. Część gotowych lecz pozbawionych elementów gumowych, w tym przede wszystkim opon, motocykli uległo zniszczeniu pod gruzami. Po zwycięstwie koalicji antyhitlerowskiej w Europie montaż na potrzeby jednostek armii Stanów Zjednoczonych stacjonujących na terenie Niemiec kontynuowano do roku 1948.

Najbardziej rozpoznawalny model jednoślada sygnowanego znakiem wytwórni założonej przez Fritza Neumayera napędzany był widlastym, czterosuwowym, dwucylindrowym silnikiem o mocy 26 KM przy 4000 obr./min oraz pojemności 751 cm³. Zdolny był on rozpędzić ważącą sto dziewięćdziesiąt kilogramów maszynę do prędkości 95 km/h. Spalanie benzyny o liczbie oktanowej 74 podczas jazdy szosowej wynosiło około sześciu litrów na sto kilometrów (prędkość średnia – 60 km/h), podczas operowania w terenie wzrastając nawet przeszło dwukrotnie. Zapas paliwa zgromadzony w dwudziestotrzylitrowym, obszernym zbiorniku (trzy litry stanowiła rezerwa) pozwalał na pokonanie dystansu do trzystu osiemdziesięciu kilometrów. Pojemność zbiornika oleju wynosiła dwa i ćwierć litra. Zespół jednostki napędowej dopełniała żebrowana chłodnica, gaźnik *Solex 30 BFRH* typu samochodowego oraz uproszczony iskrownik *Norris ZG2a* albo *Bosch FJ2R* (zrezygnowano ze stosowanej wcześniej, bardziej awaryjnej choć nowocześniejszej odmiany bateryjnej). W monobloku zamknięto również suche, wielotarczowe sprzęgło oraz skrzynię biegów z reduktorem. Kierujący

pojazdem miał do dyspozycji cztery przełożenia szosowe, cztery terenowe oraz cztery wsteczne, jednakże w przypadku dwóch ostatnich grup po trzy biegi zostały zablokowane. Prędkości osiągnięte na poszczególnych przełożeniach zawiera tabela 3. Cechą tego modelu było zastosowanie uproszczonej formy przekładni, co powodowało charakterystyczny zgrzyt przy zmianie biegów. Zatrzymanie motocykla umożliwiał przedni, mechaniczny hamulec bębnowy oraz tylny hydrauliczny. W przypadku podłączenia wózka bocznego oddziaływał on również na jego koło przy proporcjonalnym rozkładzie sił, co było pierwszym tego rodzaju rozwiązaniem w Europie.

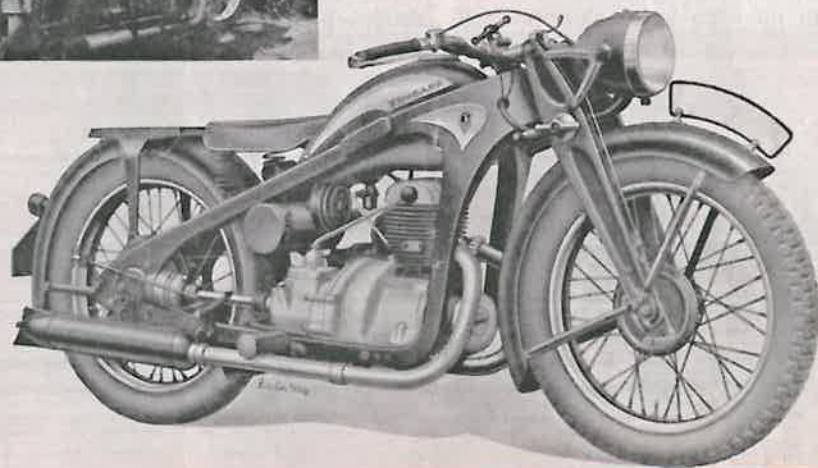
Podobnie jak w przypadku wcześniejszych, ciężkich motocykli kompletowanych w fabryce ze Schweinau, KS 750 wyróż-

niała masywna, wykonana z tłoczonej stali w formie spawanych profili rama, której sztywność pozwalała na właściwe funkcjonowanie maszyny nawet przy znacznym obciążeniu. Sprężynowe amortyzatory przednie, w celu dodatkowego ich zabezpieczenia, umieszczono wewnątrz zamkniętych osłon. Na górnej powierzchni baku przymocowany został metalowy, otwierany od góry, prostopadłościenny zasobnik narzędziowy (wariant z wózkiem bocznym wyposażano w dodatkowe elementy pozwalające przeprowadzić szybką naprawę w polu). Szesnastocalowe koła wyposażano najczęściej w terenowe opony z bieżnikiem kostkowym. Ciśnienie powietrza w ich wnętrzu wynosiło 1,5 atmosfery z przodu, 2,25 atmosfery z tyłu oraz 1,9 atmosfery w kole wózka bocznego.



ZÜNDAPP KK 350

347 cm³ Zweitakt-Dreiström-Blockmotor, Leistung 11 PS. Abnehmbarer Zylinderkopf. Kugellagerierte Pleuellwelle. 2 Auspuffrohre mit wirksamen Schalldämpfern. Viergang-Duplexketten-Getriebe mit Kugelschaltung und leicht nachstellbarer Kupplung. Kardanantrieb zum Hinterrad. Vergaser mit großem Luftfilter und Drehgriffen. 30/70 Watt Batterie-Zündlicht mit großem Akkumulator, elektrischem Horn und Bosch-Scheinwerfer mit eingebautem Tachometer. Zündverstellung durch Handhebel am Lenker. Präzisionsrahmen mit Präzisions-Vorderradgabel. Vom Hand nachstellbarer Stoß- und Steuerungsdämpfer. Motor neuartig in Gummilagerung, schwingungsfrei im Rahmen gelagert. Mittelständer. 12 Liter-Tank mit Schutzhaube. Kniekissen. Große, nachstellbare Innenbodenbremsen. Hinterrad und Vorderrad mit Steckachsen. Stahlfeder-Ballennaben 3,25 – 19. Aufklappbares Hinterrad-Schutzblech. Verstellbarer Lenker. Großer Gummisattel und verstellbare Fußrasten. Schwarze Hochglanz-Lackierung. Auspuffrohre usw. verchromt. Reichhaltiges Werkzeug mit Luftpumpe. Diebstahlsicherung. Gegen Aufpreis Beinschutzschilde.



Ein schnelles Motorrad für Soziefahrten und Reisen

Fragment broszury reklamowej z 1937 r., prezentującej motocykl Zündapp KK 350. Model ten, choć w ograniczonym zakresie, również znalazł się na wyposażeniu niemieckiej armii [Fot. Zbiory autora]

W związku z doświadczeniami użytkowników oraz pogarszającą się ustawicznie sytuacją gospodarczą III Rzeszy w toku produkcji Zündapp KS 750 poddany został szeregowi modyfikacji. Do najważniejszych należało zwiększenie odległości między krawędzią przedniej opony a błotnikiem, co zmniejszało ryzyko jego zablokowania na przykład przez błoto, wzmocnienie mocowania zbiornika paliwa oraz wymiana mokrego, podatnego na awarie zwłaszcza przy niskich temperaturach powietrza filtra na odmianę typu *Neumann-Wirbelluftfilter*. W tym przypadku koszty modernizacji ponosił wytwórca. Deficyt materiałowy wymusił usunięcie stosowanych w pierwszych seriach gumowych poduszek zainstalowanych na bokach ramy oraz części podzespołów aluminiowych – w ich miejsce zastosowano odpowiedniki wykonane z materiałów tańszych, w tym głównie z tłocznej blachy.

Większość opisywanych w tej części artykułu jednośladów połączona została z wózkami bocznymi. W przypadku tego konkretnie modelu stosowano dwa jego typy. Pierwszy – *Beiwagen 40* – stanowił konstrukcję Zündappa i charakteryzował się kołem amortyzowanym przy pomocy wałków skrętnych, kolejny natomiast – *Beiwagen 43 (Seitenwagen 286/1)*, zaproponowany przez wytwórnię *Steib* posiadał dwa resory. W obu przypadkach wykorzystywano kosz-gondolę *W Krad B2* produkcji drugiej z wymienionych fabryk. W razie potrzeby można było ją okryć brezentową oponią.

Warto zaznaczyć, iż wózek boczny również posiadał napęd – regulowano go przy pomocy przełącznika mocy – blokady mechanizmu różnicowego. W ten sposób operować on mógł w układzie: tylne koło 50%/koło wózka 50% albo, w przypadku jazdy terenowej – odpowiednio 70%/30%. Cały zestaw wzbogacono hakiem holowniczym pozwalającym na połączenie z lekką, jednoosiową przyczepą lub działem.

Rozpatrując dzieje sztandarowego wariantu wojskowego wytwórni założonej przez Fritza Neumayera nie sposób nie wspomnieć o konstrukcji konkurencyjnej, która we wspomnianym konkursie armijnym zajęła drugą lokatę. Powstała ona w zakładach *Bayerische Motoren Werke* i otrzymała oznaczenia R 75. W związku z lepszymi właściwościami prezentowanymi przez Zündappa KS 750, koncern spod znaku wirującego śmigła otrzymał polecenie rozpoczęcia licencyjnej produkcji tego modelu, na co jego zarząd nie wyraził zgody. Rozwiązaniem kompromisowym stało się ujednolicenie blisko trzech czwartych podzespołów obu motocykli (przede wszystkim: koła, tylny widelec oraz układ hamulcowy), co pozwalało na w miarę bezkolizyjne dokonywanie napraw przez warsztaty polowe. Ostatecznie oba pojazdy były montowane i wysyłane na front.



Symbol zakładów Zündapp umieszczany na ramach lub zbiornikach paliwa motocykli oraz burtach wózków bocznych montowanych w Schweinau [Rys. autor]

Podsumowanie

Jednoślady produkowane przez fabrykę w Schweinau były nieodłącznymi towarzyszami żołnierzy Wehrmachtu na wszystkich frontach drugiej wojny światowej. Obok wariantów ciężkich, czy zaprezentowanego modelu łącznikowego – DB 200, w mniejszym stopniu korzystano w wojsku również z serii motocykli Zündappa o pojemności 300 cm³ (modele S, Z i EM) oraz 350 cm³ (K i KK). Po rozwiązaniu batalionów strzelców motocyklowych w marcu 1943 roku, maszyny te zasilły jednostki rozpoznawcze, pododdziały sztabowe czy żandarmerii po-

lowej. Spotkać je można było także w innego rodzaju jednostkach, gdzie głównym użytkownikiem byli gońcy. Solidność konstrukcji, a co za tym idzie, jej niezawodność sprawiły, iż produkty sygnowane znakiem wytwórni Fritza Neumayera cieszyły się dobrą opinią wśród żołnierzy, na stałe wpisując się w dzieje nie tylko niemieckiej armii, ale także światowej motoryzacji. ■

Bibliografia

Materiały źródłowe:

Auf Zündapp nach Afrika, Norymberg 1932.
Betriebs-Anleitung für Zündapp-Motorräder DB 200 K 500 KS 600 K 800, Norymberg BDW.
Sonderwerkzeug für das s Krad Zündapp 750 cm³ Typ KS 750 mit Seitenwagen (angetrieben), Berlin 1943.
Zündapp 1933. Allen voran!, Norymberg 1933.
Zündapp 1935. Immer auf der Höhe!, Norymberg 1935.
Zündapp 1937, Norymberg 1937.
Zündapp DB 200 Norma Bedienungs-Anleitung, Norymberg 1953.
Zündapp Motorräder 1939, Norymberg 1939.

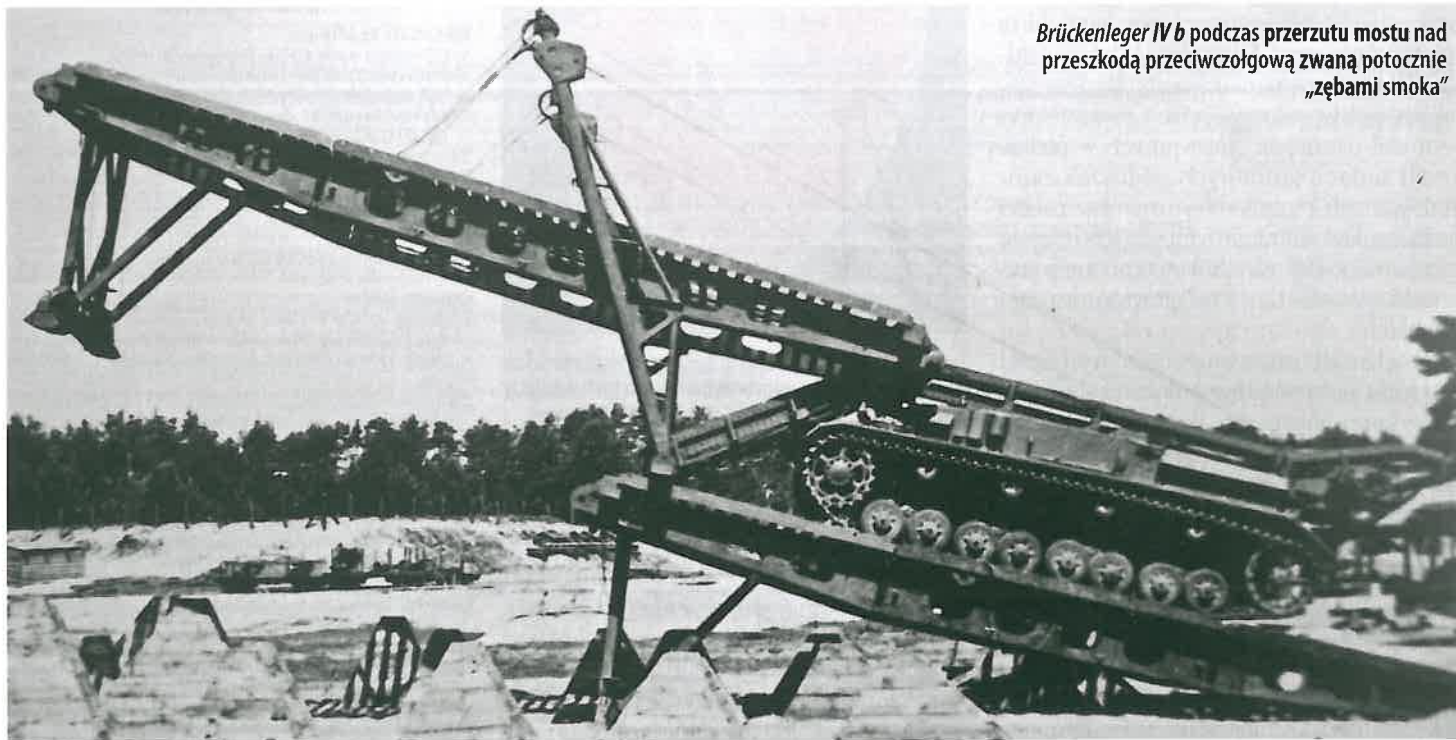
Opracowania:

Zündapp K 500 z 1946. Dolnoosterowiec z Norymbergi, [w:] „Świat Motocykli”, <http://moto.pl/Motocykle/1,113440,3702564.html> (data dostępu: 17.02.2012 r.).
 Hinrichsen Horst, *Kräder der Wehrmacht. Ausbildung und Einsatz 1935 bis 1945*, Wölfersheim-Berstadt 1997.
 Hinrichsen Horst, *Schwere Beiwagenkräder der Wehrmacht 1935-45*, Wölfersheim-Berstadt 1999.
 Hoppe Henry, *BMW Motorcycles of the Reichswehr and Wehrmacht 1928-1945*, [w:] „German Military Vehicle Rarities (1). Imperial Army, Reichswehr and Wehrmacht 1914-1945”, Erlangen 2004.
 Knittel Stefan, *Deutsche Kräder im Kriege. BMW, DKW, NSU, Triumph, Vitkoria, Zündapp*, Dorheim 1982.
 Ledwoch Janusz, *Motocykle Wehrmacht vol. I*, Warszawa 2001.
 Linz Harald, *Wielka encyklopedia samochodów*, Łódź 1992.
 Pawlak Tadeusz, *Krótki zarys powstania i rozwoju konstrukcji motocykla Zündapp KS 750*, <http://www.motoweteranbazar.pl/pokaz,47,Historia+Z%C3%BCndapp+KS+750.html> (data dostępu: 21.02.2012 r.).
 Rauch Siegfried, *Zündapp: 60 Jahre Zündapp-Technik*, Monachium 1977.
 Reinwald Thomas, *Nürnberger Motorradindustrie*, Brilon 2002.
 Sengfelder Günther, *Zündapp im Bild Band 1*, Stuttgart 1998.
 Siegal Margie, *1942 Zündapp KS750. Rough and Ready*, [w:] „Motorcycle Classics”, Lipiec/sierpień 2007.



Sanitariusze pododdziału strzelców spadochronowych na motocyklu z wózkiem bocznym, Normandia lato 1944 r. Widoczny fragment zbiornika paliwa oraz masywnej ramy pozwala stwierdzić, iż jest to Zündapp KS750 [Fot. Bundesarchiv]

Niemieckie czołgi mostowe 1939–1943



Brückenleger IV b podczas przerzutu mostu nad przeszkodą przeciwczołgową zwaną potocznie „zębami smoka”

HUBERT MICHALSKI

Historia niemieckich czołgów mostowych rozpoczęła się w lutym 1939 roku, kiedy to Urząd Uzbrojenia (*Waffenamt*) działający w strukturach wojsk lądowych (*Heer*) rozpoczął prace nad zaprojektowaniem takowych pojazdów w dwóch kategoriach zdeterminowanych nośnością zamontowanych prześel mostowych. Wozy należące do pierwszej grupy miały umożliwiać przeprawę przez przeszkody wodne lub inne bariery oddziałom wyposażonym w czołgi *Pz.Kpfw. I/II* (nośność 8 ton), do drugiej zaś – *Pz.Kpfw. III/IV* (nośność 18 ton). Przegląd niemieckich mostów samobieźnych zostanie zapoczątkowany od przedstawienia maszyn wchodzących w skład klasy pierwszej.

Klasa I: czołgi mostowe o nośności 8 ton *Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. b*

Pierwszym niemieckim czołgiem mostowym skonstruowanym w klasie maszyn o nośności 8 ton był *Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. B*, powstały w oparciu o kadłub wyprodukowanego w liczbie stu

W początkowej fazie II wojny światowej na podwoziach czołgów *Pz.Kpfw. II* i *IV* (choć nie tylko) niemieccy inżynierowie skonstruowali liczną gamę gąsienicowych pojazdów mostowych, mających umożliwić oddziałom bojowym szybkie forsowanie różnorodnych przeszkód naturalnych, w tym przede wszystkim rzek, a także sztucznych barier wytworzonych ręką ludzką, w postaci np. szerokich rowów przeciwczołgowych czy tzw. „zębów smoka”. Te bardzo ciekawe, aczkolwiek nieco zapomniane i pozostające w cieniu innych machin wojennych wozy zostaną zaprezentowane w poniższym artykule.

egzemplarzy czołgu *Pz.Kpfw. II Ausf. b*¹. Pojazd został wyposażony w przeszło mostowe o konstrukcji stalowej, które było opuszczane przy użyciu wciągarek, dzięki czemu jego postawienie mogło odbyć się pod ostrzałem przeciwnika i nie wymagało interwencji siły żywej. W celu umożliwienia zamontowania mostu na kadłubie, wieża pojazdu została zdemontowana.

Według najczęściej podawanych informacji, zakłady *Magirus* z Ulm w 1939 roku zbudowały tylko jeden egzemplarz wozu tego typu, którego losy nie są znane.

Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. A

Drugim, a zarazem ostatnim mostem samobieźnym skonstruowanym w klasie pierwszej, był *Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. A*, który podobnie jak po-

przednik został oparty o podwozie *Pz.Kpfw. II* lecz nie w wersji *Ausf. b* tylko *Ausf. A*. Czołg został wyposażony prawdopodobnie w jednoczęściowe przeszło, które podobnie jak w przypadku swojego poprzednika poruszane było przy pomocy urządzeń mechanicznych. W celu umożliwienia instalacji mostu, kadłub pojazdu został pozbawiony wieży, której miejsce zajęło drewniane wieko zapobiegające przedostawaniu się do wnętrza maszyny zanieczyszczeń i innych niepożądanych przedmiotów.

Przed wybuchem II wojny światowej zakłady *Kruppa* w Essen zbudowały trzy wozy *Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. A*, które 1 września 1939 roku w składzie 2. Dywizji Pancerniej (2. *Panzerdivision*) wzięły udział na agresji na Polskę. Nie jest wykluczone, że pojazdy te uczestniczyły również w późniejszej inwazji na Francję.

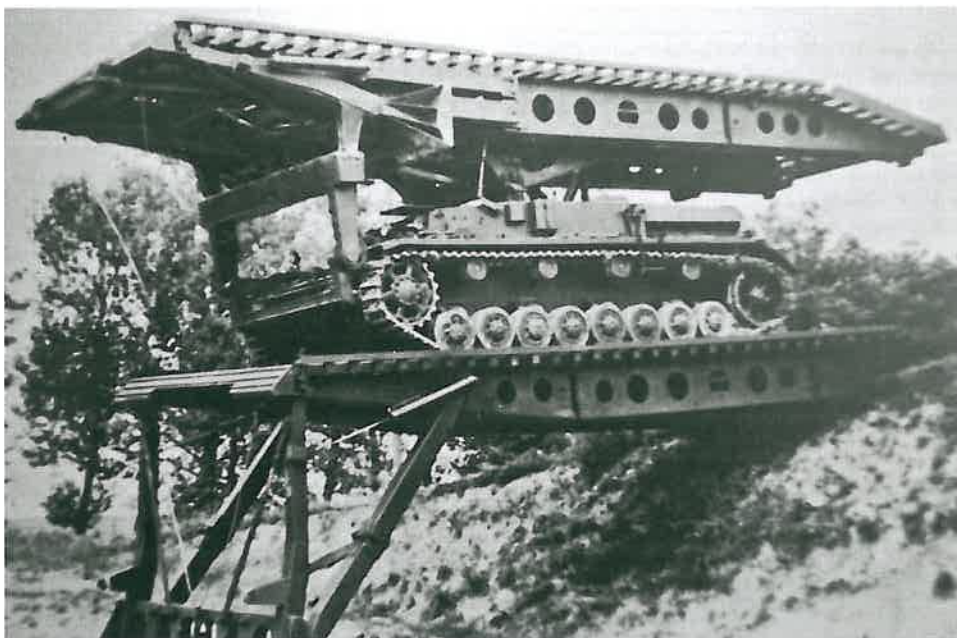
Klasa II: czołgi mostowe o nośności 18 ton **Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. IV Ausf. C/D/E**

W dniu 22 lutego 1939 roku *In 6 Wa. Prüf 6²* polecił firmie *Krupp* wyprodukować sześć podwozi czołgu *Pz.Kpfw. IV Ausf. C* (o numerach fabrycznych od 80435 do 80440), które miały zostać przekonwertowane na pojazdy mostowe o nośności 18 ton. Zamówione kadłuby zostały skompletowane w czerwcu/lipcu 1939 roku a następnie – w połowie listopada – wyposażone (z wyjątkiem jednego) w mosty i przekazane wydziałowi *Wa. Prüf 5³*, odpowiedzialnemu za rozwój i testy wojskowego sprzętu inżynierskiego. Późniejszy los wozów nie jest znany. Powszechnie uważa się, że w pierwszym kwartale 1940 roku zostały one z powrotem wysłane do zakładów *Kruppa* i po nałożeniu wień jako pełnowartościowe czołgi zasilili szeregi dywizji pancernych.

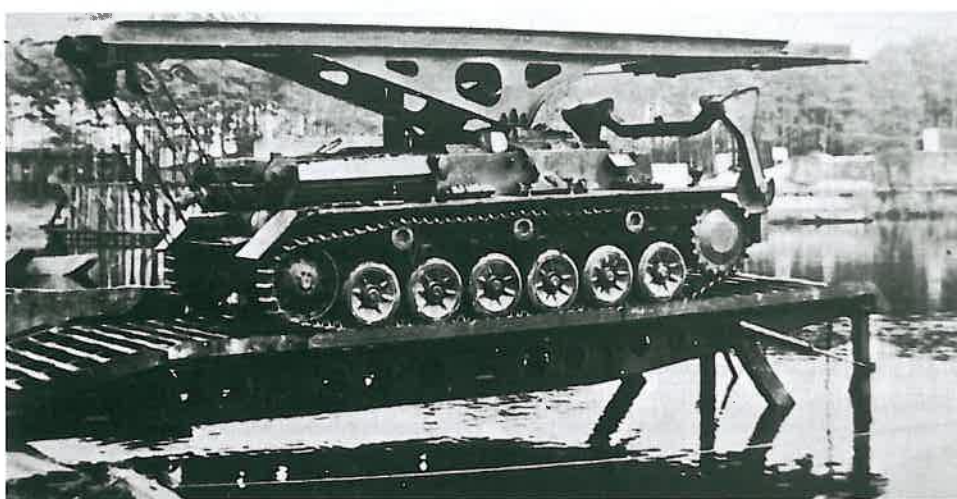
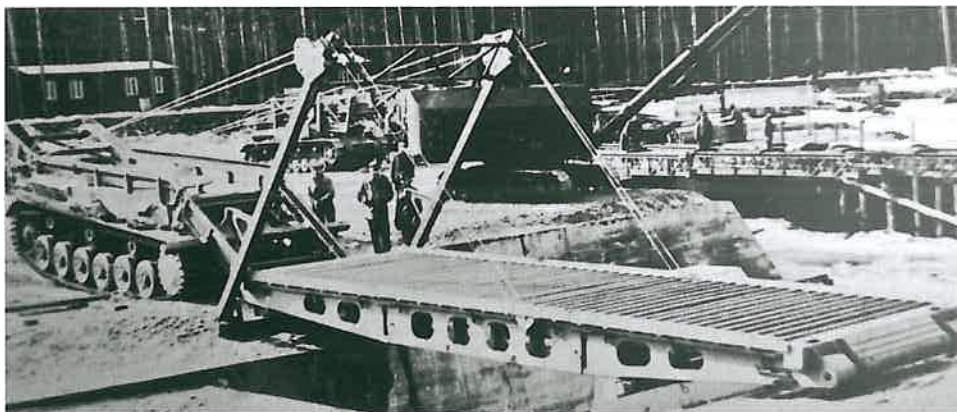
W okresie od lutego do kwietnia 1940 roku zakłady *Krupp* wyprodukowały dwadzieścia podwozi *Pz.Kpfw. IV Ausf. D*, które zostały wyposażone w wysuwane, pojedyncze przęsła mostowe i oznaczone nazwą *Brückenleger IV b* (dziesięć z nich otrzymało mosty w firmie *Magirus*, stąd też pomiędzy wozami obu producentów występują pewne różnice, np. w wysokości). Wszystkie skompletowane pojazdy trafiły na stan pięciu dywizji pancernych (1., 2., 3., 5. i 10. – po cztery sztuki dla każdej), w których zasilili szeregi plutonów czołgów mostowych wchodzących w skład kompanii Pancernych Batalionów Saperów (*Panzer-Pionier-Bataillon*). Strukturę organizacyjną batalionów determinował głównie etat *K.St.N 716* z 6 marca 1940 roku⁴.

W maju 1940 roku *Brückenlegery IV b* w składzie wymienionych wcześniej związków bojowych uczestniczyły w operacji *Fall Gelb*, nie wykazując się jednak większą przydatnością. Niemcom wyraźnie dały się we znaki znaczne gabaryty wozów oraz skutki niewłaściwego balansu dynamicznego będącego efektem fatalnego rozkładu masy przewożonych mostów, które w połączeniu z innymi negatywnymi czynnikami (mniejszą zwrotnością, niedostateczną przekraczalnością i niewielką średnią prędkością) utrudniały nawet zwykły przemarsz. Zaobserwowane trudności stały się pretekstem do zastopowania w dniu 3 czerwca 1940 r. prac nad dalszym rozwojem tych pojazdów i anulowania planów dotyczących wyprodukowania kolejnych kilkudziesięciu maszyn.

Pomimo niekorzystnego dla *Brückenlegery IV b* obrotu wypadków i związanej z tym decyzji o zaniechaniu dalszej produkcji, w styczniu 1941 roku zakłady *Kruppa* skompletowały jeszcze partię czterech czołgów mostowych opartych o kadłuby *Pz.Kpfw. IV Ausf. E⁵*, które otrzymały oznaczenie



Jeden z czterech wyprodukowanych *Brückenlegery IV c* sfotografowany najprawdopodobniej w czasie ćwiczeń przed operacją „Barbarossa”



Jeden z najmniej znanych niemieckich czołgów mostowych – *Brückenleger auf Fgst. Begleitwagen II*, sfotografowany w trakcie testów

Brückenleger IV c. W nowych pojazdach uproszczeniu poddano konstrukcję mostu, usuwając z niej szereg zbędnych elementów wpływających na jego masę. Wyprodukowane maszyny trafiły na stan 3. kompanii 39. Pancernego Batalionu Saperów (3.Kp./Pz.Pi.Btl.39) wchodzącego w skład 3. Dywizji Pancerniej (3. Panzerdivision) i wraz z nią wzięły czynny udział w wojnie przeciwko ZSRS. W ostatnim tygodniu czerwca 1941

roku *Brückenlegery IV c* zostały kilkakrotnie z powodzeniem wykorzystane do forsowania przeszkód wodnych (rzeki). Szczegóły ich dalszej służby pozostają nieznane.

Brückenleger auf Fgst. Begleitwagen II

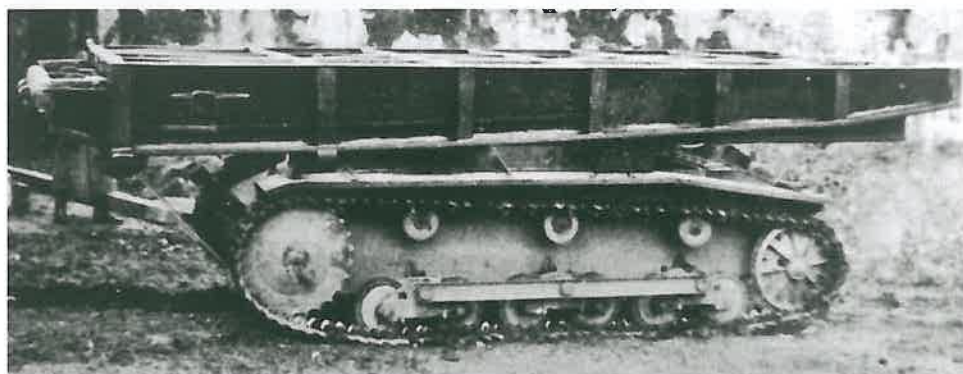
Prawdopodobnie pod koniec 1939 lub na początku 1940 roku zakłady *Kruppa* ▶

Alokacja czołgów mostowych Brückenleger auf Pz.Kpfw. IV b/c

Nazwa	Liczba przydzielonych egzemplarzy	Jednostka
Brückenleger auf Pz.Kpfw. IV b	4	37. Pancerny Batalion Saperów (1. Dywizja Pancerna)
Brückenleger auf Pz.Kpfw. IV b	4	38. Pancerny Batalion Saperów (2. Dywizja Pancerna)
Brückenleger auf Pz.Kpfw. IV b	4	39. Pancerny Batalion Saperów (3. Dywizja Pancerna)
Brückenleger auf Pz.Kpfw. IV b	4	89. Pancerny Batalion Saperów (5. Dywizja Pancerna)
Brückenleger auf Pz.Kpfw. IV b	4	49. Pancerny Batalion Saperów (10. Dywizja Pancerna)
Brückenleger auf Pz.Kpfw. IV c	4	39. Pancerny Batalion Saperów (3. Dywizja Pancerna)

Najważniejsze dane taktyczno-techniczne czołgu mostowego Brückenleger IV b

Załoga	2 osoby
Masa	Brak danych
Długość (wraz z mostem)	1100 cm
Szerokość	300 cm
Wysokość	354 cm (Krupp), 328 cm (Magirus)
Uzbrojenie	Jeden karabin maszynowy MG-34 kalibru 7,92 mm (zapas amunicji – 4500 sztuk)



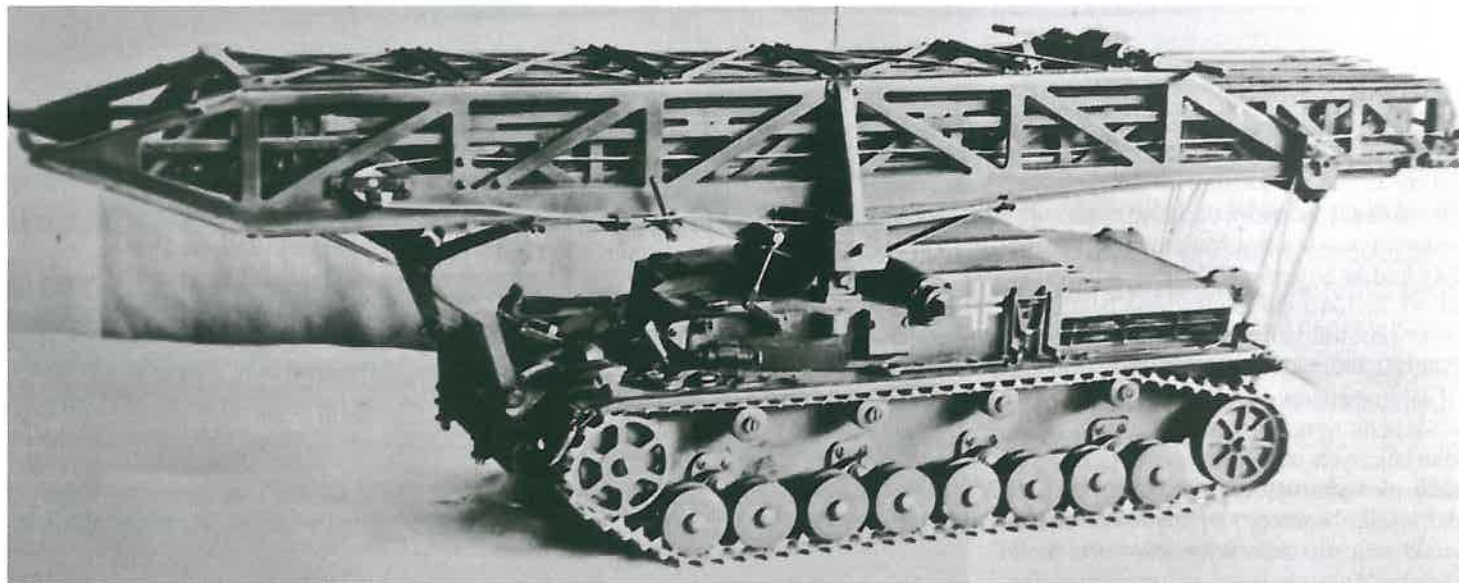
Czołg mostowy Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. b podczas prób poligonowych

skonstruowały kolejny pojazd mostowy w klasie wozów o nośności 18 ton, który powstał w oparciu o kadłub jednego z prekursorów Pz.Kpfw. IV – czołgu *Begleitwagen II* (B.W. II), wyposażonego w zawieszenie z resorami skrętnymi. Z powodu pewnego podobieństwa podwozia B.W. II do kadłuba eksportowej wersji Pz.Kpfw. III - M.K.A (*mittlerer Kampfwagen für Ausland*)⁶, wóz ten jest czasami mylnie identyfikowany jako *Brückenleger auf Fgst. M.K.A.* Rzeczony pojazd otrzymał most o konstrukcji stalowej, którego zrzut odbywał się za pomocą urządzeń mechanicznych.

Po opuszczeniu fabryki Kruppa, czołg został oddany do dyspozycji Wa. Prüf 5 i pod egidą jego pracowników przeszedł serię testów poligonowych. Jego dalsze losy nie są znane. Autorzy niektórych opracowań twierdzą, że wziął on udział w agresji na Francję⁷.

Niesklasyfikowane czołgi mostowe

W latach II wojny światowej na wyposażeniu niemieckich wojsk pancernych (*Panzertruppen*) znalazło się także kilka typów czołgów mostowych, które ze



Model poglądowy kładki mostowej Sturmstegpanzer opartej o podwozie czołgu Pz.Kpfw. IV



Trzy pojazdy Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. A wchodzące w skład 2. Dywizji Pancerniej, uwiecznione w czasie postoju gdzieś w Polsce we wrześniu 1939 roku

względem na odmienne charakterystyki taktyczno-techniczne oraz nierejestrową „produkcję” (każdy z nich powstał w jednostkach liniowych w ramach modyfikacji standardowych Panzerów, a nie w zakładach zbrojeniowych w wyniku odgórnego i zrealizowanego przez daną firmę zamówienia), nie zostały zaliczone do żadnej ze wspomnianych wcześniej klas. Z racji chałupniczej fabrykacji, wozy te nie otrzymały przęseł mostowych. Ich miejsce zajmowały przeważnie drewniane i przytwierdzone na stałe do kadłuba pomosty, na których przewożono zazwyczaj dwie kładki kolejowe o nośności 8 ton (*Uebergangsschienen 8*) lub inne wykonane *ad hoc* urządzenia przeprawowe.

Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf. A

W 1939 lub 1940 roku w jednym z niemieckich oddziałów pancernych zbudowano przynajmniej dwa czołgi mostowe oparte o podwozia Pz.Kpfw. I Ausf. A. Każdy z pojazdów otrzymał pomost (prawdopodobnie konstrukcji drewnianej, być może wzbogaconej o elementy metalowe), który został zamontowany na dźwigarach umiejscowionych z przodu i na końcu kadłuba oraz co najmniej dwie kładki *Uebergangsschienen 8*. Z racji małej długości obu wozów oraz przewożonego przez nie sprzętu przeprawowego, maszyny te nie nadawały się do pokonywania przeszkód wodnych, dlatego też wykorzystywano je głównie do forsowania rowów przeciwczołgowych lub szerokich transzei, stosując w tym celu dość oryginalną taktykę. Ponieważ pomosty czołgów były zamontowane na stałe, w przypadku napotkania tego rodzaju barier kierowcy obu pojazdów byli zobligowani do wjazdu do ich „wnętrza”, pozostając jednocześnie w bardzo bliskim sąsiedztwie. Jeśli łączna długość pomostów była niewystarczająca dla umożliwienia bezpiecznego wjazdu na nie innym wozom, brakujące odcinki były uzupełniane poprzez położenie kolejowych kładek *Uebergangsschienen 8*.

Ze znajdujących się w powszechnym obiegu informacji wynika, że co najmniej dwa *Brückenleger* auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf. A wzięły udział w agresji na Francję w maju 1940 roku⁸.

Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf. B

Istnienie czołgu mostowego opartego o podwozie Pz.Kpfw. I Ausf. B wyszło na jaw dopiero w 2007 roku, kiedy to światło dzienne ujrzało jak dotąd jedyne znane zdjęcie tego wozu⁹. Pojazd ten był szczególnie ciekawy z racji konstrukcji środków przeprawowych, w skład których wchodził drewniany pomost oraz opuszczane na za-



Brückenleger IV b w widoku $\frac{3}{4}$. Dobrze widoczny system służący rozkładania mostu



Brückenleger IV b z 3. Dywizji Pancerniej w czasie postoju na poboczu jednej z francuskich dróg. Francja, maj 1940 roku

sadzie przeciwwagi (świadczą o tym widoczne obciążniki) prymitywne kładki mostowe zbudowane najprawdopodobniej z belek i desek. Taktyka wykorzystania pojazdu była po części zbieżna z trybem użycia *Brückenlegera* auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf. A. Do dnia dzisiejszego nie są znane jakiejkolwiek informacje pozwalające na ustalenie przynależności jednostkowej *Brückenlegera* auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf. B oraz przebiegu jego ewentualnej służby.

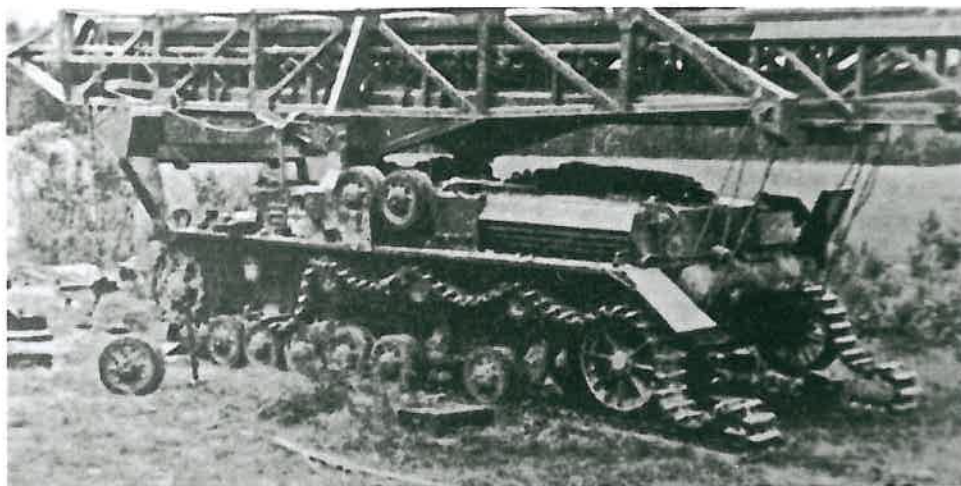
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. D

Najprawdopodobniej jeszcze przed rozpoczęciem działań przeciwko Polsce, w sierpniu 1939 roku, żołnierze Pz.Abt. (verl.) 67 należącego do 3. *leichtedivision* przekonwertowali jeden ze znajdujących się na stanie ich oddziału czołgów Pz.Kpfw. II Ausf. D na samobieżny wóz mostowy. Maszyna otrzymała oficjalne oznaczenie *Pan-*

zerschnellbrücke auf Pz.Kpfw. II Ausf. D i została wyposażona w jedną parę kładek kolejowych o nośności 8 ton, które były przewożone na wykonanym z drewna pomoście opartym o jej kadłub za pomocą dźwigarów (te ostatnie zostały jednak tak niefortunnie osadzone, że uniemożliwiły jakikolwiek obrót wieży).

Panzerschnellbrücke auf Pz.Kpfw. II Ausf. D w składzie wspomnianego wcześniej oddziału wzięła udział w kampanii wrześniowej, kończąc swą krótką służbę w 1940 roku po przebudowaniu na samobieżny miotacz płomieni *Flammpanzer II* (Sd.Kfz. 121)¹⁰.

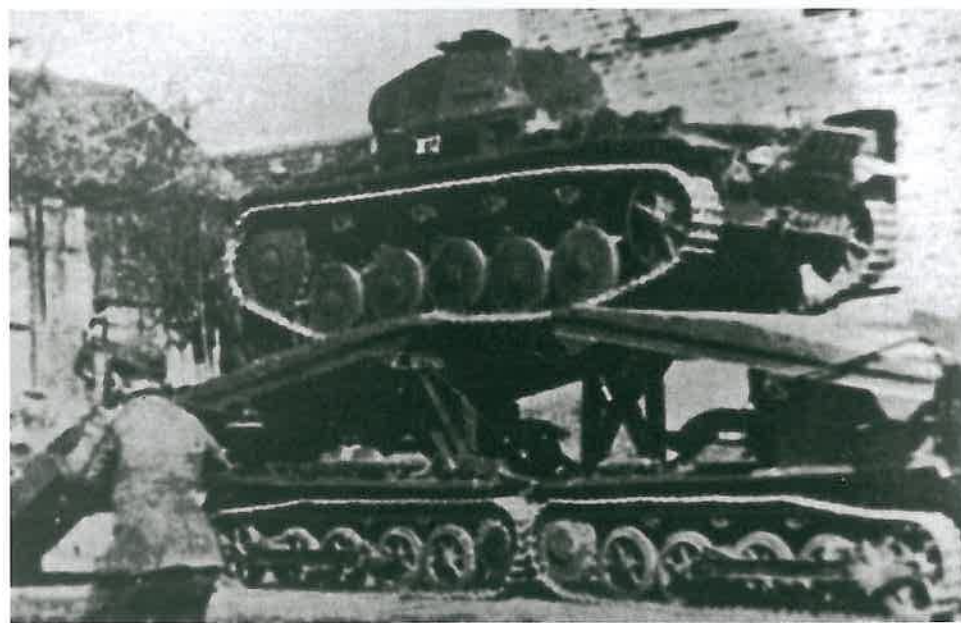
Warto zaznaczyć, że opisany powyżej wóz nie był jedynym niesklasyfikowanym czołgiem mostowym powstałym na podwoziu Pz.Kpfw. II. W 1940 roku we Francji¹¹ przynajmniej jeden pojazd o analogicznym przeznaczeniu, tyle że zbudowany w oparciu o kadłub innej wersji „dwójki”, użytkowała 7. Dywizja Pancerna (7. *Panzerdivision*). ▶



Unieruchomiona kładka mostowa Sturmstegpanzer. ZSRR 1941 rok



Czołg mostowy zbudowany w oparciu o Pz.Kpfw. II, Francja 1940 rok



Dwa czołgi mostowe Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf. A sfotografowane w trakcie postoju gdzieś we Francji w maju/czerwcu 1940 roku

Brückenlegermaterialträger

Na przełomie czerwca i lipca 1943 roku, w ramach przygotowań do przeprowadzenia operacji „Cytadela”, na rozkaz gen. Joachima Lemelsena, dowódcy XXXXVII Korpusu Pancernego (XXXXVII

Panzer Korps) działającego w składzie 9. Armii (AOK9), warsztaty remontowe 2. Dywizji Pancerniej (2. Panzerdivision) i 505. batalionu czołgów ciężkich (505. schwere Panzer-Abteilung) przekonwertowały trzynaście czołgów Pz.Kpfw. III¹² (najprawdopodobniej w wersji Ausf. M; niewy-

kluczone, że wykorzystano także podwozia odmiany Ausf. L) na pojazdy inżynieryjnie przewożące kolejinowe kładki mostowe, które miały posłużyć głównie do pokonywania rowów przeciwczołgowych. Konwersja polegała na usunięciu wieży i miała mieć charakter czasowy; po zakończeniu ofensywy na Łuku Kurskim, zdemontowane wieże planowano z powrotem zamontować na kadłubach „trójek”. Tak przekonstruowane czołgi otrzymały oznaczenia *Brueckenlegermaterialtraeger*, Pz.Kpfw. III ohne Turmerne oraz *Panzer-Fahrgestelle* (to ostatnie było stosowane w raportach ujmujących spis sprzętowy). Obecnie nie są znane żadne relacje bądź dokumenty pozwalające na ustalenie dokładnego przebiegu służby tych pojazdów, wiadomo jednak, że działały one wyłącznie w pasach operacyjnych wspomnianych wcześniej jednostek.

Inne czołgi mostowe Brückenleger IV s (Sturmstegpanzer)

W dniu 16 stycznia 1940 roku gen. Franz Halder zanotował w swym dzienniku: *Kładki mostowe dla piechoty. Dwie będą gotowe w lutym. Potrzebujemy czołgów T-IV*.¹³ Pod tymi dość enigmatycznymi zdaniem krył się jeden z najoryginalniejszych niemieckich pojazdów – opracowywany od połowy 1939 roku *Brückenleger IV s (Sturmstegpanzer)*, który w istocie nie był czołgiem *stricto* mostowym, lecz pojazdem przewożącym stalowe, rozsuwane rusztowanie o długości ok. 50 m¹⁴, pełniące rolę oparcia dla drewnianego pomostu (*Zwischenbrücke*) i pozwalające piechocie na pokonanie m.in. przeszkód wodnych. Idea użycia tego pojazdu prezentowała się następująco: w momencie zaistnienia potrzeby przekroczenia rzeki o szerokości np. 30 m, jeden *Sturmstegpanzer* podjeżdżał do początku linii wodnej i po postawieniu hydraulicznie opuszczanych podpór zapobiegających utracie stabilności spowodowanej przesunięciem środka ciężkości, wysuwał rusztowanie na dystans konieczny do osiągnięcia przeciwnego brzegu. Następnie, do akcji wchodził drugi wóz tego typu, który w odpowiedniej odległości od rusztowania postawionego przez pierwszą maszynę kładł drugie i wycofywał się. Po wykonaniu tego przedsięwzięcia do działania przystępowali saperzy, którzy łączyli oba elementy trapez wykonany z desek, tworząc w następstwie „ścieżkę” umożliwiającą przemarsz piechocie i przejazd lekkim pojazdom kołowym (np. motocykłem).

Do czerwca 1941 roku zakłady *Magirus* wyprodukowały tylko cztery¹⁵ pojazdy tego typu, które zostały oparte o podwozia czołgów Pz.Kpfw. IV Ausf. C¹⁶. Wszystkie skompletowane wozy weszły na stan 3. kom-

Zbiornice zestawienie niemieckich czołgów mostowych i innych pojazdów o analogicznym/podobnym przeznaczeniu konstruowanych w latach 1939–1943

Nazwa	Producent	Liczba wyprodukowanych / powstałych egzemplarzy	Przydział jednostkowy
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf.A	Konwersja polowa	Co najmniej dwa	Brak danych
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. I Ausf.B	Konwersja polowa	Co najmniej jeden	Brak danych
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. b	Magirus	Jeden	Brak danych
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. A	Krupp	Trzy	2. Dywizja Pancerna
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf.(?)	Konwersja polowa	Co najmniej jeden	7. Dywizja Pancerna
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. D	Konwersja polowa	Co najmniej jeden	Pz.Abt.(verl.) 67 (3. Dywizja Lekka)
Brückenlegermaterialträger	Konwersja polowa	Trzyście	2. Dywizja Pancerna, 505. batalion czołgów ciężkich
Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. IV Ausf.C	Krupp	Pięć	Brak danych
Brückenleger IV b	Krupp/Magirus	Dwadzieścia	1,2,3,5. i 10. Dywizja Pancerna
Brückenleger IV c	Krupp	Cztery	3. Dywizja Pancerna
Brückenleger IV s (Sturmstegpanzer)	Magirus	Cztery	3. Dywizja Pancerna
Brückenleger auf Fgst. Begleitwagen II	Krupp	Jeden	Brak danych

panii 39. Pancernego Batalionu Saperów (3.Kp./Pz.Pi.Btl.39) wchodzącego w skład 3. Dywizji Pancerniej (3. Panzerdivision). W ramach tej formacji, latem 1941 roku, Sturmstegpanzery uczestniczyły w ataku na Związek Sowiecki, biorąc czynny udział w forsowaniu Biesiedzi¹⁷ i kilku innych rzek (przeważnie z dobrym skutkiem). W sierpniu 1941 roku dwa z nich zostały utracone na skutek awarii. Los pozostałej pary pozostaje nieznanym.

Podsumowanie

Niemieckie czołgi mostowe wskutek incydentalnych przypadków zastosowania bojowego nie odegrały praktycznie żadnej roli w działaniach prowadzonych na frontach II wojny światowej. Choć kilka z nich udanymi akcjami dowiodło swojej przydatności, w ostatecznym rozrachunku niemieccy wojskowi nie zdecydowali się na rozpowszechnienie tego rodzaju wozów w dywizjach pancernych, jako powód wskazując przede wszystkim kwestię wykorzystywania do ich produkcji podwozi gąsienicowych, przeznaczonych pierwotnie dla

cenniejszych czołgów. Nie bez znaczenia pozostawał także fakt, że w gruncie rzeczy maszyny te mogły zostać zastąpione przez alternatywne środki przeprawowe (mosty pontonowe, barki itp.), które odznaczały się z reguły lepszymi parametrami taktyczno-technicznymi (przede wszystkim większą nośnością i możliwością szerszego zastosowania). Wśród licznej grupy maszyn inżynierskich używanych przez wojska niemieckie w latach 1939–1945, czołgi mostowe z pewnością stanowiły jednak jedno z ciekawszych i niepospolitych konstrukcji, dlatego też choćby z tych powodów należało pokrótce przedstawić ich słabo znaną i niespopularyzowaną w piśmiennictwie militarnym historię.

Źródła zdjęć – publikacje i artykuły wymienione w bibliografii, zbiory autora.

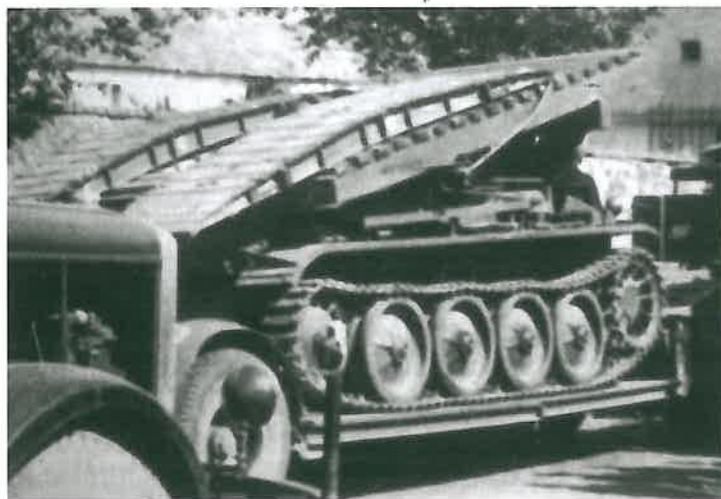
Bibliografia

Wybrane opracowania:
 Spielberger J. Walter, *Der Panzer-Kampfwagen III...*, Stuttgart 1990.
 Spielberger J. Walter, *Panzer IV & Its Variants*, Atglen 1993.
 Jentz L. Thomas, Doyle L. Hilary, *Gepanzerte Pioneer-Fahrzeuge (Armored Combat Engineer Vehicles)...*, Maryland 1998.

Manteuffel Hasso von, *The 7th Panzer Division: An illustrated history...*, Atglen 2000.
 Chamberlain Peter, Ellis Chris, *British and American tanks of World War Two*, London 2000.
 Schneider Wolfgang, *Tigers in Combat*, t. 1, Mechanicsburg 2004.
 Spielberger J. Walter, *Panzer I and II...*, Atglen 2007.
 Zöllner Markus, *Brückenleger IV und Infanterie-Sturmsteg auf Pz.Kpfw.IV*, Militär Fahrzeug nr 4, Erlangen 2008.
 Jentz L. Thomas, Doyle L. Hilary, *Panzerkampfwagen II Ausf. a/1...development and production from 1934 to 1940*, Boyds 2008.
 Joachim Baschin, *Pz.Kpfw. II Ausf.D/E and Variants...*, Neumünster 2009.
 Jentz L. Thomas, Doyle L. Hilary, *Panzerkampfwagen II Ausf.D, E, and F – development and production from 1937 to 1942*, Boyds 2010.
 Jentz L. Thomas, Doyle L. Hilary, *Panzerkampfwagen III Umbau*, Boyds 2011.
 Ledwoch Janusz, *Pz.Kpfw IV*, cz.3, Warszawa 2012.
Strony internetowe:
<http://www.lexikon-der-wehrmacht.de>

Przypisy

- Inne zdanie w tej kwestii prezentuje Janusz Ledwoch, który twierdzi, że pojazd ten został zbudowany w oparciu o podwozie czołgu Pz.Kpfw. II Ausf. a/3 (patrz: *Pz.Kpfw II*, cz.1, Warszawa 2010, s.42).
- In 6 Wa. Prüf 6 – 6. Inspektorat 6. Urzędu Uzbrojenia Wojsk Lądowych.
- Wa. Prüf 5 – 5. Urząd Uzbrojenia Wojsk Lądowych.
- Wedle tego etatu, w skład kompanii czołgów mostowych oprócz czterech Brückenlegerów IV b wchodził także pojedynczy Pz.Kpfw. II.
- Thomas L. Jentz, Hilary L. Doyle, *Panzerkampfwagen IV – Grosstraktor to Panzerbefehlswagen IV*, Darlington 1997, s.4–34.
- Thomas L. Jentz, Hilary L. Doyle, *Panzerkampfwagen III Ausf. A,B,C, und D...*, Boyds 2006, s.69
- Janusz Ledwoch, *Pz.Kpfw IV*, cz.3, Warszawa 2012, str.11.
- Chris Ellis, Hilary Doyle, *Panzerkampfwagen. German Combat Tanks 1939–1945*, Herts 1976, s.40.
- Rzeczona fotografia została po raz pierwszy upubliczniona w książce autorstwa Markusa Zöllnera pt. *Panzerkampfwagen I. Geschichte – Technik – Varianten – Sonderfahrzeuge*, która została wydana w 2007 roku przez wydawnictwo Tankograd Publishing.
- Thomas L. Jentz, Hilary L. Doyle, Peter Sarson, *Flammpanzer...*, London 1995, s. 6.
- Chris Ellis, Hilary Doyle, *Panzerkampfwagen. German Combat Tanks 1939–1945*, Herts 1976, s. 52.
- Dwa czołgi Pz.Kpfw. III pochodziły ze struktur 2. Dywizji Pancerniej, reszta z 505. batalionu czołgów ciężkich. W dniu 6 lipca 1943 roku, batalion został przydzielony do wsparcia działań 2. DPanc.
- Franz Halder, *Dziennik Wojenny*, t.1, Warszawa 1971, s. 213.
- Peter Chamberlain, Hilary L. Doyle, Thomas L. Jentz, *Encyclopedia of german tanks of world war two...*, London 2004, s. 118.
- Thomas L. Jentz, Hilary L. Doyle, *Panzer Production from 1933 to 1945*, Boyds 2011, s. 23–76.
- Peter Chamberlain, Hilary L. Doyle, *The Panzerkampfwagen III and IV Series and their Derivatives*, Bromley 1989, s.115.
- Janusz Ledwoch, *Pz.Kpfw IV*, cz. 3, Warszawa 2012, s. 15.



Brückenleger auf Fgst. Pz.Kpfw. II Ausf. D na platformie transportowej. Polska, wrzesień 1939 rok



Brückenlegermaterialträger sfotografowane w pasie działania 505. batalionu czołgów ciężkich w pierwszych dniach lipca 1943 roku. Zwracają uwagę zamontowane na pojazdach osłony „Schuerzen”, chroniące boczne sfery kadłuba przed działaniem pocisków z głowicą kumulacyjną

Pancerniacy

1. Dywizji Pancernej

Szkockie początki



Obóz w Crawford ze swoją charakterystyczną namiotową zabudową na stałe wpisał się w historię odbudowywanych w Wielkiej Brytanii polskich oddziałów pancernych. Dla większości żołnierzy polskiej 1. Dywizji Pancernej „tu wszystko się zaczęło” [Fot. autor via M. Słowiński]



Upadek Francji był dla polskich żołnierzy i ich dowódców szokiem. Przekonanie o militarnej potęgze zachodniego sojusznika, u boku którego można byłoby kontynuować walkę okazało się być jedynie iluzją. Przebrani w cywilne ubrania, z podrobionymi dokumentami lub bez nich, polscy żołnierze ruszyli po raz kolejny na zachód. Wyspy brytyjskie były dla nich ostatnim celem podróży. Część z nich miała szczęście i przebyła kanał La Manche razem ze swoimi oddziałami. Po „drugiej stronie” spotkali się z przyjęciem, jakiego się nie spodziewali. Nowi gospodarze witali Polaków z entuzjazmem dalekim od przysłowiowej angielskiej flegmy. Francuski bałagan szybko poszedł w zapomnienie. „Nowy” sojusznik wydawał się być zupełnie różny od swego poprzednika. Żołnierze, mimo nastroju dalekiego od optymizmu, powoli zaczęli ponownie wierzyć w sens kontynuowania walki. Była przed nimi jeszcze długa droga i wiele wyrzeczeń, ale wojsko znów zaczynało być wojskiem. Za kilka lat miało ono stanąć naprzeciw nieprzyjaciela dużo bardziej doświadczonego i zdać egzamin na polu walki. O tym jak do tego doszło w przypadku jednego z oddziałów polskiej 1. Dywizji Pancernej opowiada poniższy tekst.

Miasto namiotów

Po rozwiązaniu polskich oddziałów pancernych biorących udział w działaniach obronnych na ziemi francuskiej ich żołnierze różnymi drogami starali się dotrzeć na południe kraju. Większość z nich znalazła się ostatecznie w małym porcie St. Jean de Luz, gdzie na redzie czekały na nich dwa statki – „Batory” i „Sobieski”, które miały przetransportować ich do Wielkiej Brytanii. Wypłynięcie obydwu jednostek nastąpiło 22 czerwca 1940 roku. W drodze nie towarzyszyła im żadna eskorta, ale szczęśliwie niemieckie okręty podwodne nie wypatrzyły łatwej zdobyczy i obydwa statki przyplłynęły do Plymouth dwa dni później.

Po przybyciu żołnierze zostali wykreślowani i załadowani na podstawione przez Anglików pociągi, które ruszyły na północ i kilka godzin wiozły Polaków do ich nowego miejsca stacjonowania – toru wyścigowego Haydock Park. Jak odnotował kronikarz pułku: *Piękne żółte stosiki namiotów ustawione na terenie toru w regularnych szeregach, wydawały się miłe i nęcące, niczem nie wróżąc przyszłych narzekań i utyskiwań na ten rodzaj kwaterunku.* Faktycznie na razie było ciepło i pogodnie, co wszystkich nowo przybyłych nastrojało optymistycznie. Zresztą pobyt w Haydock Park trwał zaledwie tydzień i zanim wojsko się obejrzało już wyruszyło w kolejną podróż. Tym razem jej celem było Crawford, małe miasteczko liczące kilkadziesiąt zabudowań, gdzie powstało kolejne „polskie namiotowe miasteczko”.

Początkowo – pisał kronikarz pułku – *półki pracowite buty żołnierskie i nieliczne samochody, nie zmieniły pięknej darni w błotniste ciasto, pobyt miał w sobie coś z uroku campingu i warunki były zupełnie znośne.* Jednak wraz z pogorszeniem pogody sielankowa atmosfera uległa zmianie. Deszcze zaczęły padać coraz częściej i z coraz większą intensywnością. Na otwartym terenie nie było gdzie się przed nimi schować, a co gorsza po każdych opadach tworzyły się w obozie bagniste stawiki, które, jak ktoś dowcipnie zauważył, były w stanie wyprowadzić z równowagi nawet najbardziej zdecydowanego amatora kąpieli na wolnym powietrzu. Nic na to nie można było jednak poradzić i przez najbliższe tygodnie do tego właśnie miejsca przybywały kolejne transporty polskiego wojska, z których utworzono Zgrupowanie Broni Pancernej pod dowództwem ppłk. dypl. Antoniego Korczyńskiego. W jego skład wejść miały bataliony czołgów obydwu brygad strzeleckich oraz żołnierze broni pancernej pozostający dotychczas bez przydziału. Jak jednak słusznie za-



Podróż z Francji do Wielkiej Brytanii na pokładzie „Sobieskiego”. Pierwszy z prawej, późniejszy dowódca 3. szwadronu 1. pułku pancernego polskiej 1. Dywizji Pancernej ppor. Stanisław Grabowski [Fot. kolekcja autora]



Pierwsze czołgi typu Valentine wzbudziły zrozumiałe zainteresowanie żołnierzy 1. batalionu. Wraz z ich dostawami oddział stawał się coraz bardziej „pancerny”, choć na typowe „piechociarskie” szkolenie wciąż poświęcano bardzo dużo czasu. Na pierwszym zdjęciu czołgi Valentine tuż po dostarczeniu do batalionu, jeszcze bez naniesionych znaków przynależności pod troskliwą opieką mechaników z kompanii technicznej. Na dwóch kolejnych fotografiach czołgi już w barwach 1. kompanii (d-ca kpt. Stefan Pluta) z polskimi numerami rejestracyjnymi zaczynającymi się od „T1290...” [Fot. kolekcja autora via M. Słowiński]



1. kompania 1. batalionu czołgów w Blairgowrie, prawdopodobnie sierpień 1941 roku [Fot. kolekcja autora]



Czołgi typu *Churchill* dostarczone do batalionu w sierpniu 1941 roku trafiły do jego 2. kompanii (d-ca kpt. Henryk Dippel). Potężna sylwetka tych pojazdów robiła duże wrażenie nie tylko na żołnierzach oddziału. Praktycznie podczas każdej wizyty oficjeli były im one szczegółowo prezentowane [Fot. kolekcja autora]

uważał J. S. Tym: (...) w 1940 roku nie istniały jakiejkolwiek możliwości sformowania tych batalionów w formie oddziałów pancernych.

Powyższe zdanie doskonale ilustruje stan 1. batalionu, który mając za sobą walki we Francji, w praktyce składał się zaledwie z jednej w miarę kompletnej 3. kompanii dowodzonej przez kpt. Janusza Franckiego. Stan 1. kompanii wynosił kilkudziesięciu ludzi, a w składzie 2. kompanii znalazło się 72 żołnierzy. Kompania techniczno-gospodarcza batalionu początkowo w ogóle nie istniała i była kompletowana wraz z przybyciem kolejnych transportów. Z tych skromnych sił utworzony został 1. batalion Zgrupowania Broni Pancerniej, którego dowództwo objął mjr Stanisław Gliński.

24 sierpnia 1940 roku wprowadzono nową organizację batalionu, którego dowództwo objął kpt. Henryk Świetlicki. Jednocześnie zadbane także o uzupełnienie jego stanów, umożliwiające utworzenie dowództwa batalionu, trzech kompanii czołgów i kompanii techniczno-gospodarczej. W skład dowództwa, obok Świetlickiego weszli: kpt. Edward Chrościcki (zastępca dowódcy), kpt. Mieczysław Malinowski (adiutant), kpt. Stanisław Karczewski (oficer techniczny), kpt. Bronisław Osinowski (oficer zwiadu), kpt. Henryk Dippel (oficer gospodarczy), por. Tymon Kiese-wetter (oficer żywnościowy), ppor. Czesław Straszewicz (oficer płatnik), ppor. dr. Romuald Klimkiewicz (lekarz) oraz kpt. Grzegorz Rodziewicz pełniący funkcję dowódcy plutonu łączności w składzie 19 żołnierzy. Dowództwo poszczególnych kompanii objęli: 1. kompania (w składzie czterech plutonów) – kpt. Stefan Pluta; 2. kompania (w składzie dwóch plutonów) – kpt. Stanisław Tykociński; 3. kompania (w składzie jednego plutonu) – kpt. Janusz Francki. Pozostająca dotychczas pod względem gospodarczym w 2. batalionie, kompania techniczno-gospodarcza kapitana Mieczysława Prażmowskiego została wydzielona i przesunięta do 1. batalionu. Obsadę poszczególnych kompanii podano w tabeli 1.

26 września 1940 roku nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy Zgrupowania Broni Pancerniej. Sprawujący je dotychczas ppłk dypl. Antoni Korczyński został zastąpiony przez ppłk. dypl. Tadeusza Majewskiego. Wraz z „objęciem rządów” przez nowego dowodzącego, z początkiem października nastąpiła kolejna reorganizacja sił pancernych, tym razem będąca odpowiedzią na brytyjskie oczekiwania i postulaty. Istniejące dotychczas bataliony 3., 4. i 5. zostały rozwiązane, a ich żołnierzy przeniesiono na stan 1. i 2. batalionu, które utworzyły 1. pułk pancerny. Z tych, którzy nie weszli w jego skład utworzono Ośrodek Zapasowy Broni Pancerniej,

który miał istnieć jako osobny oddział. Rozkazem Naczelnego Wodza z 11 września 1940 roku dowodzenie pułkiem objął Majewski. Formalne objęcie przez niego dowództwa nastąpiło po zlikwidowaniu Zgrupowania Broni Pancernej 29 października 1940 roku.

Zmiany wprowadzone w tym czasie nie pozostały oczywiście bez wpływu na 1. batalion, z którego odeszło w tym czasie 52 podoficerów i szeregowych. Jednocześnie na stan batalionu wpisano 63 podoficerów z rozwiązanych batalionów i 50 absolwentów Szkoły Podchorążych (kl. 7156 – wykaz oficerów, którzy odeszli z batalionu). Rozkazem z 12 października 1940 roku mjr Henryk Świetlicki wprowadził nową organizację batalionu. Składać się on miał obecnie z trzech kompanii czołgów, z których każda liczyła po sześć plutonów oraz kompanii techniczno-gospodarczej w dotychczasowej strukturze (obsady dowództwa batalionu i jego kompanii podano w tabeli nr 2). Zmiany te miały być wprowadzone do 14 października 1940 roku.

Obóz w Crawford był w tym czasie często odwiedzany przez różnych gości. Brytyjczycy byli ciekawi „nowego wojska”, polskie władze chciały sprawdzić stan oddziałów i nastroje wojska. W obozie gościł prezydent Rzeczypospolitej, 2 września 1940 r. przybył do niego Wódz Naczelny, a miesiąc później polskie oddziały wizytował m.in. dowódca Brytyjskich Sił Zbrojnych w Szkocji gen. Robert Carrington. 28 października 1940 roku pobyt żołnierzy w Crawford dobiegł końca. 1. pułk czołgów, a wraz z nim batalion przeniósł się do nowego miejsca postoju. Kronikarz pułku, zwracając głównie uwagę na trudności tego okresu, podsumował czas pobytu w „namiotowym miasteczku” słowami: *Momentem wysoce utrudniającym pracę i podważającym morale żołnierza był brak sprzętu pozostającego wciąż w mgle obietnic władz angielskich. Siłą rzeczy wyszkolenie musiało się przechylić na „piechocińską” stronę. Konieczność dostosowania się do tego stanu wywołała trochę rozgoryczenia wśród starych pancerniaków zmuszonych do buszowania w trawie i wrzosie, na sposób nieomylnie „zajęczą” modę przypominający. Faktycznie, w tym czasie całe uzbrojenie batalionu składało się z tego, co żołnierze zdołali przemyścić z Francji. Prowadzone było jedynie teoretyczne wyszkolenie czołgowe obejmujące kursy techniczne, kursy mechaniki czołgowej i taktyczne szkolenia użycia tego rodzaju broni. W ćwiczeniach tych wykorzystywano dwa samochody ciężarowe, dwa motocykle i dwa ciągniki gąsienicowe Renault, które często pełniły tak dziwaczne role, że na pewno nie pomyśleliby o nich ich konstruktorzy. Jednocześnie ze szkoleniem praktycznym pro-*

Tabela 1 Obsada personalna (dowództwo) 1. batalionu czołgów na dzień 24 sierpnia 1940 roku		
1. kompania kpt. Stefan Pluta	1. pluton	kpt. Janusz Kleszkowski
	2. pluton	por. Stanisław Wartak
	3. pluton	por. Tadeusz Tymiński
	Pluton tech.	ppor. Karol Żuber
2. kompania kpt. Stanisław Tykociński	1. pluton	kpt. Rajmund Wilczyński
	2. pluton	por. Jan Bień
3. kompania Kpt. Janusz Francki	1. pluton	kpt. Stanisław Różycki
	Pluton warszt.	por. Zdzisław Hiszpański
Kompania tech.-gosp. kpt. Mieczysław Pragłowski	Pluton zaop.	por. Marian Erhardt

Tabela 2 Obsada personalna (dowództwo) 1. batalionu czołgów na dzień 12 października 1940 roku		
Dowódca batalionu – mjr Henryk Świetlicki		
Zastępca dowódcy batalionu – mjr Aleksander Izdebski		
Adiutant – kpt. Mieczysław Malinowski		
Oficer wywiadowczy – kpt. Zbigniew Szymański		
Oficer techniczny – kpt. inż. Kazimierz Dębski		
Oficer broni – kpt. Walerian Łan		
Oficer informacyjny – kpt. Grzegorz Rodziewicz		
Oficer gospodarczy – por. Tymon Kiessewetter		
Oficer żywnościowy – ppor. Edward Hryniewiecki		
Oficer materiałowy – por. Marian Erhardt		
Oficer płatnik – wakat		
Lekarz – ppor. dr Bronisław Chudecki		
Pluton łączności – wakat		
Pluton czołgów dowódcy – por. Roman Proszek		

1. kompania kpt. Stefan Pluta por. Stanisław Wartak (z-ca d-cy)	1. pluton	por. Tadeusz Tymiński
	2. pluton	ppor. Karol Żuber
	3. pluton	ppor. Romuald Wojciechowski
	4. pluton	ppor. Julian Zatorski
	5. pluton	ppor. Władysław Limberger
	6. pluton	ppor. Jan Meisnerowicz
2. kompania kpt. Henryk Dippel kpt. Zygmunt Wasilewski (z-ca d-cy)	1. pluton	por. Jan Bień
	2. pluton	por. Marian Bartosiński
	3. pluton	ppor. Edward Podhorecki
	4. pluton	ppor. Jerzy Szaniawski
	5. pluton	ppor. Tadeusz Stecki
	6. pluton	ppor. Władysław Jakubiec
3. kompania kpt. Janusz Francki kpt. Stanisław Różycki (z-ca d-cy)	1. pluton	por. Tadeusz Kraczkiewicz
	2. pluton	por. Zbigniew Stępowski
	3. pluton	ppor. Leon Ignacy Hertz
	4. pluton	ppor. Zbigniew Piasecki
	5. pluton	ppor. Michał Polewko
	6. pluton	wakat
Kompania tech.-gosp. kpt. Henryk Gwiazdecki	Pluton warszt.	por. Zdzisław Hiszpański
	Pluton zaop.	por. Eugeniusz Bukowczyk

wadzano także intensywną naukę języka angielskiego oraz wykłady o charakterze ogólnooświatowym. Zajęcia z angielskiego cieszyły się dużą popularnością, choć trzeba zauważyć, że szeregowi żołnierze przebywający na co dzień wśród rodaków, często nie widzieli konieczności jego opanowania w stopniu większym niż podstawowy. Kronikarz podsumowywał: *Postój Batalionu w Crawford jest jednym z najcharakterystyczniejszych etapów jego życia. Tam się urodził w obecnej swej formie i tam wśród specyficznych warunków obozowych przeszedł niemowlęcy okres ząbkowania, utrwalający morale żołnierza i cementujący życie się ludzi. Oficerowie i żołnierze mieszkający w tych samych warunkach zbliżyli się do siebie. Wszyscy jednak znosili błoto, spali na mokrej ziemi, mokli od rana do wieczora. Z czasem pomysłność żołnierska wynalazła gdzieś deski – powstały łózka. Wrzesniowe zimna wypędzono z pod płócien namiotów – budując w ziemi piecyki z charakterystycznym kominem złożonym z kilkunastu puszek po konserwach.*

Specyficzna wilgotność klimatu szkockiego w połączeniu ze zjawiskiem trzygodzinnej nocy [...] stwarzały zupełnie nieznane nam warunki życia wpływa-

jące ujemnie na poczucie psychiczne. *Ekwiwalentem tych nieodmagań były stosunki z miejscową ludnością. Po smutnych doświadczeniach francuskich gdzieś stosunek ludności cywilnej do żołnierza polskiego był w najlepszym razie obojętny, sympatia i serdeczność z jaką społeczeństwo szkockie odniosło się do nas był przykładem kontrastu [...]. Ta serdeczność przyjęcia wywarła zbawienny wpływ na morale żołnierza podnosząc go na duchu i zablizniając powoli bolesne rany doznanych zawodów.*

Blairgowrie – nowe miejsce, inne warunki

Przeprowadzka batalionu na nowe miejsce postoju w Blairgowrie odbyła się sprawnie i bez zakłóceń 22 października 1940 roku. Przemarsz polskiego wojska w pełnym rynsztunku wywarł na mieszkańcach miasteczka duże wrażenie. Polacy praktycznie natychmiast zostali przez nich zaakceptowani. Z drugiej strony samo miasteczko i jego najbliższe okolice wydawały się być bardzo sympatyczne. Już następnego dnia po przyjeździe miejscowe władze zorganizowały śniadanie dla wszystkich żołnierzy i widać było, że



Król Jugosławii, Piotr II podczas pokazu czołgów Churchill należących do 2. kompanii 1. batalionu [Fot. kolekcja autora]

Szkoci traktują Polaków nie tylko z serdeczną gościnnością, ale także z życzliwą sympatią. Nie to jednak było najważniejsze dla wojska. Po czasie namiotowego życia w Crawford, teraz nastąpiła miła odmiana – żołnierz miał wreszcie dach nad głową. Z miejsca ruszyło także szkolenie. Jak zauważył kronikarz oddziału: *Od momentu przybycia do Blairgowrie, rozpoczyna się najbardziej owocny okres pracy Batalionu nad wewnętrznym zespoleniem pododdziałów, ich organizacją oraz metodycznym i forsownym wyszkoleniem.* Trudno się z tym poglądem nie zgodzić. Pułk, a wraz z nim 1. batalion znajdował się w odwodzie polskiego I Korpusu i przypadła mu w udziale rola obrońcy odcinka wybrzeża morskiego wokół miasta Dundee i jego portu. W przypadku podjęcia przez nieprzyjaciela próby inwazji, polskie oddziały miały działać na tym terenie jak piechota zmotoryzowana, stąd też podczas szkolenia nacisk kładziony był na wyszkolenie tego typu. Pancerniacy ponownie biegali po polach z karabinami i strzelali

z moździerzy, różnica była jedynie taka, że tym razem było to uzbrojenie dostarczone przez Brytyjczyków.

W pierwszych dniach pobytu batalionu w nowym miejscu postoju nastąpiły niewielkie zmiany w składzie. Na stanowisko oficera gospodarczego wyznaczony został kpt. Antoni Kokosiński (dotychczas pozostający na tym stanowisku por. Tymon Kiesewetter został przeniesiony do 3. batalionu czołgów), a nieobsadzone dotychczas dowództwo plutonu łączności objął ppor. Władysław Hryniec. Do batalionu powrócił także ppor. Czesław Straszewicz, ubyli natomiast z jego stanu kapitanowie Walerian Łan (oficer broni) i Kazimierz Dębski (oficer techniczny).

21 listopada 1940 roku do batalionu zostały dostarczone trzy pierwsze czołgi typu *Valentine*. Jak zanotował kronikarz batalionu: *Nowe, wprost z fabryki [...] wywołały dreszcz radosnego podniecenia. Było ich wprowadzić tylko trzy, niemniej, fakt ten stanowił zapowiedź właściwych zajęć żołnierza pancernego, który rad by*

wreszcie skończyć z życiem piechura. Jakosć otrzymanych czołgów wojsko także oceniło wysoko: 16-tonowe, trzyosobowe, pod względem konstrukcyjnym, opancerzenia, uzbrojenia, szybkości i urządzeń łącznościowych były na wskroś nowoczesne i stanowiły pierwszorzędnej jakości sprzęt bojowy. Jednak radość kronikarza wynikająca z jego przekonania, że wraz z przybyciem czołgów zmieni się charakter szkolenia był nieco przedwczesny. Co prawda po jednym czołgu przydzielono do każdej z kompanii i żołnierze mieli okazję się z nimi zapoznać, ale nie oznaczało to rezygnacji z ćwiczeń charakterystycznych dla oddziałów piechoty. Trwały one nadal, choć na mniejszą skalę. Stań ten nie uległ znaczącym zmianom do sierpnia 1941 roku. W tym też czasie siły batalionu wykorzystywane były do budowy umocnień na wyznaczonych odcinkach wybrzeża. 19 marca 1941 roku w dwutygodniowych pracach tego typu wzięli udział żołnierze 3. kompanii. 7 kwietnia nastąpiła zamiana i pracę na odcinku kontynuowała 1. kompania. 19 maja zastąpiła ją 2. kompania. W drugiej połowie maja batalion w pełnym składzie zluźował 14. Pułk Ułanów Jazłowieckich, który w tych dniach brał udział w ćwiczeniach i przejął jego odcinek. 29 czerwca do prac technicznych przy fortyfikacjach skierowana została kompania techniczno-gospodarcza. W okresie tym nastąpiły także kolejne zmiany w składzie dowództwa batalionu. 16 kwietnia stanowisko oficera technicznego batalionu objął kpt. Leon Czekalski (za kpt. inż. Kazimierza Dębskiego), a stanowisko oficera broni kpt. Władysław Karpiński (za kpt. Waleriana Łana).

Niewątpliwie najważniejszym w okresie letnim wydarzeniem było dostarczenie 3 lipca 12 czołgów typu *Valentine*. Znacząco podniosło to morale w batalionie, który stawał się coraz bardziej oddziałem pancernym.

6 sierpnia pułk wizytował Wódz Naczelny, generał Władysław Sikorski. Jak pisał



Prace rolne i budowa baraków w Alyth przeznaczonych dla żołnierzy 67. batalionu przez 2. kompanię 65. batalionu [Fot. kolekcja autora]

kronikarz batalionu: *Pan generał Sikorski przyjął defiladę Pułku, a następnie przemówił do zgromadzonego wojska, omawiając w kilku słowach sytuację polityczną powstałą po zawarciu umowy z Z.S.R.R. obiecując przybycie sprzętu w niedługim czasie, oraz wyraził pochwałę dla Pułku, za doskonałą postawę i niereklamowane lecz realne wyniki pracy.*

9 i 10 sierpnia batalion wziął udział we wspólnych ćwiczeniach z wojskiem angielskim i *Home Guard*. Ocena przebiegu ćwiczeń była pozytywna i spotkała się z uznaniem dowódcy I Korpusu, który przesłał do pułku *podziękowanie za doskonałą pracę oddziałów*. Sam batalion także zasłużył na słowa uznania. Dowódca odcinka „Angus”, brytyjski gen. bryg. Langner wyraził je w formie depeszy, w której pisał: *Z przyjemnością stwierdzam, że przydzielony na ćwiczenia w dniu 10.VIII.br. baon z 1. pułku czołgów pod d-twem mjr. Świetlickiego Henryka wykazał się z jak najlepszej strony, wykonując powierzone mu zadanie sprawnie, szybko i zawsze z dobrym wynikiem.*

25 sierpnia żołnierze batalionu mieli po raz kolejny powód do zadowolenia. Nadeszła kolejna partia sprzętu, tym razem w postaci 14 samochodów ciężarowych, które zostały rozdysponowane na wyposażenie kompanii liniowych. Dotychczas sprzętem tego typu dysponowała jedynie kompania techniczno-gospodarcza.

Następnego dnia w batalionie zaczął się ożywiony ruch na wieść, iż na pobliską stację kolejową dojechał transport, w którym znajdować się miał ciężki czołg *Churchill*. Dostawę tego typu czołgów zapowiadano już wcześniej, a zainteresowanie żołnierzy było bardzo duże. Na stację odbywały się istne pielgrzymki wojska chcącego na własne oczy zobaczyć nowy sprzęt. Szczególna rola w powstrzymaniu ciekawskich przypadła podoficerowi sprzętowemu batalionu, który od rana już stojąc na lorze nie pozwalał się dotykać do „Churchilla” – specjalnie zabraniał dostępu [...] podchorążym używając przy tym słów z żargonu pancerniaków, jak np. „Odpie... się pan panie podchorąży. Czołgaś pan nie widział?” i pod tegoż okiem czołg szczęśliwie doszedł do miejsca zagarażowania – bo inaczej Bóg wie co stać mogłoby się z nim. Nowy pojazd wzbudził też zainteresowanie samych mieszkańców Blairgowrie, którzy tłumnie wylegli na ulicę podziwiając jego przejazd. Jedynym niezadowolonym był oficer zwiadowczy batalionu, por. Roman Proszek *gdyż meldunki o wszystkich stratach, szkodach i uszkodzeniach w ruchomościach i nieruchomościach Szkotów to dział oficera zwiadowczego, a strat i szkód w stupach, zaporach, kra- wężnikach ulic – gdy „Churchill” zacznie*

Tabela 3. Obsada personalna (dowództwo) 65. batalionu czołgów (dotychczasowego 1. batalionu czołgów) na dzień 20 września 1941 roku

Dowódca batalionu – mjr Henryk Świetlicki Zastępca dowódcy batalionu – mjr Aleksander Izdebski Adiutant – kpt. Mieczysław Malinowski Oficer wywiadowczy – por. Roman Proszek Oficer techniczny – kpt. Leon Czekalski Lekarz – ppor. dr. Bronisław Chudecki Kapelan – wakat		Kompania dowodzenia: Dowódca – kpt. Henryk Gwiazdecki Zastępca dowódcy – kpt. Walerian Łan Oficer gospodarczy – kpt. Antoni Kokosiński Oficer żywnościowy – chor. Kazimierz Szczeciński Skarbnik – ppor. Czesław Straszewicz Oficer broni – kpt. Władysław Karpiński Dowódca plutonu rozpoznawczego – por. Eugeniusz Bukowski Dowódca plutonu techniczno-gospodarczego – ppor. Edward Hryniewiecki	
1. kompania kpt. Stefan Pluta por. Stanisław Wartak (z-ca d-cy)	1. pluton	ppor. Roman Wojciechowski	
	2. pluton	ppor. Jan Mielęgowicz	
	3. pluton	ppor. Władysław Limberger	
	4. pluton	ppor. Julian Zaturski	
	5. pluton	asp. Julian Zaturski	
2. kompania kpt. Henryk Dippel por. Marian Bartosiński (z-ca d-cy)	Plut. techn.	ppor. Karol Zuber	
	1. pluton	ppor. Władysław Jakubiec	
	2. pluton	ppor. Edward Podhorecki	
	3. pluton	ppor. Jerzy Szaniawski	
	4. pluton	asp. Wiesław Beczkowicz	
3. kompania kpt. Janusz Francki por. Tadeusz Krackiewicz	5. pluton	plut. Eugeniusz Pelczarski	
	Plut. techn.	por. Tadeusz Stecki	
	1. pluton	por. Zbigniew Stępowski	
	2. pluton	ppor. Michał Polewko	
	3. pluton	asp. Janusz Barbarski	
Czołówka reperacyjna por. Zdzisław Hiszpański Pluton łączności por. Władysław Hryneczko	4. pluton	asp. Janusz Grzegorzewski	
	5. pluton	asp. Konrad Bohdanowicz	
	Plut. techn.	por. Leon Ignacy Hertz	

krążyć po ulicach Blairgowrie – spodziewa się oficer zwiadowczy, że będzie co niemiara. Wszyscy inni byli jednak zadowoleni: W dniu przybycia „Churchilla” – wszyscy żołnierze, czy to w Kasynie Oficerskim, czy w stołówce podoficerskiej, w Barze pod „V”, a nawet u Włocha w „Cipsiarni” – mówili o zaletach onego „Churchilla”, a nawet niektórzy twierdzili, że następnych kilka już czeka na wyładowanie na stacji kolejowej. W tym ostatnim osądzie było nieco przesady, ale na kolejne dostawy faktycznie nie trzeba było długo czekać. 29 sierpnia dostarczone zostały dwa kolejne czołgi tego typu.

9 września żołnierze pułku podejmowali króla Jugosławii, Piotra II, któremu towarzyszył generał Władysław Sikorski oraz liczna świta. 1. batalion wziął udział w defiladzie zorganizowanej z tej okazji jako oddział piechoty zmotoryzowanej. Prawdziwie „pancerniacki” pokaz mieli okazję dać jedynie żołnierze 2. kompanii w „nowych” czołgach Mk IV.

14 września pod kierownictwem zastępcy dowódcy batalionu mjr. Aleksandra Izdebskiego odbyły się międzygarnizonowe ćwiczenia *Home Guard*, w których brały udział także czołgi 1. kompanii batalionu. Sześć dni później (20 września) odbyły się kolejne ćwiczenia, tym razem zorganizowane dla Ministerstwa Spraw Zagranicznych Wielkiej Brytanii z ministrem Edenem na czele. Towarzyszył mu generał Sikorski. W typowej „pokazówce” wzięły

udział: kawaleria zmotoryzowana, artyleria, czołgi, a nawet eskadry lotnicze.

Pod koniec września rozkazem Naczelnego Wodza (L.dz. 2777/Tjn. O.I.Og. Org. 41) dotychczasowy 1. pułk czołgów, w skład którego wchodził batalion, został przemianowany na 16. Brygadę Czołgów. Sam 1. batalion czołgów został przemianowany na 65. batalion czołgów. 2. batalion otrzymał numer „66”, natomiast 3. batalion numer „67”. Kompania dowodzenia pułku otrzymała miano kompanii sztabowej 16. Brygady Czołgów. Jednocześnie na szczeblu tejsze brygady sformowano kompanię łączności i kompanię zaopatrywania. 22 września na dowódcę tej ostatniej wyznaczony został dotychczasowy oficer wywiadowczy batalionu, kpt. Zbigniew Szymański, który odszedł z oddziału. Ponadto trzy dni później do kampanii łączności przeniesionych zostało pięciu żołnierzy batalionu. W nowej strukturze organizacyjnej obsada batalionu przedstawiała się jak w tabeli 3. Czołgi, które oddano do dyspozycji batalionu rozdysponowane zostały jak w tabeli 4.

29 września plutony wydzielone z 1. kompanii batalionu rozpoczęły szkolenie załóg czołgów z 10. Brygady Kawalerii Pancernej oraz 40 jej żołnierzy mających stanowić skład patroli reperacyjnych. Wśród oficerów przydzielonych na przeszkolenie pierwszego typu znaleźli się między innymi mjr Stanisław Koszutski ze sztabu brygady (późniejszy dowódca

Tabela 4. Przydział sprzętu motorowego do 65. batalionu (dotychczasowego 1. batalionu czołgów) czołgów na dzień 2 września 1941 roku

	Rodzaj sprzętu	Numer rejestracyjny (angielski)	Numer rejestracyjny (polski)
1. kompania	Chevrolet 3-osiowy	L.767200	L.1291433 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.767198	L.1291432 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768230	L.1291437 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.767742	L.1291584 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.767748	L.1291585 PL
	Czołg Mk I	T.8109	T.1290276
	Czołg Mk I	T.8111	T.1290277
	Czołg Mk I	T.5588	T.1290278
	Czołg Mk I	T.8108	T.1290281
	Czołg Mk I	T.8112	T.1290279
	Czołg Mk I	T.5610	T.1290280
	Czołg Mk I	T.5564	T.1290284
	Czołg Mk I	T.5607	T.1290286
	Czołg Mk I	T.8114	T.1290287
	Czołg Mk I	T.5562	-
	Czołg Mk I	T.8102	-
	Czołg Mk I	T.5609	-
	Czołg Mk I	T.8110	-
	Czołg Mk I	T.8113	-
	Czołg Mk I	T.8103	-
2. kompania	Chevrolet 3-osiowy	L.768241	L.1291438 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768287	L.1291442 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768285	L.1291440 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768284	L.1291439 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.767750	L.1291586 PL
	Ford, 750 kg	Z.4572492	Z.1289069 PL
	Czołg Mk IV A	T.31507	T.1293033
	Czołg Mk IV A	T.31508	T.1293034
	Czołg Mk IV A	T.31829	T.1293037
	Czołg Mk IV A	T.31830	T.1293038
	Czołg Mk IV A	T.31509	T.1293035
	Czołg Mk IV A	T.31510	T.1293036
	Czołg Mk IV A	T.32008	T.1293045
	Czołg Mk IV A	T.32267	T.1293048
3. kompania	Chevrolet 3-osiowy	L.768292	L.1291446 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768288	L.1291443 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768290	L.1291444 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768291	L.1291445 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.767758	L.1291587 PL
	Ford, 750 kg	-	Z.1290636 PL
Kompania dowodzenia	Chevrolet 3-osiowy	L.768217	L.1289163 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768218	L.1289164 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768219	L.1289165 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768220	L.1289166 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768221	L.1289167 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768166	L.1289168 PL
	Chevrolet 3-osiowy	L.768166	L.1291436 PL
	Ford, 750 kg	Z.4572021	Z.1289066 PL
	Ford, 750 kg	Z.4572369	Z.1289067 PL
	Ford, 750 kg	Z.4572379	Z.1289068 PL
	Ford, 750 kg	Z.4507618	Z.1290649 PL
	Morris (radio)	Z.4384509	Z.1288963 PL
	Morris	M.4366630	M.1290063 PL
	Motocykl B.S.A.	C.4355400	C.1290063 PL
	Motocykl Norton	C.4194008	C.1289669 PL

2. pułku pancernego), mjr Władysław Zgorzelski (późniejszy dowódca 10. pułku dragonów) oraz rtm. Jerzy Nowakowski dowódca 2. szwadronu 24. pułku ułanów.

6 października kadra instruktorska 3. kompanii batalionu w składzie 53 żołnierzy (pod dowództwem kpt. Janusza Franckiego) została odkomenderowana do 67. batalionu czołgów. Przez kolejne dni miała ona szkolić rekrutów-ochotników, którzy przybyli z Argentyny i Brazylii zasilać szeregi polskiego wojska.

9 października swoje przybycie do batalionu zameldował ppor. Antoni Kor-

dus, który wkrótce został przydzielony do 3. kompanii, obejmując dowództwo jednego z plutonów. Jak odnotował kronikarz Kordus: *brał udział w kampanii francuskiej z b. 1. Baonem Czołgów i z powodów od niego niezależnych nie zdążył się załadować na okręt przy ewakuacji armii polskiej z Francji. Po przekroczeniu nielegalnie granicy hiszpańskiej został schwytany i osadzony w obozie internowanych, gdzie przebywał w niestęchaniu ciężkich warunkach przez przeciąg 8 miesięcy. Dzięki interwencji konsula polskiego – jako małoletni został zwolniony i przez*

Brazylię, Stany Zjednoczone dołączył do swego oddziału macierzystego na terenie W. Brytanii.

Kolejne miesiące mijały w batalionie dość monotonnie. W okresie lipiec – październik 1941 roku żołnierze pomagali okolicznym rolnikom w pracy na roli, zbierali zboże, pracowali przy jego młóceniu, zbierali ziemniaki. Zaangażowano w to połowę stanu batalionu, który przepracował łącznie 25 849 godzin. Pozostali zostali zatrudnieni do budowy baraków w Alyth, które miały być przeznaczone dla rozrastającego się 67. batalionu. Nie pozostało to oczywiście bez wpływu na postępy w szkoleniu, które od sierpnia do października praktycznie zamarło. Szkoliła się jedynie 1. kompania oraz ci oficerowie, którzy zostali skierowani do innych jednostek na różne kursy. Organizowane były także wyjazdy żołnierzy do fabryk produkujących sprzęt pancerny i samochodowy, podczas których można się było zapoznać z tajnikami produkcji poszczególnych rodzajów broni.

30 października 65. batalion otrzymał kolejne uzupełnienie w postaci 10 żołnierzy ze „starej gwardii”. Byli oni w składzie 10. Bryg. Kaw. Panc. pod Mountbard i po zniszczeniu pozostałego sprzętu panc. przedzierali się grupkami do Francji nieokupowanej. Wcieleni do kompanii robotniczych w Carpiague pracowali w Nimes – w grudniu 1940 r. drogą nielegalną pod pokładem okrętu wojennego dostali się do Algieru w Afryce – następnie do Maroka franc. Po ośmiomiesięcznym pobycie w kol. franc. północnej Afryki – dzięki staraniom władz polskich na statku handl. polskim przybyli do Gibraltaru. Z Gibraltaru na polskich kontrtorpedowcach przybyli do W. Brytanii – gdzie dołączyli do swego oddziału macierzystego tj. 65. Batalionu czołgów. Wśród przybyłych tym sposobem do batalionu znaleźli się: sierż. Andrzej Mielec; plutonowi: Florian Więclaw, Stanisław Kołosowski, Tadeusz Przysiecki, Ryszard Zieliński; kaprale: Stanisław Mostowski, Jan Matefko, Konstanty Czapski, Władysław Wolczek; strz. Paweł Łysk.

21 listopada ubyło z batalionu ośmiu żołnierzy, których przesunięto do 67. batalionu czołgów. 2 grudnia na ośmiotygodniowy kurs w szkockiej brygadzie skierowany został oficer wywiadowczy batalionu, por. Roman Proszek. Na czas nieobecności jego obowiązki przejął ppor. Wiesław Beczkowicz z 2. kompanii.

10 grudnia czołgi Churchill należące do batalionu wzięły udział w specjalnym pokazie z okazji zaprzysiężenia ochotników z Ameryki Południowej przydzielonych do 67. batalionu czołgów. W uroczystości brał udział prezydent RP wraz z towarzyszącymi mu osobami. Druga połowa miesiąca minęła pod znakiem udziału wojska

w pracach odwadniających w Essendy i pracach budowlanych w Blairgowrie. Kontynuowano także szkolenie. Odbyły się strzelania z czołgów oraz ćwiczenia kierowców samochodowych i czołgowych. W dniach 17 i 18 grudnia oficerowie batalionu wraz z jego dowódcą brali udział w ćwiczeniach brytyjskiej 52. Dywizji Piechoty pozorując szkieletowy batalion czołgów. To ostatnie spotkało się z uznaniem sojuszników, czego wyrazem było pismo z 4. Kwatery Łącznikowej do dowódcy 16. Brygady, w którym pisano: *Miło mi zakomunikować Panu, że Szef sztabu 52. Dyw. Piechoty w piśmie skierowanym do mnie podkreślił, iż działanie 65. baonu szkieletowego czołgów polskich stanowiło oś ćwiczenia „Lion”.*

Szef sztabu prosił mnie o przekazanie Panu serdecznego podziękowania generała Dowódcy Dywizji Piechoty. Spodziewa się on, że batalion czołgów ze swej strony mógł wyciągnąć z tego ćwiczenia należytytą korzyść.

Nowy 1942 rok zaznaczył się intensyfikacją ćwiczeń. 18 stycznia 2. kompania batalionu została przetransportowana do Falkland na cztery tygodnie z zadaniem wykonania strzelania. Oprócz tego zorganizowano w tym miesiącu między innymi: jedenastodniowy kurs regulacji ruchu, w którym uczestniczyło czterech oficerów i 13 szeregowych, miesięczny kurs kucharski dla 50 szeregowych, czteromiesięczny kurs w ramach brygady, dla żołnierzy czołówki naprawczej, na który skierowano sześciu szeregowych. Zadbano także o rozrywkę dla żołnierzy, czemu sprzyjały bardzo ciepłe stosunki polsko-szkockie. Oficer oświatowy batalionu zorganizował w styczniu dwie zabawy żołnierskie, a 3. kompania samodzielnie kolejną. Dochód z tych imprez przeznaczony był na pomoc dla Polaków w Rosji. Niestety z powodu obfitych opadów śniegu szkolenie w czołgach było praktycznie niemożliwe i powodowało sporo zamieszania. Kronikarz batalionu pisał: *szkolenie w jeździe samochodami i czołgami jest w bardzo znacznym stopniu utrudnione i każdy wyjazd szczególnie naszymi „Churchillami” kosztuje przeważnie wjechanie w większą szybę wystawową sklepów „Bleigerowskich” – rekord bije w tym wypadku 3. kompania 2:1 z kompanią dowodzenia. Obawy mieszkańców miasta z chwilą otrzymania „Churchillów” przez Baon – okazały się słuszne.*

2 lutego do batalionu zameldował się por. Wilhelm Nowicki, który został przesunięty z kompanii zaopatrywania brygady do batalionu na stanowisko oficera gospodarczego batalionu.

8 marca nastąpiło uroczyste zaprzysiężenie żołnierzy ochotników z Ameryki Południowej. Jednocześnie rozwiązano kompanie szkolne i szeregowi w nich szkoleni



Szkolenie w 2. kompanii 65. batalionu czołgów [Fot. kolekcja autora]

odeszli do różnych rodzajów sił zbrojnych. Część z nich została wcielona do 16. Brygady Czołgów i trafiła do batalionu. Do 1. kompanii przydzielono 38 szeregowych, do 2. kompanii 36 szeregowych i do 3. kompanii 32 szeregowych. Wszyscy żołnierze natychmiast podjęli szkolenie w różnych specjalnościach w swoich pododdziałach. 16 marca siły batalionu zostały wzmocnione kolejnymi żołnierzami. Tym razem było to 34 ochotników, którzy przybyli z Kanady.

Na początku marca nastąpiła także wymiana kompanii ćwiczących strzelanie w Falkland. Powróciła stamtąd 1. kompania, która została zastąpiona przez 3. kompanię. Reszta wojska z powodu bardzo dużych opadów śniegu brała udział w odśnieżaniu dróg celem przywrócenia komunikacji autobusowej, którą czasowo zawieszono.

„Beczki” w Duns

W połowie miesiąca batalion rozpoczął przygotowania do następnej przeprowadzki, która miała się odbyć 4 kwietnia. Tym razem celem podróży miała być miejscowość Duns. Zapowiedź przenosin błyskawicznie obiegła Blairgowrie, którego mieszkańcy, przyzwyczajeni już do obecności Polaków, czasami reagowali bardzo emocjonalnie. Kronikarz batalionu pisał: *Z chwilą dowiedzenia się o wyjeździe Polaków a przyjścia w miejsce nas Oddziałów Szkockich w 90% byli zrozpaczeni. Zaczęło się żegnanie ponad rok kwatrujących Polaków. W pierwszym rzędzie żegnało żołnierzy Towarzystwo Szkockie w Town-Hall, gdzie wzięło udział ponad 210 żołn. Następnie prawie każdy z żołnierzy posiadał rodzinę Szkocką, która w dość częstych wypadkach, żegnała swego „Polusa” oplakując go szczerze. Szkockie łzy nie były jednak w stanie zmienić wydanych rozkazów. 4 kwietnia, o godz.*



6.00 nastąpił wymarsz batalionu żegnany przez mieszkańców miasteczka, którzy mimo tak wczesnej pory masowo wylegli na ulice. Przemarsz oddziału odbył się w trzech rzutach. Sprzęt pancerny razem z załogami, pozostały sprzęt gąsienicowy oraz unieruchomione samochody przetransportowano kolejną. Autobusami należącymi do brytyjskiej kolumny nr 352 przewieziono oficerów i szeregowych. Trzeci rzut stanowiły tabory pułku.

Podczas przejazdu kolumny samochodów ciężarowych nie obyło się bez problemów. Na jedną z ciężarówek wpadł cywilny samochód osobowy. Jeden z jego pasażerów zginął, drugi w ciężkim stanie został odwieziony do szpitala. Obydwaj pochodzili z Edynburga. W trakcie dochodzenia przyczyn wypadku ustalono, że kierujący pojazdem osobowym był w stanie nietrzeźwym.

Ostatecznie batalion dotarł do Camp Laughton położonego dwa kilometry na południowy zachód od Duns około godziny osiemnastej. Przy samym wjeździe do nowego miejsca postoju zostali zakwaterowani żołnierze 66. batalionu, natomiast żołnierzom 65. batalionu – za wyjątkiem 3. kompanii – wyznaczono miejsce położone przy malowniczych ruinach dawnego zamku. Żołnierze z 3. kompanii zostali zakwaterowani na farmie położonej 3,5 kilometra na zachód od Duns. Kronikarz batalionu odnotował: *Cały batalion został zakwaterowany w barakach blaszanych, tzw. „beczkach” wybudowanych w parku o dużej przestrzeni – dobrze zamaskowanych. Baraki ogrzewane piecykami węglowymi, instalacja świetlna elektryczna. Kompanie za wyjątkiem 3-ciej stoją w promieniu około 1. klm. Sprzęt zagarażowany około miejsca zakwaterowania poszczególnych kompanii.*

Pierwszy i drugi dzień Wielkanocy żołnierze Baonu spędzili na urządzaniu się



w barakach, robieniu porządków – a trzeba było ciężko pracować, bo nasi poprzednicy Szkoci zostawili „piękny” porządek, już taki jest los naszych chłopaków – gdzie przyjdą czeka ich w początkach ciężka praca nad porządkowaniem pomieszczeń i rejonów. Po dwóch dniach nawet odnaleziono, wygrzebano z pod śmieci i zaczęły kwitnąć białe kwiatki.

Dnia 5 i 6 kwietnia 1942 roku padał stale deszcz, a w dniu 6 IV 42 r. naliczono, że padał on w ciągu dnia 26 razy – owocem częstych opadów jest błoto przy barakach. Silne wiatry i częste deszcze przelotne, przeplatane ukazywaniem się spragnionego słońca – oto warunki atmosferyczne obecnego naszego miejsca zakwaterowania. Miasteczko Duns jest to miasteczko co do wielkości zbliżone do m. Blairgowrie, z tym że posiada tylko jedno kino, mniej barów, cipsiarni, hoteli – jednakże przy dłuższym postoju mam wrażenie, że dorówna ono Blairgowrie.

Warunki w nowym miejscu postoju nie mogły mieć oczywiście i nie miały wpływu na dalszy proces szkolenia żołnierzy. 14 kwietnia na kurs języka angielskiego dla adiutantów taktycznych skierowany został kpt. Mieczysław Malinowski. Dwa dni później na niemal dwumiesięczny kurs kie-

rowców czołgów do Bovington skierowano trzech żołnierzy. 20 kwietnia na dziesięciodniową praktykę warsztatową ubyło 11 kolejnych. W praktyce niemal codziennie ktoś z batalionu odchodził, a ktoś inny do niego wracał. Ci, którzy zostali na miejscu żyli zgodnie z godzinny rozkładem dnia. O 6.30 była pobudka. Kolejne półtorej godziny przewidziano na ubranie się, mycie, śniadanie i zbiórkę do raportu porannego, która trwała od 8.00 przez 15 minut. Następnie przygotowywano się do ćwiczeń przedpołudniowych, rozpoczynających się o 8.30 i kończących w południe. Do 13.30 żołnierze mieli czas wolny, podczas którego wydawany był obiad. O 13.30 rozpoczynała się druga tura zajęć trwająca cztery godziny. Po wydaniu między 18.00 a 18.30 kolacji żołnierze mieli wolne. Dzień kończył się o 22.30 wieczornym apelem i wspólną modlitwą. W samym Duns żołnierze mogli przebywać bez przepustek do 22.30. Plutonowi i oficerowie mieli półgodzinną „ulgę” i musieli pojawić się „w domu” o 23.00.

2 maja, pierwszy raz po przeprowadzce, dywizja była wizytowana przez Naczelne Dowództwo. W Duns zjawili się: gen. Władysław Anders, gen. bryg. Tadeusz Klimecki i gen. dyw. Marian Kukiel. W towa-



▲ 2 maja 1942 roku w polskiej 1. Dywizji Pancernej i 65. batalionie czołgów gościł: gen. Władysław Anders, gen. bryg. Tadeusz Klimecki i gen. dyw. Marian Kukiel [Fot. kolekcja autora]

rzystwie gen. Stanisława Maczka gościom prezentowano czołgi Churchill. Zapoznali się oni także z warunkami bytowymi żołnierzy i mieli okazję z nimi porozmawiać. Wizyta zakończyła się defiladą Churchilli, którą dowodził zastępca dowódcy 65. batalionu, mjr Aleksander Izdebski. Niespełna dwa tygodnie później 13 maja do dywizji przybył kolejny gość, gen. bryg. Stanisław Kopański. Jak zapisał kronikarz batalionu ten przyjął go szczególnie mile gdyż był on kiedyś w Kraju naszym przełożonym bezpośrednim, zastępcą dowódcy broni pancernych – przez co – znało go dużo starych pancerniaków jeszcze z tych dobrych czasów (...), a gen. Kopański odnalazł też swoich starych znajomych. Jak podkreślił ten sam autor: Dowódca Brygady Karpackiej (...) interesował się szczególnie posiadaniem przez Baon sprzętem pancernym, wyszkoleniem załóg czołgowych i życiem pancerniaków – widać było, że odżyła na nowo w nim stara żyłka „Pancerniaka” – szczególnie po fakcie wręczenia mu przez dowódcę baonu „beretu”, którym zastąpił natychmiast posiadaną rogatywkę – jako byłemu towarzyszowi jednej i tej samej broni. Nie był to koniec majowych wizyt. 23 maja z niezapowiedzianą wizytą przybył do miejsca postoju polskich oddziałów gen. Bernard Paget, któremu towarzyszyło pięciu innych generałów brytyjskich. Odbyła się inspekcja miejsc zakwaterowania, po czym goście udali się na plac ćwiczeń, gdzie oglądali czołgi Churchill w improwizowanym natarciu, które udało się znakomicie. Po zakończeniu pokazu Paget zwrócił się do kierowcy ciągnika, którym się przemieszczał po terenie z pytaniem jak długo nim jeździ, a usłyszawszy odpowiedź, że zaledwie około miesiąca zdziwiony zdołał jedynie wyksztusić: *very good driver*.

Z pewnością jednak nie wizyty gości były najważniejszym wydarzeniem w maju.

Kronikarz odnotował: *Od dłuższego czasu chodzili po Baonie pogłoski o możliwości wyjazdu mjr Świetlickiego do Rosji, później na Środkowy Wschód. W powodzi różnych wieści na ogół nie dawano temu wiary, bo jakież dowódca baonu blisko od dwóch lat, jego twórca i cementator na terenie W. Brytanii, zgrywający zespół batalionowy pod kątem bojowości i energii walki, On który wkładał maksimum zdolności i pracy w organizację i szkolenie miałby odejść właśnie wtedy, gdy świtała nadzieja pójścia w pole. Nie wierzono temu. Dowódca, oficerowie i szeregowi nie po to się zgrywają razem na ćwiczeniach, poznają wzajemnie w monotonnym życiu obozowym aby się rozdzielać kiedy chwila walki nadejdzie (...).*

Tym razem jednak krążąca po batalionie plotka okazała się być prawdą i w połowie miesiąca oddział przeżył swoje „trzęsienie ziemi”. Rozkazem dowódcy I Korpusu na Środkowy Wschód został przeniesiony nie tylko dowódca batalionu, ale także kapitanowie: Henryk Dippel (zastąpił go por. Marian Barosiński), Walerian Łan (zastąpił go por. Ignacy Hertz) i Stefan Pluta (zastąpił go por. Stanisław Wartak). Wkrótce z batalionu odszedł także dowódca jego 3. kompanii, kpt. Janusz Francki, który objął funkcję zastępcy dowódcy 67. batalionu czołgów. Zastąpił go dotychczasowy oficer wywiadowczy, por. Roman Proszek. Z kolei jego dotychczasowe obowiązki przejął ppor. Wiesław Beczkowicz. Jak pisał kronikarz: *Żołnierze pytali czy to jest rozkaz nieodwołalny. Czy naprawdę ma odejść właśnie ich dowódca, którego tak łatwo, z taką wiarą wyobrażali sobie na czele Batalionu w ogniu walk? Istotnie, majora Świetlickiego łatwo wyobrażało się sobie w świetle bomb i pocisków. Mógł major Świetlicki urazić kogoś swoją żołnierską szorstkością, mógł on komuś nie podobać się z jakichkolwiek innych względów, ale nie było w Baonie takiego co by nie mówił „to jest urodzony dowódca, to jest prawdziwy żołnierz z prawdziwego pola walki.*

Decyzja dowództwa była jednak nieodwołalna. 23 maja o godz. 11.15 całość 65. batalionu zebrała się na placu apelowym, gdzie nastąpiło pożegnanie oddziału z jego dowódcą. Na pełniącego obowiązki dowódcy wyznaczono dotychczasowego zastępcę Świetlickiego, majora Aleksandra Izdebskiego.

Nie przebrzmiały jeszcze echa opisanych powyżej zmian, kiedy na żołnierzy spadła kolejna niespodzianka. Okazało się, że będzie wymiana sprzętu. Batalion zdać miał posiadane czołgi typu Churchill, które miały być zastąpione przez Covenanter. Jeden z żołnierzy batalionu napisał z tej okazji tekst pod tytułem „Pożegnanie Churchilla”, w którym można przeczytać: *Przyroda uświetliła twoje przybycie do*

Rodzaj	Marka	Razem	Kompanie				Oddz. szk. bież.
			1.	2.	3.	Dow. L.A.D.	
Osobowy	Austin	1	–	–	1	–	–
Osobowy	Hillman	3	–	1	–	1	–
Ciężarowy 0,75t.	Fordson	6	1	1	1	3	–
Ciężarowy 0,75t.	Guy	1	–	–	–	–	1
Ciężarowy 1½t.	Dodge	1	–	–	–	–	1*
Ciężarowy 1½t.	Bedford	1	–	–	–	–	1*
Ciężarowy 1½t.	Fordson	1	–	–	–	–	1*
Ciężarowy 3t.	Chevrolet	19	4	4	4	7	–
Sam. cysterna	Bedford	1	–	–	–	1	–
Sam. ratown.	Dodge	1	–	–	–	–	1
Sam. magaz.	R.E.C. Marshal	1	–	–	–	–	1
Sam. kantyna	Ford	1	–	–	–	1	–
Sam. ładow. akum.	Carrier	3	1	1	1	–	–
Sam. gąs. osob.	Carrier	5	2	2	1	–	–
Motocykl	Triumph	2	–	–	–	–	2
Motocykl	B.S.A.	7	–	–	–	–	–
Czołg	Churchill	21	6	6	6	3	–

* Sprzęt nietypowy przeznaczony jedynie do szkolenia.

nas. Słońce nie przystąpiło najmniejszym obłokiem, wystrojone odświętnie oczekiwało na peronie w tłumie żołnierzy na uroczysty moment powitania tak upragnionego gościa. Pamiętasz ten tłum żołnierzy z rozgorączkowanymi twarzami, wyciągającymi szyję w kierunku skromnej lory, na której Ty, skrzepowany łańcuchami, przykryty nowym pokrowcem, stałeś zarumieniony jak panna, spoglądająca pierwszy raz na przyszłego małżonka.

Stałeś zakryty pokrowcem lecz oczy żołnierskie widziały przez płótno twoje kształty foremne i wdzięczną linię.

Twój pierwszy krok na naszej ziemi zaznaczyłeś jak Królowa Jadwiga śladem swej stopki gąsienicy, pozostawionym na asfalcie. Widzę twój pochód tryumfalny przez ulicę miasta Blairgowrie. Otoczony mrowiem żołnierzy toczyłeś się z hukiem od którego drżały szyby i serca cywili. Ludność miejscowa zatykała uszy, lecz uśmiechała się przyjaźnie do Ciebie. Ty nie widziałeś tych uśmiezków, patrzyłeś na nas z którymi miałeś dzielić losy i z jednej jadać menażki, najciekawiej jednak, pamiętasz to dobrze, przypatrywałeś się mistrzowi ceremonii kapitanowi Czekalskiemu, oficerowi technicznemu Baonu, który otwierał pochód a kroczył tak

dumnie, że ludność szeptała – oto Ojciec tego olbrzyma.

„Ojciec” miał później wiele kłopotu z tego, bo kapryśny byłeś niezmiernie, lecz ojcostwa swego nie wyrzekłby się za nic (...). Spędziłeś razem długie miesiące i było nam dobrze. Co dzień poznawaliśmy Ciebie lepiej i sympatia urodzona pierwszego dnia przemieniła się w największe uczucie pełnego zaufania.

W chwili kiedy znaleźliśmy się tak dobrze, że byliśmy ze sobą na per „Ty”. W chwili, kiedy twoi bracia zaczęli do nas gromadnie przybywać i wydłużać nasze kolumny. W takiej chwili bożek wojny, któremu na imię „Puskaż” wyrывa Ciebie spośród nas (...). Jedno chcemy Ci dziś powiedzieć. Możemy dostać inne najpiękniejsze czołgi, lecz to już nie będzie to samo. My wychowaliśmy się razem z Tobą i to już między nami pozostanie, bardziej doświadczeni, lecz już nie tak młodzi przejdziemy do tych czołgów. Młodość mieliśmy z Tobą. To zostanie. Na zawsze.

Napisany z emfazą tekst anonimowego żołnierza batalionu oddawał faktyczne nastroje pozostałych. Wojsko było rozżalone. Spodziewało się, że proces szkolenia wkrótce się skończy i być może będzie okazja wyruszenia do walki. Powszech-



Pamiątkowe zdjęcie wykonane podczas uroczystości pożegnania dowódcy pułku, majora Świetlickiego (siedzi w pierwszym rzędzie czwarty od lewej) [Fot. kolekcja autora]



Jeden z Churchilli przygotowany do opuszczenia batalionu i podczas ostatniej drogi [Fot. kolekcja autora via M. Słowiński]

nie więc wymianę sprzętu odebrano jako element mający opóźnić ten moment. W połączeniu z zabraniam żołnierzom ich dotychczasowego dowódcy barometr nastrojów zanotował ich znaczny spadek.

W takim stanie, 1 czerwca 1942 roku, dowództwo batalionu objął major Bolesław Sokołowski przeniesiony z 67. batalionu czołgów. Dzień wcześniej miało jednak miejsce inne wydarzenie, które znacznie podniosło żołnierzy na duchu. Kolejny raz do Duns przybył Naczelny Wódz, generał Władysław Sikorski, który po zbiórce zwrócił się do wojska słowami: *Jesteście na dobrej drodze. Jak odnotował kronikarz batalionu było to żywo komentowane przez żołnierzy i dodało dużego bodźca wszystkim do dalszej żołnierskiej pracy.*

3 czerwca, już w dużo lepszych nastrojach, całość 65. batalionu czołgów zebrała się ponownie na placu apelowym. Nastąpiło przywitanie z nowym dowódcą, który w swoim krótkim przemówieniu podkreślił, że celem nadrzędnym każdego w batalionie winno być *pomśczenie krzywd wyrządzonych Narodowi Polskiemu przez jego wrogów i powrót do wolnej Ojczyzny.* Dowódca w dalszych słowach mówił o *podstawowej rzeczy w wojsku – dyscyplinie zewnętrznej i wewnętrznej, życiu i koleżeństwie* – czyli o tym co cechować winno dobrego żołnierza. Jednocześnie major Sokołowski zapowiedział, że chce poznać każdego żołnierza batalionu. Zapoznanie to odbywało się w formie przeglądu kompanii w dniach od 8 do 11 czerwca, podczas których każdy z żołnierzy meldował dowódcy nazwisko, funkcję i ostatni przydział w Polsce. W zgodnej ocenie wojska: *Widać było, że Dowódca Baonu starał się zapamiętać każde nazwisko, każdą twarz, poznać bliżej żołnierzy swego baonu.* Ten ojcowski stosunek nowego przełożonego zyskał mu wiele sympatii, tak potrzebnej na początku każdemu dowódcy.

Szkolenie batalionu trwało nadal, choć w pierwszej i drugiej połowie czerwca

zwolniło nieco z racji zdawania starych czołgów i odbierania nowych, które bynajmniej nowymi nie były. Covenanterzy przydzielone do batalionu, były w znacznym stopniu zużyte przez poprzednich właścicieli, wymagały napraw i konserwacji. Stan nowych czołgów 29 czerwca wynosił 18 sztuk, ale do użycia i szkolenia nadawało się jedynie dziesięć. Zahamowanie szkolenia pancernego spowodowało, że położono większy nacisk na szkolenie kierowców, organizując trzykrotnie przejazdy kolumn samochodowych według przyjętych wcześniej założeń taktycznych, przy udziale żołnierzy z plutonu regulacji ruchu. W ćwiczenia te zaangażowano cały sprzęt samochodowy i motorowy batalionu. Jednocześnie w poszczególnych kompaniach prowadzone były w tym okresie kursy radiowe dla radiooperatorów załóg czołgowych.

Nowy dowódca wprowadził także nowe zwyczaje. Od 13 czerwca w każdą sobotę odbywał się apel batalionu, podczas którego żołnierze w pełnym oporządzeniu, ustawieni w czworobok stawali przed majorem Sokołowskim. Dowódca witał żołnierzy słowami *Czołem Pancerniacy!*, po czym następowało wciągnięcie polskiej flagi na maszt (zdejmowano ją wieczorem w każdy piątek), poprzedzone graniem przez trębacza hasłem Wojska Polskiego. Następnie śpiewano „Kiedy ranne wstają zorze” i dowódca batalionu przystępował do omawiania spraw bieżących. Jak odnotował kronikarz: *Zauważone w ciągu tygodnia (...) niedociągnięcia w wyszkoleniu, brak w umundurowaniu, drobne wykroczenia w dyscyplinie zewnętrznej są tematem przemówienia. Pilny obserwator pomimo, że Dca nie wymienia nazwisk poznałby tych o których mowa – tych którzy właśnie podpadli. A tych co „podpadają” robi się z każdym tygodniem mniej.* Dowódca Baonu prócz słów przełożonego do podwładnych, wychowawcy do swych wychowanków, ma także słowa ojca do

swych synów. Każdy apel kończył się odśpiewaniem przez żołnierzy „Roty”.

Pierwsze dni lipca minęły pod znakiem przygotowań do ćwiczeń batalionowych, które polegać miały na „obronie lotniska” w Cohinfield. 8 lipca wzięły w nim udział czołgi 3. kompanii pod dowództwem por. Romana Proszka. Pozostali żołnierze batalionu uczestniczyli w nich pełniąc rolę piechoty zmotoryzowanej. Kolejne ćwiczenia – tym razem dwustronne – odbyły się 19 lipca, a ich tematem była walka spotkaniowa dla jednej ze stron i działania opóźniające dla drugiej. Podczas ćwiczenia załogi czołgów zaskoczyły nie tylko dowództwo dywizji, ale też samych Szkotów i pokonali żelazne zapory czołgowe, które miały być nie do pokonania! W kronice batalionu zanotowano: *Pokonanie tych przeszkód jako typowych na terenie W. Brytanii przez czołgi ćwiczebne Covenanter zaskoczyło zarówno Home Guard jak i nasze oddziały, którym wpajano, że tego rodzaju przeszkody należy uprzednio niszczyć ogniem działek. Oficer łącznikowy angielski, w kilka dni później żądał szczegółowych danych: kto jechał, ile czołgów przeszło, jakie powstały uszkodzenia w tych czołgach, tłumacząc, że dane te są mu potrzebne w celu podania Scottish Command, które zostało zaskoczone zniszczeniem typowych przeszkód przez czołgi ćwiczebne prowadzone przez Polaków, co jak zaznaczył było sensacją dla dowództwa szkockiego.* Cała sprawa była poważna i wymagała faktycznie wyjaśnienia. Ostatecznie okazało się, że polscy żołnierze wykryli „dziurę w systemie”, a przeszkody w Duns były nieprawidłowo założone przez Home Guard.

2 sierpnia rozpoczęły się z kolei, zorganizowane przez dowództwo szkockie, ćwiczenia „Dryshod”. Polska dywizja ze swojego stanu wydzieliła do nich Grupę Pancerną pod dowództwem ppłk. Franciszka Skibińskiego, w skład której weszły elementy 65., 66. i 67. batalionu czołgów. Na dowódcę tego „pułku pancernego” wyznaczony został major Sokołowski. W jego skład weszło między innymi 50 Covenanterów, ale w samych ćwiczeniach wzięło ich udział tylko 48. Dwa czołgi popsuły się w drodze, zaledwie 10 mil od wyjścia z obozu.

Ćwiczenia zakończyły się 11 sierpnia. Dowódca dywizji, gen. Stanisław Maczek był zadowolony i dał temu wyraz w rozkazie nr 6/42 wydanym trzy dni później, w którym pisał: *Stwierdziłem, że wszyscy żołnierze 1. Dywizji Pancerniej, biorący udział w ćwiczeniu „Dryshod” dotożyli wszelkich starań aby wypełnić jak najlepiej powierzone im zadanie.*

Po raz pierwszy Pułk Pancerny stanowiący rdzeń grupy ćwiczebnej ppłk. dypl. Skibińskiego współdziałał w wykonywaniu działań taktycznych ze wszystkimi

rodzajami broni wchodzącymi w skład Dywizji. Zadania te w wielu wypadkach były typowymi dla Dywizji Pancernej. Sądzę, że wyszło to jaskrawo, że żaden z oddziałów nie byłby w stanie je wykonać samodzielnie. Mam nadzieję, że wszyscy żołnierze rozumieli konieczność zgrania się i zorganizowanego wspólnego wysiłku.

Pułk Pancerny mjr. Sokołowskiego działał bardzo dobrze, wspierany równie dobrze przez bratnie bronie. Niech ćwiczenie „Dryshod” będzie tym pierwszym krokiem do wspólnego poznania się – do zrozumienia idei Dywizji Pancernej – jej zadań i sposobu działania. Dla batalionowego kronikarza jednak inne wydarzenie miało wręcz symboliczne znaczenie. Pisał on, że: Podczas działań w bardzo zapadłej farmie (...), gdzie żołnierze nasi zajechali z cysterną po wodę zostali zaproszeni na „cup of tea”, a córka farmera w wieku około lat 14stu doskonale zagrała im na pianinie Hymn Narodowy Polski (...). Daje to jeszcze jeden dowód wielkiej przyjaźni Szkotów do nas Polaków.

Pierwszy pułk, pierwszym pułkiem

Mniej więcej w tym samym czasie rozkazem Naczelnego Wodza i Ministra Spraw Wojskowych zmieniono nazwy oddziałów pancernych wchodzących w skład dywizji, m.in.: 16. Brygada Czołgów na 16. Brygadę Pancerną, 65. Batalion Czołgów na 1. pułk pancerny, 66. Batalion Czołgów na 2. pułk pancerny, 67. Batalion Czołgów na 3. pułk pancerny, Zmotoryzowany Batalion Strzelców 16. Brygady Czołgów na 16. Batalion Dragonów. W nowych pułkach pancernych zniesiony został podział na kompanie, które zostały zastąpione przez szwadrony. Wraz z tą zmianą rozszerzone zostały także uprawnienia ich dowódców, którzy mogli obecnie urlopować oficerów, a także wydawać pozwolenia na zawarcie związku małżeńskiego podoficerów i szeregowych.

1 września w pułku nastąpiły poważne zmiany kadrowe. Do 2. pułku pancernego przesunięto 12 oficerów i podoficerów. Na ich miejsca z 2. pułku pancernego przeniesiono ośmiu. W części objęli oni stanowiska: d-cy szwadronu dowodzenia – por. Jan Kłuzniak, dowódca 1. szwadronu – por. Ludwik Makiełło, z-ca d-cy 3. szwadronu – por. Leon Kowalczyk. Już w nowym składzie pułk wziął udział 3 września w kolejnych ćwiczeniach brygadowych, tym razem mających na celu nauczyć dowódców: składania kolumn, dowodzenia kolumną w marszu, utrzymania nakazanej szybkości i gęstości kolumn, regulacji ruchu i znakowania kolumn na trasie marszu oraz biernej i czynnej obrony przeciwlotniczej. Z ko-



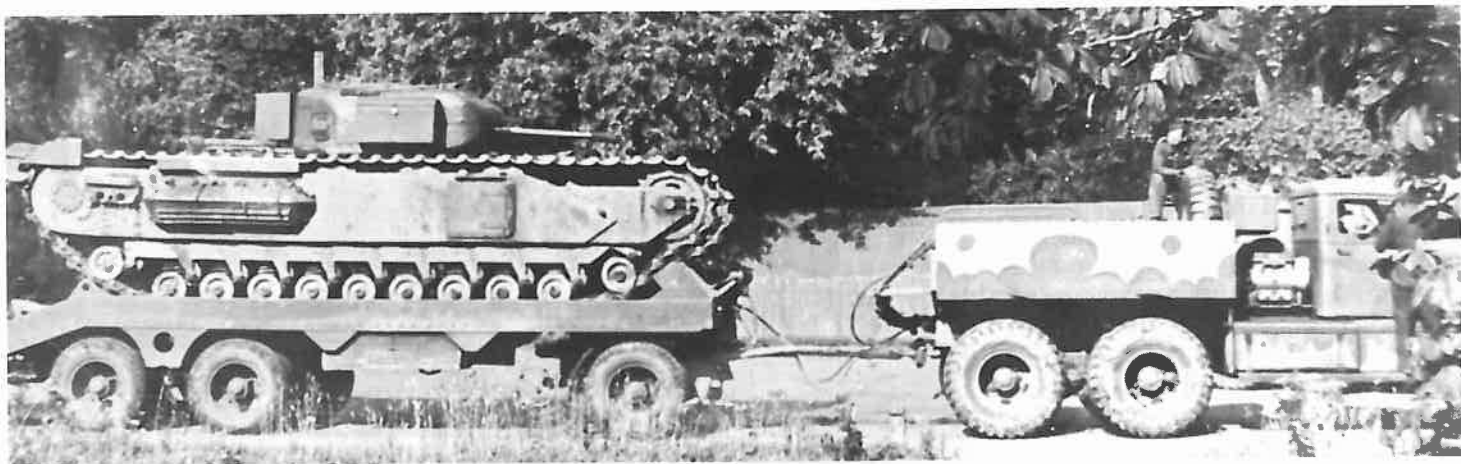
Nowy dowódca 65. batalionu czołgów, major Bolesław Sokołowski podczas ćwiczeń dwustronnych w lipcu 1942 roku. Major Sokołowski oraz towarzyszący mu żołnierz batalionu mają na lewym rękawie munduru naszytą odznakę 16. Brygady Czołgów, tzw. „Smoka”. Rozkazem Naczelnego Wodza z 30 lipca 1942 roku noszenie tej odznaki zostało zniesione. Została ona zastąpiona przez jednolitą odznakę dla wszystkich oddziałów i pododdziałów wchodzących w skład 1. Dywizji Pancernej, popularną „Wiewiórkę”. Żołnierzom 16. Brygady Czołgów zezwolono na noszenie znaku ich brygady jako metalowej odznaki na kieszeni munduru [Fot. kolekcja autora]

lei szeregowi mieli nabyć umiejętności takie jak: utrzymywanie nakazanego tempa i gęstości, przestrzegania sygnalizacji i zarządzeń posterunków regulacji ruchu, zachowania w czasie postoju i obrony przeciwlotniczej. Kolejne ćwiczenia we wrześniu miały miejsce: 10., 14., 17. i 30. W następnym miesiącu ćwiczone z podobną intensywnością: 1., 8., 14., 20., 22. i 28. Tematem ćwiczeń było m.in.: natarcie szwadronu pancernego przy wsparciu dyonu artylerii, wypróbowanie łączności między szwadronem pancernym a dyonem artylerii podczas ostrego strzelania oraz marsz bojowy pułku pancernego i jego rozwinięcie do walki z bronią przeciwpancerną nieprzyjaciela.

23 października odbyła się z kolei wizyta Naczelnego Wodza, który dokonał przeglądu oddziałów dywizji. Generał Sikorski wyjechał bardzo zadowolony, czego wyrazem był wysłany później telefo-

gram, w którym pisał: *W imieniu służby dziękuję Dowódcy i żołnierzom dywizji za doskonale opanowanie techniczne sprzętu oraz bardzo dobrą postawę i wygląd zewnętrzny. W dalszych trudach niech Wam wszystkim będzie zachętą myśl o zwycięskim powrocie do naszego umiłowanego a udręczonego Kraju. Jest on dzisiaj bliższy niż sami myślimy.*

Proces szkolenia i ćwiczeń został nieco zahamowany pod koniec roku. Po części były temu winne warunki atmosferyczne, które nie sprzyjały pobytom w polu. Niemniej, w ostatnim kwartale 1942 roku pułk wykonał zakładany plan ćwiczeń. Najgorzej wyglądała sprawa nauki języka angielskiego. Jak podkreślono w „Rocznym sprawozdaniu oświatowym”: (...) *wyniki pracy można by określić jako zupełnie negatywne. Lekcje (...) jakkolwiek przewidziane w tygodniowych rozkładach zajęć odbywały się albo się nie odbywały. Przy-*



Ćwiczenia „Dryshod”, 2 sierpnia 1942 roku [Fot. kolekcja autora]

czynny tego stanu rzeczy były dwójakie. W pierwszym rzędzie brak ciągłości. Rzadko kiedy ci sami uczniowie uczestniczyli w dwóch kolejnych lekcjach, gdyż liczne służby i zapotrzebowania do prac względnie inne konieczności służbowe, stwarzały ustawicznie płynne stany pododdziałów. Z drugiej strony brak zrozumienia na niższych szczeblach dowódczych, oraz brak dopilnowania programów – działały na niekorzyść przedsięwzięcia. Była też niewątpliwie trzecia przyczyna, o której wzmiankowano już wcześniej. Żołnierz będący na co dzień w grupie i rzadko samodzielnie poruszający się po najbliższej okolicy, konieczności nauki sojuszniczego języka nie widział.

W Wigilię 1942 roku zajęcia zostały skrócone i zakończyły się w południe. Kronikarz pisał: Wieczera Wigilijna w poszczególnych pododdziałach, z tym, że szwadron dowodzenia urządził ją w świetlicy Pułku, zaś szwadron 3-ci w sali kantyny NAAFI. Pozostałe pododdziały t.j. szwadron 1-szy i 2-gi w swoich salach jadalnych.

Dowódca Brygady wraz z Dowódcą Pułku składał życzenia w poszczególnych pododdziałach od godz. 17.40 do godz. 18.30. Po tradycyjnym przetłumaczeniu się oplatkiem, złożeniem życzeń oraz krótkim przemówieniu Dcy Pułku – szwadrony zasiadały do suto zastawionych tego wieczoru stołów, przy których także nie zabrakło

zaproszonych gości Szkotów, oraz rodzin poszczególnych żołnierzy. Po wieczerzy, przy zapalonych choinkach śpiewano koledy. O godz. 24.00 odprawiono pasterkę, w której wzięli liczny udział żołnierze pułku.

Styczeń 1943 roku rozpoczął się od zmian organizacyjnych w pułku. Rozkazem dowódcy 16. Brygady Pancerniej z 9 stycznia zorganizowany został pluton rozpoznawczy pozostający pod względem ewidencyjnym i gospodarczym w szwadronie dowodzenia. Na dowódcę plutonu wyznaczony został por. inż. Leon Ignacy Hertz, a obowiązki jego zastępcy objął sierż. podch. Stanisław Zaremba. Do nowopowstałego plutonu przeniesiono ośmiu szeregowych z 1. szwadronu, siedmiu szeregowych z 2. szwadronu i 11 szeregowych z 3. szwadronu. Ponadto zorganizowany został (także w ramach szwadronu dowodzenia) pluton łącznikowy, na którego dowódcę wyznaczony został asp. Stanisław Kwaśnik (zastępca sierż. podch. Stanisław Zaremba). Do plutonu weszli szeregowi ze szwadronu dowodzenia oraz czterech szeregowych z 1., 2. i 3. szwadronu.

Oczywiście przez cały czas kontynuowane było szkolenie. W zakresie wyszkolenia bojowego obejmowało ono: zbiorowe ćwiczenia bojowe szwadronów pancernych, ubezpieczenie w terenie średnio pokrytym, szkolenie plutonu rozpoznawczego i łącznikowego prowadzone głównie pod kątem samodzielnego wykonywania zadań, ale także współpracy z pozostałymi pododdziałami pułku. W ramach programu wyszkolenia strzeleckiego (pancernego) wykonano strzelanie wkładkowe i śrucinowe oraz ćwiczone władanie bronią, rozkazodawstwo, usuwanie zacięć, ocenę odległości i doskonalenie pracy załogi w wieży dwuosobowej. Zintensyfikowane zostało także szkolenie w zakresie porozumiewania się przez radio. Zorganizowany został kurs radiooperatorów, w którym wzięło udział 15 żołnierzy oraz kurs tego samego typu dla dowódców czołgów, w którym uczestniczyło 20 żołnierzy. W odniesieniu do poszczególnych pododdziałów osiągnięte rezultaty podsumowywano w „Kwartalnym sprawozdaniu wyszkoleniowym”, w którym stwierdzano: a/ pluton – nie wszystkie możliwe fragmenty zostały przećwiczone, a to ze względu na brak terenu ćwiczebnego. Jednak pluton czołgów jest wyszkolony dobrze. b/ pluton specj. rozpozn. łącznikowy – dość dobry, jeśli się weźmie pod uwagę konieczność szkolenia bojowego od podstaw (element z Rosji). c/ szwadron: przeprowadzone ćwiczenia szkieletowe, bojowe, doskonalenie w dziedzinie wyszkolenia specjalistów, wewnętrzne kursy organizowane przez szwadrony, oraz wynik ćwiczeń wskazuje na dobre wyszkolenie szwadronów. d/ tabory: zna-

czące postępy w wyszkoleniu osiągnięte zostały dzięki ćwiczeniom kwatermistrzowskim. Ogólny wynik wyszkolenia oceniam jako wystarczający. W tym samym dokumencie dowódca pułku zwracał uwagę na główne trudności w procesie szkolenia, a mianowicie: 1/ Brak placu ćwiczeń, 2/ Brak amunicji ostrej do Boys'a, 3/ Brak amunicji do pistoletu (rewolweru), 4/ Zły stan techn. carrierów i Beverette, 5/ Duży rozchód żołnierzy na służby, urlopy, szpitale, 6/ Duże serwitary pułku na rzecz obsady pers. obcych kursów, 7/ Brak ostatecznie zatwierdzonego etatu. Na przyszłość ppłk. Sokołowski zalecał: 1/ odbyć strzelanie z dział 6 funt. 2/ szkolić bojowo, współpracując z bronią, dążyć do rozwijania się w terenie, 3/ doskonalić jazdę czołgami po przeszkodach, 4/ przeprowadzić strzelanie OPL dla załóg czołgowych oraz z samochodu dla plut. techn. gosp.: z kb Boys'a, z pistoletu. 5/ szkolić patrole rep. w obsłudze radiostacji, 6/ doskonalić posługiwanie się busolą, 7/ przeszkolić po 3 ludzi/szwadron w obsłudze napędu wieży, 8/ przeprowadzić naukę rozpoznania sprzętu panc. npla i własnego, 9/ szkolić praktyczne celowanie plotn do samolotu w locie, 10/ szkolić w jeździe na nowych Crusaderach, 11/ ustalić znakowanie pojazdów mechanicznych. Pobocznym następstwem oceny wyszkolenia, dla żołnierzy jednak bardzo odczuwalnym, było wprowadzenie od 11 marca obowiązkowych ćwiczeń wychowania fizycznego. Stan kondycji żołnierzy nie był najlepszy. Ponadto w całej dywizji zarządzono, aby każdy piątek od 26 marca był tzw. „Dniem radio”. W dniu tym nie wolno było posługiwać się w wewnętrznej komunikacji telefonami, a jedynie radiostacją, co miało doprowadzić do nabycia praktycznych umiejętności posługiwania się sprzętem.



Szkolenie praktyczne, czyli „jak wygląda Niemiec?” Żołnierze batalionu zapoznają się z oporządzeniem nieprzyjaciela [Fot. kolekcja autora via M. Słowiński]

W cieniu Katynia – strzelnica w Kirkcudbright

26 kwietnia 1943 roku Sowiecka Rosja zerwała stosunki dyplomatyczne z polskim rządem. Odkrycie grobów katyńskich miało dla nastrojów wojska duże konsekwencje. Kronikarz pułku zanotował w tych dniach: *Komentarzom z racji masowego mordu pod Smoleńskiem niema końca. Żołnierze wierzą, że naszych „aliantów” spotka w końcu należna im kara za cierpienie naszego Narodu spowodowane jedynie tylko tem, że chciał pozostać wolnym i nie uznawał hasel komunistycznych wschodnich barbarzyńców. Polacy znają doskonale „wolność ludów” pozostających pod jarzmem wyrafinowanych zbrodniarzy komunistycznych. Dorównać im w sztuce mordowania niewinnych może tylko „Gestapo” a nawet i tych ostatnich zdołali przewyższyć.*

Nastroje wojska nie mogły jednak mieć wpływu na szkolenie. Ćwiczenia musiały się odbywać dalej, a pomysłem dowództwa na oderwanie myśli żołnierzy od „wielkiej polityki” była ich intensyfikacja. Sprzyjała temu bardzo ładna pogoda, było ciepło i bardzo słonecznie. Zająć było naprawdę dużo. 26 maja pułk wyjechał na strzelnicę w Kirkcudbright. 1. i 2. szwadron ćwiczyć miał na niej wyszkolenie strzeleckie, 3. szwadron wyszkolenie bojowe poszczególnych plutonów. Dzień później, transportem kolejowym na strzelnicę odjechały czołgi, 3 czerwca wyruszyło tam dowództwo. Strzelnica była zorganizowana na wzór brytyjski, a jej teren był urozmaicony tarczami ruchomymi, tarczami pokazującymi się na czas i grupami tarcz, które umieszczone były z reguły w trudno dostępnym terenie. Określenie czy uzyskano trafienie odbywało się za pomocą tzw. tarczowych lub przez własną obserwację.



Żołnierze batalionu podczas ćwiczeń w październiku 1942 roku. Na rękawie jednego z nich widoczna „Wiewiórka”, nowy w tamtym czasie znak dywizyjny [Fot. kolekcja autora]

Podczas ćwiczeń strzelali indywidualnie zarówno dowódcy czołgów, jak i ich etatowi strzelcy, którzy oddali 156 strzałów. Następnie odbyło się strzelanie pojedynczych czołgów, w którym wzięły udział 52 załogi (16 załóg z każdego szwadronu i cztery załogi plutonu czołgów dowódcy). Zużyto w nich 229 pocisków. Ostatnim elementem było strzelanie plutonami. Wzięło w nim udział 16 plutonów, a strzelania wykonywali tylko strzelcy etatowi. W praktyce wyglądało to następująco: *Czołgi po załadunku amunicji, zestrojeniu sieci i sprawdzeniu wszystkich urządzeń, po otrzymaniu rozkazu do ruszenia, w kolumnie dochodziły do podstawy wyjściowej, gdzie oczekiwały na rozkaz rozpoczęcia strzelania.*

Każdemu plutonowi towarzyszył czołg wsparcia, z którego dowódca szwadronu udzielał pewnych wskazówek i poprawek wypływających z nieregularnego zachowania się plutonu w akcji, co pozwalało mu równocześnie na szczegółową obserwację szyków jak i prowadzonego ognia. Zależnie od warunków atmosferycznych czołg osłaniał nacierający pluton dymami przed ogniem pozorowanych działek ppanc. Dotacja amunicji na każdy czołg wynosiła: 16 pocisków do działek; 450 pocisków do KM Besa.

Rozkaz do wyruszenia pluton otrzymywał od Dowódcy Szwadronu, który wydawał go po porozumieniu się z wieżą kontrolną. Trasa wynosiła około 3 klm. i można ją podzielić na trzy horyzonty, z których to pluton z pozycji półzakrytych ostrzeliwał z działek dalekie i niektóre z nich w ruchu cele. Pomiędzy horyzontami rozstawiona była wielka ilość celów mniejszej wagi, które należało ostrzeliwywać z Besa, i których obserwacja mogła wpłynąć na niezauważenie celi najniebezpieczniejszych. Poza tym bardzo ważnym było jak najszybsze ostrzelanie z Besa ukazujących się przy przekraczaniu horyzontów – działek ppanc.

Nowe miejsce postoju

Podczas gdy załogi czołgów przebywały na strzelnicy, pozostała część pułku została przeniesiona do nowego miejsca postoju w rejonie Cambridge, obóz Fernham Camp. Pierwszy transport wyruszył tam już 10 czerwca. Dwa dni później zajęcia na strzelnicy dobiegły końca i załogi pancerne także udały się do nowego domu. Zakwaterowanie w Fernham Camp nie odbiegało standardem od Duns, tu także do dyspozycji żołnierzy oddano blaszane baraki. Obok 1. pułku pancernego zostały w tym rejonie dyslokowane także: 2. i 3. pułk pancerny oraz 16. kompania warsztatowa. 14 czerwca oficjalnie, podczas zbiórki wszystkich oddziałów podniesiono polską flagę na nowym miejscu postoju. Niestety żołnierze nie mogli chwilowo zaspokoić swojej ciekawości i poznać najbliższej okolicy. Generał Maczek od 16 czerwca zakazał wydawania przepustek i udzielania urlopów, aż do chwili skoncentrowania całej dywizji w nowym miejscu. Jednocześnie zapowiadano dalszą intensyfikację ćwiczeń. Faktycznie, w drugiej połowie miesiąca odbywały się one niemalże codziennie.

Podobnie było w lipcu. 9 i 10 odbyło się ćwiczenie bojowe „Wisła”, które miało za cel praktyczne przeciwienie w maksymalnie realistycznych warunkach zagadnień dowodzenia, łączności i zaopatrywania w marszu, na postoju oraz w natarciu. 12 lipca pułk ćwiczył z pozorowanym nieprzyjacielem, a w nocy wykonał pozorowane natarcie. 16 lipca odbyły się dwustronne ćwiczenia w zakresie prowadzenia pościgu i działań opóźniających. Następnego dnia w całym pułku konserwowano sprzęt pancerny i motorowy. 19 lipca odbyły się ćwiczenia indywidualne. 20 lipca dokonano przeglądu sprzętu, a kolejny dzień żołnierze spędzili na strzelnicy śrucinowej. Na 24 lipca zapowiadano kolejne dwustronne ćwiczenia

pułkowe, ponownie związane tematycznie z prowadzeniem pościgu i działaniami opóźniającymi. Pod koniec miesiąca z kolei dowódca dywizji zarządził dwudniowe ćwiczenia „Warta”, których celem było: *danie oddziałom możliwości praktycznego przeciwienia zagadnień dowodzenia, łączności i zaopatrywania.* W praktyce było to powtórzenie ćwiczeń „Wisła” z tą istotną różnicą, że obserwował je nowy Wódz Naczelny generał Sosnkowski. Już to krótkie zestawienie pokazuje, że żołnierzy starano się maksymalnie zająć i nie mieli oni zbyt wiele czasu dla siebie. W sierpniu było podobnie. Od 7 do 11 odbywały się ćwiczenia „Snaffle”, w których po raz pierwszy wzięła udział cała polska dywizja. Po ich zakończeniu generał Maczek w Rozkazie dziennym nr 39 zwrócił się do żołnierzy słowami: *Ćwiczenia te były naszym pierwszym egzaminem i mogę z zadowoleniem stwierdzić, że egzamin ten wypadł dobrze. To samo stwierdził w liście do mnie – kierownik ćwiczenia gen. Cammell, dowódca Easter Command, pisząc: „Zdaniem moim pierwsze ćwiczenie Dywizji w pełnym jej składzie, wypadło bardzo dobrze. Dywizja od chwili przyścia do obecnego rejonu zrobiła wielki krok naprzód na drodze do osiągnięcia gotowości bojowej”.* Po tym sukcesie dano wojsku nieco odpocząć – 230 szeregowych 1. pułku pancernego otrzymało trzydniowy urlop wypoczynkowy.

W pierwszych dniach października wśród żołnierzy pułku zaczęła krążyć plotka o ponownym przebrojeniu oddziału. Snuto rozmaite domysły co do sprzętu, który miał być dostarczony, a co niektórzy byli przekonani, że zostaną im zwrócone ulubione Churchille. Rzeczywistość była jednak inna i 21 października 1. pułk pancerny otrzymał na swoje wyposażenie pierwsze czołgi typu *Sherman*. Tego samego dnia pułk otrzymał znaczące uzupełnienie w postaci kilkudziesięciu żołnierzy przeniesionych z 3. pułku pancernego. Pod koniec października pułk miał już 17 nowych czołgów i rozpoczął na nich intensywne szkolenie. Żołnierze byli zadowoleni. *Pułk dostaje wreszcie – odnotował kronikarz – nowe czołgi, które wygrały kampanię Libijską i wygrywają we Włoszech.* Jednocześnie wyrażał pragnienie wszystkich: *może będzie to wreszcie ostatnia reorganizacja.* W kwestii sprzętu kronikarz nie pomylił się, los związał pułk z Shermanami całkowicie i ostatecznie. Jednostkę czekały jednak jeszcze zmiany organizacyjne będące konsekwencją przeobrażeń całej dywizji.

5 listopada 1943 roku 16. Brygada Pancerna została przemianowana na 10. Brygadę Kawalerii Pancernej, w skład której weszły 1. i 2. pułk pancerny, 24. pułk ułanów i 10. batalion dragonów. Puł-

kownik Tadeusz Majewski, który objął jej dowodzenie w rozkazie dziennym zwrócił się do jej żołnierzy słowami: *Z dniem dzisiejszym obejmuję dowództwo nad 10. BRYGADĄ KAWALERII PANCERNEJ w nowym składzie. Brygada ta łączy w swych szeregach oddziały Kawalerii i Broni Pancernej. Żądam od wszystkich żołnierzy jak najdalej idącego koleżeństwa i poczucia braterstwa broni. Żądam poszanowania wzajemnych tradycji i zwyczajów.*

Celem bezpośrednim, do którego musimy dążyć, jest złączenie się w jednolitą i zwartą jednostkę jeszcze przed wejściem do boju. Celem dalszym stworzenie wartościowych oddziałów, z których powstaną w odrodzonej Polsce nowe i jednolite wojska pancerne.

Wreszcie żądam wyzbycia się i tępienia wzajemnych niechęci i uprzedzeń, jeżeli jeszcze gdziekolwiek one istnieją. Brygada powinna być symbolem zjednoczenia ludzi i oddziałów wychowanych według dawnych wzorów, dla stworzenia nowoczesnych zespołów pancernych, które zachowają z przeszłości to, co jest wartościowe i istotne, cały wysiłek włożą w budowanie przyszłości.

W pracy organizacyjnej i wyszkoleniowej na najbliższy okres każdy dowódca musi mieć przed oczami jeden zasadniczy cel: **PRZYGOTOWANIE SWEGO ODDZIAŁU DO WALKI.** Ten czynnik musi być jedynym przy pobieraniu wszelkich decyzji.

Dzień przed tą zmianą żołnierzy pułku zaskoczyła inna, dużo bardziej istotna dla nich informacja. Dotychczasowy ich dowódca, ppłk. Bolesław Sokołowski wyznaczony został przez Naczelnego Wodza na stanowisko dowódcy 16. Brygady Pancernej. Na jego miejsce powołano, przeniesionego z 2. pułku pancernego, majora Aleksandra Stefanowicza. 15 listopada odbyło się oficjalne pożegnanie staro-
go dowódcy. Kronikarz pułku zanotował w tych dniach: *Odejście z pułku dotychczasowego dowódcy (...) sądząc z komentarzy żołnierskich, zostało odczute jako strata dla oddziału. Bodajże po raz pierwszy w historii Pułku zjednanie dowódcy z oddziałem było tak głębokie i oparte na tak trwałych podstawach (...). Piszący te uwagi, nie spotkał się nigdy na przestrzeni czasu w którym ppłk. Sokołowski był dowódcą pułku, z jakimkolwiek krytykami, natomiast żołnierze podkreślali przy każdej okazji „że z takim dowódcą pójdą na front z zapalem” (...). Z wielkim żalem żegnały Go oddane Mu serca żołnierskie 1. Pułku Pancernego. Nowo wyznaczonego dowódcy nie można było chwilowo w pułku przywitać, ponieważ przebywał na kursie szkoleniowym. W tym stanie rzeczy w jego zastępstwie dowództwo pułku objął kapitan Mieczysław Malinowski, który sprawował je do 29 listopada, kiedy*



Kolejne ćwiczenia. Tym razem z łączności [Fot. kolekcja autora via M. Słowiński]

major Stefanowicz przejął pułk pod swoje skrzydła. Dwa dni wcześniej rozkazem dowódcy dywizji ustalono także obowiązujące do końca wojny zasady znakowania pojazdów mechanicznych 1. pułku pancernego: *a/ numer rozpoznawczy „51” tło czerwone – cyfry białe. LAD cyfry białe na tle pasów niebiesko-żółto-czerwonych. b/ figury geometryczne /konturowe/ – znaki pododdziałów – barwa czerwona.*

Rok poprzedzający wejście pułku do walki powoli dobiegał końca. 24 grudnia żołnierze spędzili swoją ostatnią wojenną Wigilię w Szkocji. Od 20.30 dowódca pułku rozpoczął odwiedzanie każdego z pododdziałów i składał wojsku życzenia, łamiąc się z nim opłatkami. Pierwszy i drugi dzień świąt był wolny od zajęć i żołnierze mogli odpocząć po dwóch poprzednich miesiącach obfitujących w szkolenia i ćwiczenia. Wojsku było to potrzebne. Ostra zima zbierała swoje żniwo, rzadko który z żołnierzy nie był mniej lub bardziej przeziębiony. Powoli stawało się to problemem, bowiem w pułku przez sześć miesięcy nie było lekarza i osoby wymagające pomocy medycznej musiały jeździć do Duns, gdzie przyjmował je lekarz 10. batalionu dragonów. Jeszcze gorzej przedstawiała się

kwestia opieki dentystycznej. Przy bólu zęba żołnierze na żadną pomoc liczyć nie mogli, chyba że zaprzyjaźniony Szkot zaprowadził zbolełego nieszczęśnika do lokalnego specjalisty.

Wejście pułku w ostatnią fazę przygotowań do akcji zbrojnej powoli stawało się jednak jasne i coraz bardziej widoczne. Szkolenie goniło szkolenie. Od 14 do 18 stycznia zapowiedziano kolejne strzelania z Shermanów. Kolejne odbyło się 24 stycznia. Na 4 lutego zapowiedziane zostały z kolei ćwiczenia szkieletowe noszące nazwę „Walka szwadronu straży przedniej”. Od 7 do 10 lutego kontynuowane było ostre strzelanie. Nim minął kolejny tydzień, a czołgi pułku ponownie pojawiły się na strzelniczy.

Podobnie jak dwa pierwsze miesiące roku, minęły także dwa kolejne. Ich monotonię przerwała 13 marca 1944 roku wizyta generała Bernarda Montgomery’ego, który przyjechał na inspekcję dywizji. Jak poinformowano w specjalnym komunikacie Montgomery zgodnie z planem wizyty *wygłosi przemówienie do wojska oraz będzie rozmawiał z poszczególnymi żołnierzami w czasie przeglądu.* Z 1. pułku pancernego Brytyjczykowi miał być

przedstawiony major Aleksander Stefanowicz.

Po przyjeździe do dywizji Montgomery przywitał się żołnierzami po polsku słowami: CZOŁEM ŻOŁNIERZE! Następnie rozpoczął przegląd między szeregami bardzo wolno, zadając niektórym pytania. Specjalnie interesowali Go ci żołnierze, którzy służą w Armii Polskiej po dostaniu się do niewoli bryt. w Afryce z korpusu Rommle – niegdyś przymusowo wcieleni do tej armii z poznańskiego i pomorza.

Po przeglądzie Montgomery wygłosił krótkie przemówienie, w którym dał wyraz swojemu zadowoleniu z przeprowadzonego przeglądu. Dwa dni po jego wizycie do dowódcy dywizji generała Maczka wpłynęła jego depesza, w której pisał: Dowódca 21. Grupy Armii Gen. Montgomery po dokonaniu przeglądu Oddziałów Dywizji polecił mi wyrazić w Jego imieniu wszystkim żołnierzom Dywizji uznanie, za ich dziarski żołnierski wygląd. Generał Montgomery zakomunikował mi, że wrażenie jakie odniósł On z pierwszego zetknięcia się z Dywizją upoważnia Go do wiary w jej przyszłość na polu niedalekiej już bitwy.

Niespełna pięć miesięcy później polscy żołnierze wyruszyli na front, przechodząc drogę od Caen do Wilhelmshaven. W wydanej dwa lata po wizycie Montgomery'ego książce zatytułowanej „1. Pułk Pancerny w walce” jego autorzy z dumą pisali: Pułk, jak i wiele innych oddziałów Wojska Polskiego na obczyźnie, przeżywał wiele reorganizacji i zmieniał parokrotnie nazwę, przeważnie w zależności od Wielkiej Jednostki w jakiej skład wchodził. Bez względu jednak na to czy nazywał się I Batalionem Czołgów, który w składzie 10. Brygady Kawalerii brał udział w Kampanii Francuskiej, przyczyniając się do zdobycia miejscowości Montbard, czy 65. Batalionem Czołgów w Szkocji, czy ponownie I Batalionem w składzie 16. Brygady Pancernej od jesieni 1942 roku, zawsze i w każdym wypadku jest to ten sam Pułk, ten sam oddział, który silnymi więzami zespółił tych wszystkich, którzy kiedyś w tym oddziale służyli i służą obecnie. ■

Bibliografia

- IPMS, Dzienniki działań i kroniki, sygn. C 66, Kronika 1. Pułku Pancernego b 1. Batalionu Czołgów b. 65. Batalionu Czołgów, t. I za czas od dnia 6 XII 1940 do dnia 29 IX 1941.
- IPMS, Dzienniki działań i kroniki, sygn. C 66, Kronika 1. Pułku Pancernego b 1. Batalionu Czołgów b. 65. Batalionu Czołgów, t. II za czas od dnia 21 IX 1941 do dnia 30 XII 1942.
- IPMS, Dzienniki działań i kroniki, sygn. C 66, Kronika 1. Pułku Pancernego b 1. Batalionu Czołgów b. 65. Batalionu Czołgów, t. III. Za czas od dnia 1 I 1943 do dnia 11 X 1943.
- IPMS, Dzienniki działań i kroniki, sygn. C 66, Kronika 1. Pułku Pancernego b 1. Batalionu Czołgów b. 65. Batalionu Czołgów, t. IV. Za czas od dnia 12 X 1943.
1. Pułk Pancerny w walce. od Caen do Wilhelmshaven od Caen do Wilhelmshaven, Bruges 1946.
- Tym J. S., 1. Dywizja Pancerna. Organizacja i wyszkolenie, Warszawa 2009.



Ćwiczenia „Warta” obserwowane przez Naczelnego Wodza generała Kazimierza Sosnkowskiego [Fot. kolekcja autora via M. Słowiński]

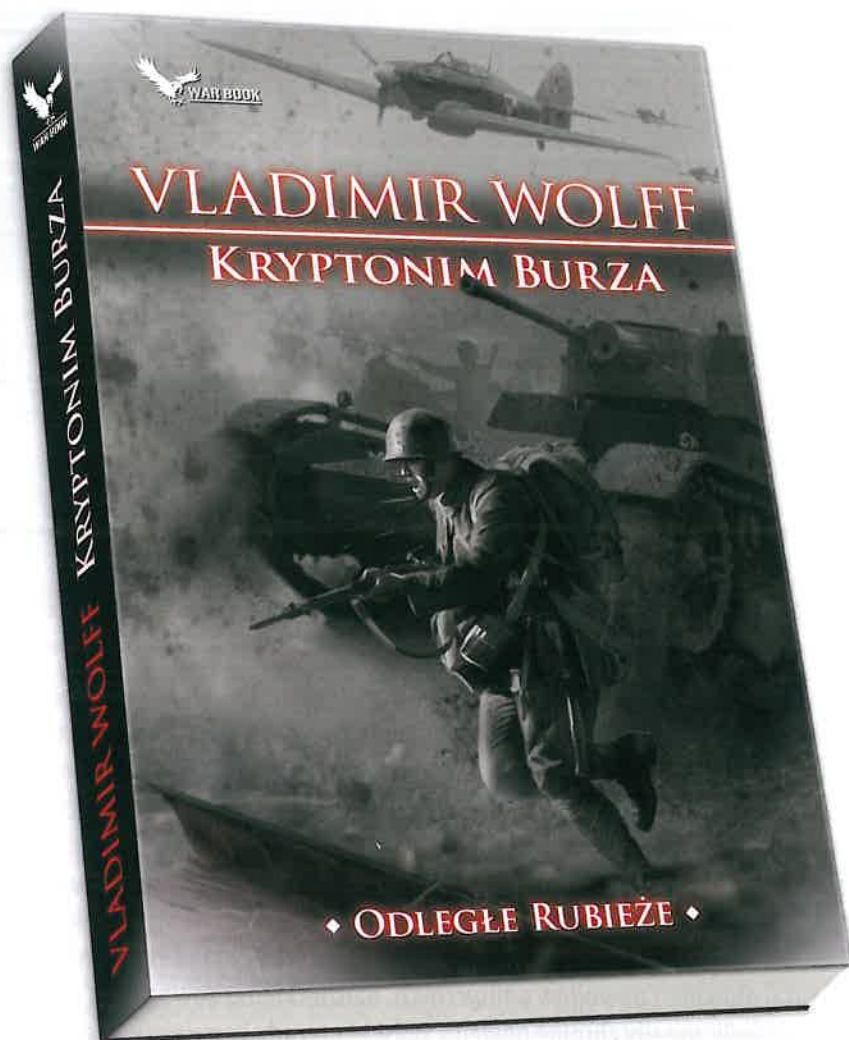


Generał Bernard L. Montgomery dokonuje przeglądu 1. pułku pancernego w towarzystwie majora Aleksandra Stefanowicza [Fot. kolekcja autora]



WAR BOOK

NADZIEJA JEST W ZWYCIĘSTWIE



VLADIMIR WOLFF KRYPTONIM BURZA ODLEGŁE RUBIEŻE

We wrześniu 1939 roku nie doszło do wojny.
Wybuchła dopiero dwa lata później, ze zdwojoną siłą.

Związek Radziecki napada na Polskę.
Najpotężniejsza armia świata gotowa jest
ponieść sztandar rewolucji aż na brzeg Atlantyku.
Cztery miliony żołnierzy, dziesiątki tysięcy samolotów,
czołgów, pojazdów pancernych i dział.

Przeciwko czerwonym zagonom wroga wyruszają
znakomicie przygotowane szwadrony czołgów TTP,
wspierane przez Hurricane'y z białą-czerwoną szachownicą.

Nowa książka Vladimira Wolffa obfituje
w ostre walki wywiadów i spektakularne bitwy.
Czy tym razem to armia radziecka będzie potrzebowała cudu?
Cudu nad Wołgą.

Więcej książek militarnych na **WWW.WARBOOK.PL**



Pomścić Westerplatte

Walki 1. Warszawskiej Brygady Pancерnej im. Bohaterów Westerplatte o Gdynię i Gdańsk w 1945 roku

PIOTR RÓŻAŃSKI

8 marca 1945 roku 1. Brygada Pancerna musiała odłączyć się od sił 1. Armii Wojska Polskiego i udać się na Pomorze Gdańskie, gdzie została podporządkowana dowódcy radzieckiego 8. Korpusu Zmechanizowanego, generałowi Iwanowi Driemowowi. Korpus ten wchodził w skład 1. Armii Pancерnej Gwardii generała Michaiła Katukowa¹. Dotychczasowe walki brygady od 13 stycznia do 7 marca 1945 roku wykruśzyły sprzęt i jej osadę. Bataliony czołgowe straciły w walkach od 80–90% wozów, nie otrzymując żadnych uzupełnień. W sumie brygada posiadała w dniu 8 marca 1945 roku 10 mocno sfatygowanych, ale jeszcze zdolnych do walki czołgów oraz 7 dział pancерnych z 13. samodzielnego pułku artylerii samochodowej podporządkowanej jej na czas pościgu. Około 50% żołnierzy i batalionów czołgowych poległo lub znajdowało się w szpitalach². Straty miały zostać uzupełnione załogami radzieckimi.

W momencie otrzymania rozkazu pancerniacy znajdowali się we wsi Dębica około 30 km na południe od Kołobrzegu. Po trzech dniach marszu pokonali już 210 km w kierunku zachodnim i znajdowali się w Zelewie, na przedwojennej granicy polsko-niemieckiej. W tym czasie 1. Brygada Pancerna otrzymała 15 nowych czołgów z 2. zapasowego pułku Armii Czerwonej w Niżnym Tagilu. Czołgi były ulepszone, z elektrycznym urządzeniem obrotu wieży, 85-mm armatą, jednostką ognia w liczbie 56 pocisków, z radiostacją o większym zasięgu i wieloma innymi ulepszeniami. Ze stacji pod Poznaniem odebrał je ppor. Stanisław Frydrych. Załogi w większości składały się z młodych chłopców, dopiero po szkole. Do brygady czołgi dojechały po pokonaniu około 450 km w ciągu 60 godzin³. 1. batalion czołgów kapitana Arkadija Kałoszyina swoje ostatnie trzy sprawne czołgi przekazał do 3. batalionu czołgów, a każde następne powracające z naprawy również były kierowane do niego. Dowództwo 1. batalionu pozostało przy kwatermistrzostwie brygady już do samego zakończenia działań wojennych.

Pierwsze walki

Swoją szlak bojowy w kierunku Trójmiasta brygada zaczęła od walk o Wejherowo. Na osobistą prośbę dowódcy brygady puł-



Żołnierze 1. Brygady Pancерnej przed Dworem Artusa w Gdańsku 28.03.1945 r. [Fot. via Zbigniew Flisowski, *Pomorze. Reportaż z pola walki*, Warszawa 1973]

Do połowy marca 1945 roku, w ramach olbrzymiej styczniowej ofensywy swoich wojsk, oddziały radzieckie, przy wydatnej pomocy 1. Armii Ludowego Wojska Polskiego, opanowały już praktycznie całe Pomorze Zachodnie i Środkowe. Ostatnie duże i zorganizowane siły niemieckie, jakie jeszcze znajdowały się na polskim wybrzeżu Bałtyku stacjonowały na Pomorzu Gdańskim. Były to oddziały 2. Armii generała Dietricha von Sauckena. Nacierać na nią miały wojska 2. Frontu Białoruskiego marszałka Konstantego Rokossowskiego. W ramach wojsk tegoż frontu walczyła 1. Warszawska Brygada Pancerna, którą skierowano tutaj głównie z powodów politycznych. Radzieckiemu dowództwu zależało żeby, chociaż symboliczne siły zbrojne nowego, polskiego rządu komunistycznego brały czynny udział w zdobyciu historycznie polskich miast, jakimi były Gdynia i Gdańsk.

kownika Aleksandra Malutina, przed samą walką do polskiej jednostki dołączyło 10 czołgów z radzieckiej 64. Brygady Pancерnej. W natarciu, które rozpoczęło się 12 marca o godz. 7.30, 2. i 3. batalion czołgów wspierały radziecki 321. i 329. pułk piechoty. O godz. 9.20, w celu przyspieszenia natarcia, do walki wprowadzono batalion piechoty zmotoryzowanej. Wspólnie z czołgami opanował on rynek i centrum miasta. Pozostawiając sprzęt i duże ilości amunicji Niemcy uchodzili z miasta. 2. i 3. batalion czołgów ruszył za nimi, kierując się w stronę Redy. Natomiast piechota 321. i 329. pułku zajęła się oczyszczaniem miasta z resztek wojsk nieprzyjaciela⁴. O godz. 10.00 Wejherowo było wolne od wroga. Jeszcze tego samego dnia opanowano Redę.

Kolejne ciężkie boje miały miejsce w Dolinie Janowskiej. Tędy wiodła najkrótsza droga z Wejherowa do Gdyni. Dzięki świetnie usytuowanym i przygotowanym pozycjom obronnym, Niemcom udało się powstrzymać pierwszy atak brygady z 12 marca. Również kolejne natarcia, już wspólnie z radzieckim 329. pułkiem piechoty, były mało owocne i bardzo kosztowne dla strony atakującej. Bardzo chlubną kartę podczas tych walk zapisali polscy saperzy brygady, którzy wykazali się przy przekraczaniu rowów przeciwczołgowych, jak również przy rozminowywaniu terenu. Niemieckiej 7. Dywizji Pancерnej generała Karla Maussa, aż do 27 marca udało się w tym miejscu powstrzymać radziecki 8. Korpus Zmechanizowany, zmuszając radzieckie dowództwo



Kapitan Feodosij Awchaczow, dowódca 3. batalionu czołgów w 1. Brygadzie Pancerniej, tu w stopniu majora. Zdjęcie późniejsze [Fot. via Kazimierz Przytocki, *Warszawska Pancerna*, Warszawa 1981]



Pułkownik Aleksander Malutin, od 11.10.1944 r. do 30.03.1946 r. dowódca 1. Brygady Pancerniej, wcześniej był szefem jej sztabu (od 12.02.1944 r.) [Fot. via Kazimierz Przytocki, *Warszawska Pancerna*, Warszawa 1981]



Porucznik Julian Miazga, dowódca plutonu czołgów w 2. kompanii 1. batalionu czołgów. Podczas działań na Pomorzu jego pluton walczył w składzie 3. batalionu czołgów [Fot. via Zbigniew Flisowski, *Pomorze. Reportaż z pola walki*, Warszawa 1973]

do zmiany kierunku głównego uderzenia na Gdynię. W dotychczasowych walkach Polacy ponieśli już dość znaczne straty, np. 3. batalion kapitana Awchaczowa nie miał już ani jednego sprawnego czołgu; sześć było w naprawie⁵.

17 marca wyczerpana brygada dostała rozkaz przemieszczenia w rejon Łęczyc, a już kolejnego dnia stoczyła walki o wzgórze 165,0. Wieczorem 18 marca, kiedy to weszła w skład 11. Korpusu Pancernego generała Babadżaniana, została przeniesiona do drugiego rzutu na krótki odpoczynek w rejonie Rogalewa. W tej korzystnej sytuacji załogi mogły przystąpić do naprawy 17 czołgów oraz uzupełnienia paliwa i amunicji. W tym czasie do brygady przybyło 10 czołgów z załogami⁶. Pauza w walkach przedłużyła się aż do 23 marca, dzięki czemu do kolejnych bojów brygada przystępowała dość wypoczęta, choć oczywiście wszystkich braków w sprzęcie nie udało się uzupełnić. Tegoż dnia radzieckie wojska 49. i 70. Armii dotarły do Zatoki Gdańskiej i w ten sposób rozcięły zgrupowanie 2. Armii niemieckiej w Trójmieście na dwie części, gdyńską i gdańską.

Gdynia

Gdańsk i Gdynia były dla strony niemieckiej bardzo ważnymi punktami tranzytowymi na ich mapie strategicznej. Ruch odbywał się w dwóch kierunkach – na wschód płynęły transport ze sprzętem, wojskiem i zaopatrzeniem dla Grup Armii „Północ” i „Kurlandia”, natomiast na zachód uciekały niezliczone rzesze uchodźców, których liczbę najnowsze badania określają nawet na około 1,5 miliona. Wehrmacht starał się

w rejonie Trójmiasta związać długotrwałą walką jak największe siły radzieckie, by te nie mogły uczestniczyć w ofensywie w głąb Rzeszy. Również marynarka wojenna blokowała swobodne działania radzieckiej Floty Bałtyckiej w tym rejonie. W porcie i na redzie Gdyni przebywały największe okręty, łącznie z „Bismarckiem” do czasu jego zatopienia. Stocznia gdyńska, będąca w czasie wojny filią kilońskich zakładów *Deutsche Werke Kiel*, stała się nie tylko bazą remontową okrętów nawodnych i podwodnych, ale produkowała także sekcje kadłubów okrętów podwodnych. Gdynia była także bazą szkoleniową hitlerowskich okrętów podwodnych. Gdańsk spełniał podobną rolę. Znajdujące się w nim stocznie *Danziger Werft* i *Werft Schichau* budowały okręty podwodne i silniki do nich, kutry torpedowe, transportowce i inne mniejsze okręty⁷.

Sama Gdynia była bardzo dobrze ufortyfikowana – prace rozpoczęto tutaj już w listopadzie 1944 roku, a walory obronne podnosiły jeszcze liczne wzgórza i lasy, znajdujące się na zachód od miasta, gdzie szczególnie miejsce zajmowała Góra Markowca bardzo silnie ufortyfikowana i gęsto naszpikowana artylerią⁸. Główny pierścień fortyfikacji przed rozpoczęciem radzieckiej ofensywy, zaczynał się nad morzem w rejonie Kolibek, dalej szedł na zachód przez Wielki Kack, Wiczlino, później na północ przez Chwarzno, Marszewo i Rumię, by w końcu skrócić na wschód przez Dębogórze aż do Mostów. Walory obronne podnosiła również niemiecka *Kriegsmarine*. Wysunięci na przednie linie obserwatorzy kierowali ogniem, który na rzecz wojsk lądowych prowadziły stary pancernik „Schlesien”, ciężki krążownik „Prinz Eugen” oraz lekki

krążownik „Leipzig”⁹. Dowódcą XX okręgu wojskowego (gdańskiego) w tym okresie był generał Karl-Wilhelm Specht, a całego regionu broniła 2. Armia gen. Dietricha von Sauckena składająca się z sześciu korpusów, w tym dwóch pancernych.

Zadanie zdobycia obszaru gdyńskiego marszałek Rokossowski zlecił 19. Armii generała Władimira Romanowskiego i 1. Armii Pancerniej Gwardii generała Michaiła Katukowa¹⁰, natomiast samo miasto miało zostać zajęte przez 134. Korpus Piechoty generała Andrieja Frolenkowa wspierany



Zdobyczny sprzęt niemiecki podczas walk o Gdynię [Fot. via www.tgrh.org]

przez 3. Korpus Pancerny Gwardii generała Aleksieja Panfilowa. Zanim rozpoczęto walki o miasto, trzeba było stoczyć bój o jego przedmieścia. 23 marca polska formacja wspólnie z radziecką 44. Brygadą Pancerną uderzyła na Mały Kack. Pancerniacy wzmocnieni piechotą z radzieckich dywizji piechoty (310. i 313.) już następnego dnia zdobyli zachodnią część miasteczka. Zdobyto dzięki temu podstawy wyjściowe do dalszego natarcia na Gdynię od południa. Szturm na zewnętrzny pas umocnień Gdyni rozpoczął się 25 marca.

Jako pierwsze jednostki z brygady uderzyły 2. i 3. batalion pancerny. Pierwszy z nich współdziałał z radzieckim z 641. pułkiem 138. Dywizji Piechoty i uderzał wzdłuż ulicy Wielkopolskiej, na zachód ku wybrzeżu, natomiast drugi razem z 68. pułkiem z 313. Dywizji Piechoty przebił się z południowej części Małego Kacka w kierunku północnym na Witomino. Już 25 marca 2. batalion wspólnie z siłami radzieckimi przebił się przez obronę niemiecką w okolicach wiaduktu kolejowego na ulicy Wielkopolskiej. Następnie opanowano lewym skrzydłem cmentarz i teren wzdłuż ulic: (obecnie)¹¹ Spacerowej, Cumowników, Zapotocznej do rzeki Kaczej. Niemcy wycofali się do lasu na Kępie Redłowskiej. Po krótkim odpoczynku wznowiono natarcie w kierunku wzg. 77,7. Piechota i czołgi, wypierając stawiającego silny opór wroga,



Polski cekaemista i radziecki strzelec. Symbol wspólnej polsko-radzieckiej walki o Gdynię [Fot. via www.tgrh.org/]

opanowały teren do ulicy (obecnie) Kostki Napierskiego, Dzierżyńskiego¹² i alei w lesie Kępy Redłowskiej. Ze względu na podmokły teren czołgi działały na lewym skrzydle, wzdłuż ul. Powstania Styczniowego¹³.

W tym samym czasie 3. batalion, wykorzystując lukę na lewym skrzydle, wdarł się do niewielkiego lasu między Małym

Kackiem a Witominem. Czołgi z piechotą zdobyły część tej miejscowości, ale pozostając na odkrytym terenie, zostały ostrzelane z okolicznych wzgórz. Duże straty poniosła piechota 68. pułku; trafiony był jeden czołg, zginął jego dowódca ppor. Szenkler. Wśród wielu rannych żołnierzy był zastępca dowódcy batalionu ds. liniowych kpt. Tupica¹⁴.

Nocą z 25 na 26 marca pluton saperów brygady podporucznika Pruszkowskiego wykonał przejście przez rów przeciwczołgowy oraz usunął zapory i miny przeciwczołgowe znajdujące się na szosie z Gdańska do Gdyni, tak potrzebnej dla powodzenia natarcia w głąb miasta.

Rano 26 marca dowódca 3. batalionu kpt. Awchaczow wysłał pluton pancerny porucznika Miazgi na lewe skrzydło z zadaniem nawiązania styczności bojowej z 1072. pułkiem 138. Dywizji Piechoty w okolicach wzgórz witomińskich. Po dotarciu do pozycji radzieckich, pluton por. Miazgi został przydzielony do lewoskrzydłowego batalionu radzieckiej piechoty, natomiast pluton chor. Nowikowa do prawoskrzydłowego. Atak rozpoczęty o godzinie 14.00 na prawym skrzydle doprowadził do opanowania rejonu ulicy Stryjskiej, po czym natarcie zaległo. W tej sytuacji płk. Malutin, zdecydował się przerzucić pluton chor. Nowikowa na lewe skrzydło, by wesprzeć siły por. Miazgi atakujące Witomino. Wspólnymi siłami pancerniacy dotarli do terenu cegielni, po czym zalegli przed rowem przeciwczołgowym.

Tymczasem dowódca sowieckiego 134. Korpusu Piechoty generał Frolenkov przyszykował swój korpus do ostatecznego boju o nasze miasto portowe w ten sposób, że 313. dywizję pułkownika Asafiewa, wzmocnioną czołgami brygady pancerniej, wysunął do pierwszego rzutu z zadaniem uderzenia na miasto od południa i z południowego



Czołg T-34/85 z załogą i piechurami na ulicach wyzwolonej Gdyni [Fot. via <http://www.wiivehicles.com>]

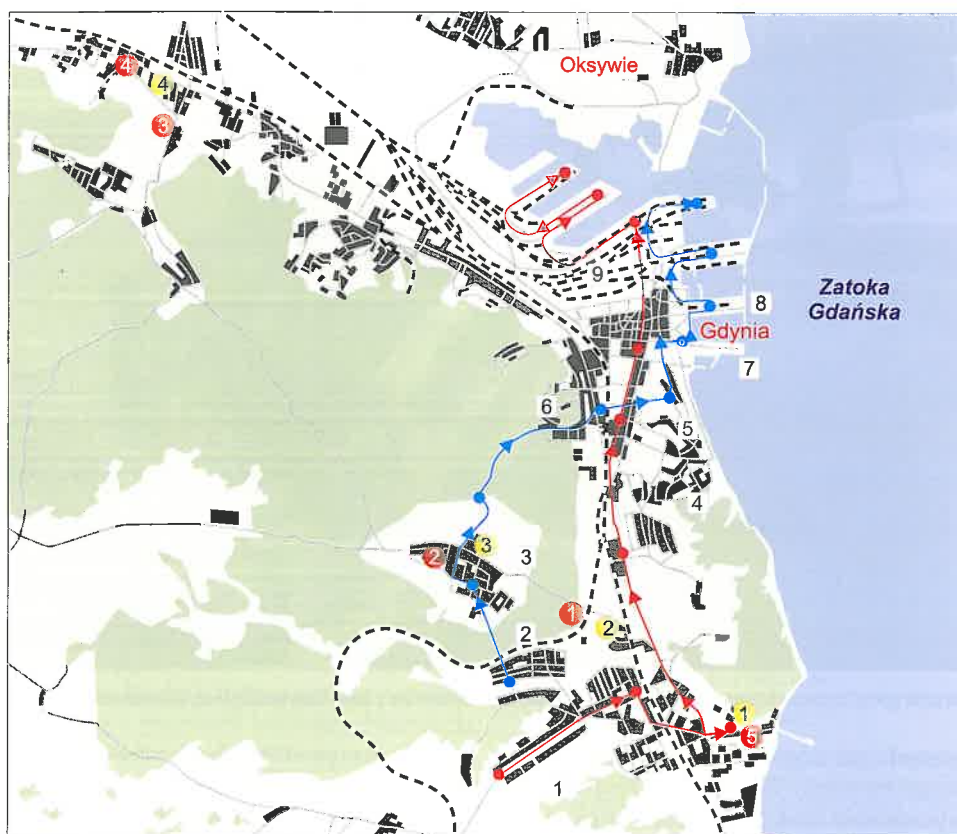
zachodu. Sąsiad z lewej – 310. Dywizja Piechoty pułkownika Rogowa nacierać miała na Witomino i dalej na centrum miasta. Północne dzielnice Gdyni były celem natarcia 27. Dywizji Piechoty pułkownika Korszunowa. W drugim rzucie – jako odwód i siła interwencyjna, która mogła być skierowana na odcinek, gdzie opór przeciwnika będzie najsilniejszy – gotowa była 272. Dywizja Piechoty pułkownika Mieszkowa, w gotowości do działania na rzecz 310. i 313. Dywizji Piechoty. Później w ostatniej fazie walk o miasto, dywizja ta zmieni nieco kierunek działania i posuwać się będzie za 27. dywizją, przedzierając się przez Grabówek ku portowi¹⁵. W południe 26 marca pułkownik Malutin udał się do sztabu pułkownika Asafiewa znajdującego się w Orłowie w celu sprecyzowania dalszych zadań.

Samego miasta przed bezpośrednim szturmem radzieckim broniły cztery niemieckie dywizje piechoty: 32., 151., 215. i 227., wchodzące w skład 7. i 46. Korpusu Pancernego generałów Mortimera von Kessela i Martina Gareisa. Doliczyć do tego należało również liczne bataliony Volkssturmu.

27 marca będąc już pod rozkazami dowódcy 134. Korpusu Piechoty, brygada kontynuowała swój zwycięski pochód. 2. batalion pod dowództwem porucznika Romana Kazińca¹⁶ idąc w awangardzie wspierał 430. pułk 138. Dywizji Piechoty w jego natarciu aleją Marszałka Józefa Piłsudskiego, a tuż za nim uderzały czołgi 3. Korpusu Pancernego Gwardii. Natomiast 3. batalion nadal współpracował z 1072. pułkiem piechoty. Został on wzmocniony dwoma działami pancernymi SU-122 i czterema SU-76, przekroczył rów przeciwczołgowy przejściami wykonanymi przez saperów, minął wiadukt i dotarł do ogródków działkowych przy ulicy Piłsudskiego¹⁷. Zginął dowódca 1. kompanii kpt. Spiryn; dowodzenie przejął chor. Nowikow¹⁸. Na skraju zabudowań miejskich został również ciężko ranny por. Julian Miazga z 3. batalionu czołgów¹⁹. Walki toczyły się już w samym centrum miasta, u zbiegu ulic Świętojańskiej i Partyzantów.

Atakujący pancerniacy często trafiali na betonowe zapory ustawiane na drogach, a ponieważ przy ich rozbrajaniu zginęło wielu saperów, płk. Malutin postanowił przerwać natarcie, by przekroczyć je pod osłoną nocy. Dowódcy radzieckich dywizji poszli za jego przykładem. Tego dnia 2. batalion czołgów wziął do niewoli około 300 jeńców, zdobył 100 dział, przeszło 50 samochodów i 1000 pancerzownic. Większe sukcesy odniósł 3. batalion, jednakże poniósł dotkliwe straty: ranny został zastępca dowódcy batalionu do spraw polityczno-wychowawczych ppor. Jan Babula, jeden dowódca kompanii, trzech dowódców plutonów. Uszkodzeniu uległo także pięć czołgów²⁰.

Noc z 27 na 28 marca minęła na rozbrajaniu niemieckich zapór przeciwczoł-



LEGENDA:

→ szlak 2. batalionu czołgów ulicami: Wielkopolska - Lotników - Zapotoczna - Kostki Napierskiego Al. Marszałka Piłsudskiego - Władysława IV - Nadbrzeże Polskie - Nadbrzeże Norweskie Nadbrzeże Rumuńskie.

→ szlak 3. Batalionu czołgów ulicami: pld. część Małego Kacka - pld. część Witomina - Kielecka Śląska - Świętojańska - Kamienna Góra - Skwer Kościuszki - Nadbrzeże Islandzkie Nadbrzeże Szwedzkie - Nadbrzeże Francuskie.

Pozycje sił niemieckich 1 227. Dywizja Piechoty 2 151. Dywizja Piechoty 3 32. Dywizja Piechoty 4 215. Dywizja Piechoty

Pozycje sił radzieckich w pierwszym rzucie jakim miały nacierać 1 313. Dywizja Piechoty 2 310. Dywizja Piechoty 3 27. Dywizja Piechoty 4 272. Dywizja Piechoty 5 138. Dywizja Piechoty

Inne oznaczenia:

- 1 – natarcie wspólnie z 641. pułkiem piechoty ze 138. DP
- 2 – natarcie z 68. pułkiem piechoty z 313. DP radzieckiej
- 3 – wspólne natarcie z 1072. pułkiem piechoty ze 138. DP
- 4 – wspólny atak z 430. pułkiem ze 138. Dywizji Piechoty
- 5 – atak z 313. Dywizją Piechoty (radz.) 6 – szturm razem z 310. Dywizją Piechoty (radz.)
- 7 – szturm razem z 10. Dywizją Piechoty (radz.) z 40. KA
- 8 – oczyszczanie nadbrzeży wspólnie z radzieckim 40 Korpusem Armijnym
- 9 – wspólne natarcie z 313. Dywizją Piechoty (radz.)

Walki na terenie Gdyni w dniach 25–28 marca 1945 roku [Rys. Jarosław Dzierżawski]



Generał Karl Mauss, dowódca 7. Dywizji Pancerniej. To właśnie jego jednostka walczyła z 1. Brygadą Pancerną w Dolinie Janowskiej i na ponad dwa tygodnie zatrzymała siły sowieckie na przedpolach Rumii [Fot. via www.www2incolor.com]



Resztki sprzętu porzuconego przez wycofujące się wojska niemieckie z Kępy Oksywskiej [Fot. via www.inscale.org]

gowych, po czym wojska ruszyły do dalszego natarcia. Tejże nocy *Kriegsmarine* wykorzystwała wrak pancernika „Gneisenau”, blokując nim wejście do portu gdyńskiego. Ponieważ opór przeciwnika wzrastał generał Romanowski postanowił wprowadzić do walki swój drugi rzut – 40. Korpus Piechoty. To właśnie dywizję z tego korpusu – 10. Dywizję Piechoty, w dniu 28 marca wspierał 3. batalion pancerny w jej ataku wzdłuż ulicy Świętojańskiej. Brał on udział tego dnia w zdobyciu silnie bronionych punktów oporu takich jak: Kamienna Góra, Skwer Kościuszki oraz basenów portowych o numerach I, II i III, docierając aż do Nabrzeża Francuskiego. Po dotarciu do Zatoeki Gdańskiej pancerniaków powitały salwy z niemieckich jednostek nawodnych, które jednak po krótkiej wymianie ognia odpłynęły. 2. batalion czołgów nacierał wzdłuż ul. Władysława IV. Pokonując opór 3. batalionu piechoty morskiej zdobył nabrzeża: Rumuńskie, Norweskie, Polskie oraz baseny IV i V. O godz. 12.00 wszystkie baseny portowe

północnej części Gdyni były wolne²¹. Resztki Wehrmachtu z północnych dzielnic miasta wycofały się drogą morską i lądową na Kępę Oksywską, skąd w późniejszych planach miały ewakuować się na Półwysep Helski.

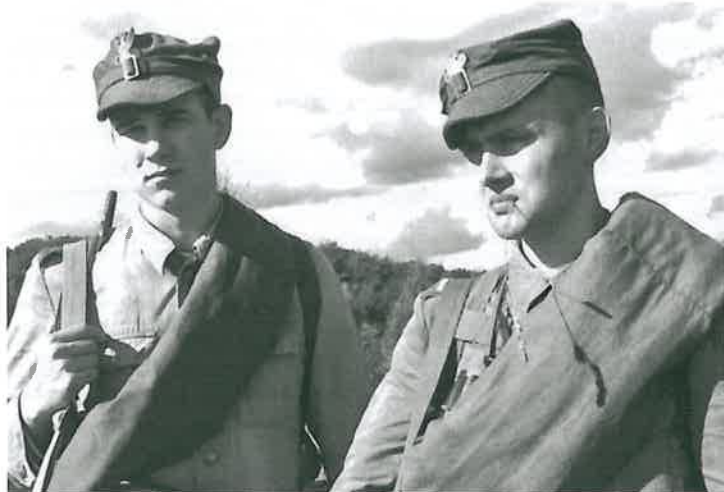
Oksywie

Do walk o Oksywie została wyznaczona również 1. Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte, która przeszła teraz pod rozkazy generała Korotkowa – dowódcy 132. Korpusu Piechoty 19. Armii radzieckiej, która miała zdobyć ostatni punkt oporu Niemców w tym rejonie. Całością sił niemieckich na Kępie Oksywskiej dowodził dowódca 7. Korpusu Pancernego gen. von Kessel. Znajdowały się tu resztki 32., 83., 215. i 227. Dywizji Piechoty oraz 4. Zmotoryzowana Dywizja Grenadierów Pancernych SS „Polizei”, 7. Dywizja Pancerna i 226. Brygada Dział Samobieżnych. Wczesnie rano 30 marca polska jednostka ześrodkowała się w rejonie Chylonii. Liczyła ona wówczas tylko 14

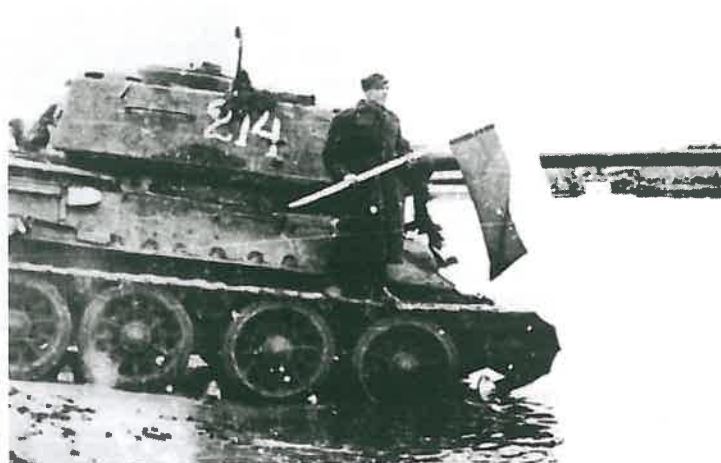


Marszałek Konstantyn Rokossowski dowódca II Frontu Białoruskiego w latach 1944–1945, wcześniej dowódca m.in. Frontu Dońskiego (1942–1943), Centralnego (1943 r.) i I Białoruskiego (1943–1944). Po wojnie w latach 1949–1956 Minister Obrony Narodowej Polski [Fot. via newzz.in.ua/]

sprawnych czołgów (drugie tyle znajdowało się w naprawie), nie licząc 3 czołgów, które w składzie plutonu zostały wydzielone do walk w Gdańsku²². Natarcie, które ruszyło 30 marca o godz. 9.00 w kierunku Pogórze, na skutek zagęszczenia sił niemieckich i dużego ich nasycenia artylerią (szczególnie okrętową), zakończyło się niepowodzeniem. W związku z tym, już następnego dnia brygada przemieściła się w okolice Zagórze, gdzie miała współdziałać z 10. Dywizją Piechoty generała Chudałowa z 40. Korpusu Piechoty. Udział polskiej brygady w walkach na Oksywie był koniecznością z prostej przyczyny – 26 marca ze składu 2. Frontu Białoruskiego została wycofana 1. Armia Pancerna generała Katukowa, przez co znacznemu obniżeniu uległa ilość czołgów w atakujących wojskach radzieckich. Polscy pancerniacy, choć trochę poprawili tę sytuację.



Przerwa podczas walk. Polscy piechurzy z plutonu rozpoznania kompanii sztabowej 1. Brygady Pancerniej [Fot. via www.tgrh.org/]



Zaślubiny Polski z morzem z 6 kwietnia 1945 roku, widoczny na zdjęciu T-34/85 o numerze 214 był jednym z czterech ostatnich czołgów 1. Brygady Pancerniej, jakie oczekiwały końca walk [Fot. via www.muzeumgdynia.pl]

Na nowym kierunku działania polscy czołgiści we współdziałaniu z 24. i 28. pułkiem piechoty toczyli ciężkie boje o Suchy Dwór. 2 kwietnia nad ranem por. Kaziniec otrzymał rozkaz zabezpieczenia ogniem armat siedmiu czołgów wejścia do walki drugiego rzutu dywizji – 35. pułku piechoty, by później wraz z nim, nocnym atakiem uchwycić drogę Zaklęty Zamek – Kosakowo. Jako wzmocnienie batalion otrzymał dwa działa pancerne SU-152 z 342. pułku. Zadanie zostało wykonane²³. Późnym popołudniem tego dnia, obie jednostki wyparły w końcu Niemców z Suchego Dworu. W związku z zaistniałą sytuacją Niemcy zaczęli wycofywać część swoich oddziałów również z Pogorza. Sam teren na kępie nie był zbyt korzystny do wykorzystania tutaj czołgów – był pagórkowaty i podmokły. Wiele maszyn grzęzło w błocie, a przeciwnik mógł spokojnie prowadzić ogień przeciwpancerny, ponieważ jego pozycje górowały nad atakującymi wojskami.

4 kwietnia brygadzie pozostały już tylko 4 sprawne czołgi. Już nawet czołg o numerze 1001, czyli czołg szefa sztabu brygady ppłk. Poliferego Poliszczuka, był uszkodzony, co świadczy, że już ostatnie rezerwy zostały rzucone do walki. Coraz większego rozmachu nabierała ewakuacja drogą morską wojsk niemieckich z Kępy Oksywskiej. 5 kwietnia nastąpił szturm generalny. Polska jednostka wspólnie z 25. pułkiem piechoty dotarła do Babiego Dołu, by dalej we współdziałaniu z 35. pułkiem piechoty uderzyć na południe i oczyścić kępę z resztek oddziałów nieprzyjacielskich. Ostatnie cztery sprawne czołgi, które zachowała brygada do końca walk miały następującą numerację: 2, 214, 217 i 220.

Gdańsk

Jeszcze przed ostatecznym upadkiem Gdyni rozpoczął się generalny szturm Gdańska. Marszałek Rokossowski postanowił wyróżnić 1. Warszawską Brygadę Pancerną im. Bohaterów Westerplatte i niewielką część z jej składu rozkazał skierować do walk o to stare, historycznie polskie miasto. Był to batalion piechoty zmotoryzowanej (bez kompanii moździerzy) kapitana Daniela Kulika i pluton czołgów z 1. kompanii 2. batalionu chorążego Szymona Daszkiewicza. Dowództwo nad tymi oddziałami objął osobiście pułkownik Malutin.

Gdańskiego rejonu umocnionego broniły trzy korpusy 2. Armii. W samym mieście znajdował się prawie 50-tysięczny garnizon, na czele którego stał gen. art. Maximilian Felzmann. Obronę lądową wzmocniała marynarka wojenna (kilkadziesiąt okrętów) i lotnictwo. Z nabrzeża Zatoki Gdańskiej prowadziła ogień bateria artylerii ciężkiej²⁴. Szturm na gdański rejon umocniony trwał już od 14 marca, a 27 marca rozpoczęto

szturm generalny na ścisłe centrum miasta. W ataku brały udział w sumie cztery armie radzieckie: 2. Armia Uderzeniowa nacierała od południa, 49. i 70. Armia w okolicach Brzeźna i Wrzeszcza, a 65. Armia centralnie od zachodu.

Polskie jednostki swój marsz w kierunku Gdańska rozpoczęły po południu 27 marca. Z powodu olbrzymich zniszczeń w Trójmieście i dużej liczby zniszczonego i porzuconego sprzętu, oddziały do swojego miejsca kwaterunku w okolicach koszar przy ulicy Słowackiego na Wrzeszczu, dotarły dopiero 28 marca o godzinie 2.00. Nie tracąc czasu, już rano wspólnie z formacjami 46. Korpusu Piechoty²⁵ generała Konstantina Erastowa, Polacy ruszyli do walk o reprezentacyjną ulicę Gdańską, czyli Długi Targ. Po jej opanowaniu o godzinie 14.00 odbyło się uroczyste wciągnięcie biało-czerwonej flagi na gmachu Dworu Artusa. Zadanie to wykonali ppor. Brunon Wilczewski i chor. Zbigniew Michel, wdrapując się na dach po rynnie i gzymsach budynku. Niemiecki garnizon Gdańska skapitulował ostatecznie 30 marca, część załogi drogą morską ewakuowała się na Hel, reszta drogą lądową na Żuławy Wiślane. Ostatnie, dość liczne siły niemieckie broniły się jeszcze tylko na Westerplatte. Szturm planowany na 7 kwietnia nie doszedł do skutku, ponieważ Niemcy wcześniej skapitulowali. W ataku miała wziąć udział Kompania Desantowa 1. Samodzielnego Morskiego Batalionu Zapasowego WP.

Po zakończeniu walk

Pogrzeb poległych 59 polskich czołgistów odbył się 6 kwietnia w Gdyni. Straty brygady wyniosły ponadto 178 rannych, 3 zaginęło bez wieści²⁶. Po uroczystościach pogrzebowych pancerniacy udali się nad Bałtyk, gdzie dokonali zaślubin Polski z morzem. Dowódca 3. batalionu pancernego kapitan Awchaczow, wrzucił w morze symboliczny pierścień i złożył ślubowanie w imieniu polskich żołnierzy.

7 kwietnia 1. Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte, razem z 1. Samodzielnym Morskim Batalionem Zapasowym WP utworzyły pierwszy garnizon przywróconego Polsce Gdańska. Następnego dnia w porcie wojennym na Oksywiu podniesiono banderę na patrolowcu „Korsarz”²⁷. Dla żołnierzy brygady wojna dobiegła końca. ■

Bibliografia

- Ch. Duffy, *Czerwony szturm na Rzeszę*, Warszawa 2007.
Z. Flisowski, *Pomorze. Reportaż z pola walki*, Warszawa 1973.
Cz. Grzelak, H. Stańczyk, S. Zwoliński, *Armia Berlinga i Żymierskiego*, Warszawa 2009.
K. Kaczmarek, *Polskie Wojsko na Wschodzie 1943–1945. Od Między do Łaby i Wettawy*, Lublin 2005.
E. Kosiński, *Wyzwolenie Polski Północnej 1945*, Gdynia 1967.
E. Kospath-Pawłowski, *Chwała i zdrada. Wojsko Polskie na Wschodzie 1943–45*, Warszawa 2010.
K. Przytocki, *Warszawska Pancerna*, Warszawa 1981.
Z. Rohde, *Polska Brygada Pancerna w Gdyni i Gdańsku*, Mówią Wieki, Warszawa 1990, nr.5.

M. Szczurowski, *Dowódcy Wojska Polskiego na froncie wschodnim 1943–1945*, Pruszków 1996.

Przypisy

- Armia została wycofana z formacji 1. Frontu Białoruskiego i podporządkowana marszałkowi Rokossowskiemu 18 marca 1945 r.
- Z. Rohde, *Polska Brygada Pancerna w Gdyni i Gdańsku*, Mówią Wieki, Warszawa 1990, nr. 5, s. 20.
- K. Kaczmarek, *Polskie Wojsko na Wschodzie 1943–1945. Od Między do Łaby i Wettawy*, Lublin 2005, s. 472–473.
- K. Przytocki, *Warszawska Pancerna*, Warszawa 1981, s. 231.
- E. Kospath-Pawłowski, *Chwała i zdrada. Wojsko Polskie na Wschodzie 1943–45*, Warszawa 2010, s. 290–291.
- K. Kaczmarek, *Polskie Wojsko na Wschodzie...*, s. 476.
- E. Kosiński, *Wyzwolenie Polski Północnej 1945*, Gdynia 1967, s. 199–200.
- Z. Góry Markowca wojska niemieckie wycofały się dopiero 27 marca w związku z przeniesieniem obrony na obszar Kępy Oksywskiej.
- Ch. Duffy, *Czerwony szturm na Rzeszę*, Warszawa 2007, s. 236.
1. Armia Pancerna Gwardii gen. Katukowa po przełamaniu obrony hitlerowskiej na przedpolach Gdyni, zaczęła wycofywać się z walk i koncentrować w rejonie Łuzina, Lebna i Szemudu, gdyż od 27 marca podporządkowana została ponownie dowódcy 1. Frontu Białoruskiego marsz. Żukowowi i szybkim marszem miała dotrzeć do Odry. Por. E. Kosiński, *Wyzwolenie Polski Północnej 1945*, s. 219.
- Nazwy ulic według stanu z 1981 roku.
- Dzisiejsza ulica Legionów w Gdyni.
- K. Przytocki, *Warszawska...*, s. 246.
- Ibidem*, s. 246.
- Z. Flisowski, *Pomorze. Reportaż z pola walki*, Warszawa 1973, s. 351. Piątą dywizją była najprawdopodobniej 138. DP, z którą współdziałał drugi batalion czołgów w dniu 25 marca 1945 r. Generał Frolenkov w swojej relacji wyraźnie mówi o pięciu dywizjach, które podlegały mu w boju o Gdynię, organizacyjnie jednak jego 134. Korpus Piechoty składał się z trzech dywizji – dwie pozostałe pochodziły ze 132. Korpusu Piechoty i najprawdopodobniej zostały mu podporządkowane na okres szturm miasta (przypis z tej samej strony).
- Zastępował on chorego dowódcę 2. batalionu pancernego porucznika Wasyła Artiemowa.
- Obecnie Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego.
- K. Przytocki, *op. cit.*, s. 248.
- Jego czołg o numerze 121, jako pierwszy wdarł się do centrum Gdyni. Do dnia dzisiejszego stoi on, jako pomnik – symbol na gdańskim Wrzeszczu.
- K. Kaczmarek, *Wojsko Polskie na Wschodzie...*, s. 477.
- K. Przytocki, *op. cit.*, s. 249.
- K. Kaczmarek, *op. cit.*, s. 478.
- K. Przytocki, *op. cit.*, s. 256.
- K. Kaczmarek, *op. cit.*, s. 479.
- Korpus wchodził w skład 49. Armii generała Iwana Grysina.
- E. Kospath-Pawłowski, *op. cit.*, s. 292.
- K. Kaczmarek, *op. cit.*, s. 481.



Pomnik 1. Brygady Pancernej znajdujący się na Kamiennej Górze przy Placu 1. Brygady Pancernej. Został on odsłonięty w 50 rocznicę wyzwolenia Gdyni, 28 marca 1995 roku [Fot. via polskaniezwykla.pl]

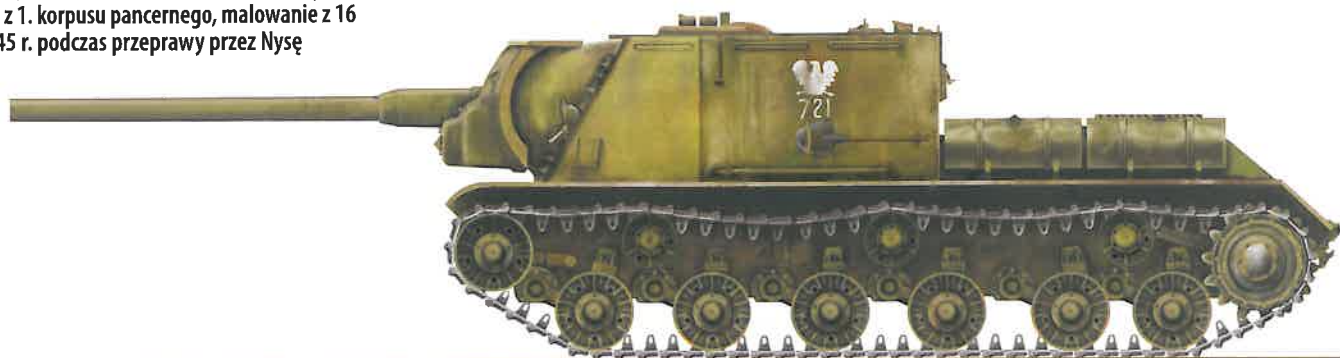
IS-2M nr 414, pojazd z 1. kompanii 4. Samodzielnego Pułku Czołgów Ciężkich z 1. Armii Wojska Polskiego. Pomorze Zachodnie, marzec 1945 r.



IS-2M nr 431 z 3. kompanii 4. Samodzielnego Pułku Czołgów Ciężkich z 1. Armii Wojska Polskiego, Pomorze, marzec 1945 r.



ISU-122 nr 721, działo samobieżne z 25. Pułku Artylerii samobieżnej z 1. korpusu pancernego, malowanie z 16 kwietnia 1945 r. podczas przeprawy przez Nysę



ISU-152 z 3. baterii 13. Pułku Artylerii Samobieżnej z 1. Armii Wojska Polskiego, Niemcy, kwiecień 1945 r.



SU-76M nr 203 1. Baterii 2. Dywizjonu Artylerii Samobieżnej, Chełm, lipiec 1944 r. (z tyłu nr ser. 403062). Pojazd został spalony 20.02.1945 r. podczas walk o miejscowość Laski na Wale Pomorskim



SU-76M nr 307 nr ser. 403513 z 2. Baterii 3. Dywizjonu Artylerii Samobieżnej, Polska, Warszawa-Praga, wrzesień 1944 r.



BRON PANCERNA



SU-76M „Chwała Zdobywcom Berlina”. Defilada w Lublinie, lato 1945 r.

Malował Jacek Pasieczny

T-34/85 nr 1000 nr ser. 4080305 z fabryki 112 z wieżą składaną z 8 elementów. Pojazd dowódcy 1. Brygady Pancernej płk. Matulina, wiosna 1945 r.



Zarys działań 1. Warszawskiej Brygady Kawalerii w bitwie o Borujsko

Po przełamaniu na przełomie stycznia i lutego 1945 roku głównej linii umocnień Wału Pomorskiego przez Armię Czerwoną i towarzyszącą jej 1. Armię Wojska Polskiego¹, trzon jednostek niemieckich obsadzających przedwojenne pogranicze skupiony został na terenie dzisiejszego powiatu drawskiego, tworząc tak zwaną pozycję ryglową *Pommernstellung*. Wchodzące w jej skład obiekty obronne, w większości o charakterze polowym, oraz ufortyfikowane wsie stać się miały ostatnią zaporą przegradzającą drogę ku Pomorzu. Jedną z takich miejscowości było Borujsko (obecnie Żeńsko) pod Mirosławcem, które w sposób oryginalny zapisało się w annałach rodzimej wojskowości.



Żołnierze 1. Warszawskiej Brygady Kawalerii podczas działań na terenie Pomorza w marcu 1945 r. W ciągu niespełna trzech tygodni podkomendni pułkownika Radziwanowicza z pozycji ryglowej *Pommernstellung* dotarli na bałtyckie wybrzeże. Drogę ku morzu otworzyła między innymi bitwa o Borujsko [Fot. public domain]

ŁUKASZ GŁADYSIAK

Ułani ze Wschodu

1. Samodzielna Brygada Kawalerii sformowana została wiosną 1944 roku (jako datę początkową przyjmuje się dzień 24 marca – moment wydania rozkazu numer 00229 dowódcy Charkowskiego Okręgu Wojennego o utworzeniu jednostki albo 1 kwietnia – dzień oficjalnego ustalenia organizacji jednostki), w rejonie położonego w okolicy Sum Trościańca², według etatu radzieckiego numer 06/450. Przeważającą część żołnierzy rekrutowała się z przedwojennych pododdziałów jazdy – blisko trzy czwarte pochodziło z dawnego 19. Pułku Ułanów Wołyńskich oraz 21. Pułku Ułanów Nadwiślańskich³. Początkowo skład Brygady liczył trzy tysiące dwudziestu pięciu żołnierzy, jednak ostatecznie zwiększono go do trzech i pół tysiąca (około dziesięć procent stanowili oficerowie⁴). Do ich dyspozycji, teoretycznie, oddano ponad trzy tysiące koni, głównie ras stepowych, nazywanych „Mongolami” albo „Sybirakami”⁵, sto dziewięć samochodów, siedem motocykli, dwadzieścia dział przeciwpancernych wz. 1942 (Zis-3) kalibru 76,2 mm, sześć szybkostrzelnych

dział przeciwlotniczych wz. 1939 (61-K) kalibru 37 mm, dwadzieścia cztery moździerze oraz czterdzieści osiem rusznicy przeciwpancernych. Pierwszym dowódcą jednostki mianowany został, pełniący dotychczas funkcję zastępcy do spraw liniowych dowódcy 1. Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, podpułkownik Włodzimierz Radziwanowicz, zastępcą do spraw polityczno-wychowawczych był rotmistrz Stanisław Arkuszewski, a szefem sztabu został podpułkownik Mikołaj Pichowicz. Główną siłą bojową zgrupowania były, liczące łącznie około tysiąca żołnierzy 2. i 3. pułk ułanów⁶ (wspierane przez 4. dywizjon artylerii konnej), 8. bateria przeciwlotnicza, 10. szwadron łączności oraz 12. szwadron saperów. Brygadzie przyporządkowano stację poczty polowej numer 2977.

8 maja, na mocy rozkazu numer 0038 formacja weszła w skład Armii Polskiej w ZSRR. W dniu rozpoczęcia przez Armię Czerwoną realizacji założeń „Operacji Bagration” żołnierze wyruszyli w rejon stacjonowania drugiego rzutu 1. Armii Wojska Polskiego na Wołyniu (Brygada stała się jej elementem w dniu 6 sierpnia). Transportem kolejowym jednostka dotarła w rejon Kijowa, a stamtąd już własnymi siłami

ruszyła na Klewań, Horodyszcze, Kowel i Lubomłę. Po drodze o więcej niż połowę uszczuplona została i tak niewystarczająca liczba koni – blisko czterysta pięćdziesiąt oddano do dyspozycji 4. Dywizji Piechoty im. Jana Kilińskiego. 28 lipca 1944 roku ułani przekroczyli Bug stając w rejonie Chełma, gdzie otrzymali zadanie ochrony obiektów Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego. Otrzymali także, ufundowany przez mieszkańców Lublina i wyhaftowany przez tamtejsze siostry zakonne, sztandar. Ułani złożyli hołd ofiarom terroru okupacyjnego na Majdanku⁷. 15 sierpnia, w obecności przewodniczącego Krajowej Rady Narodowej – Bolesława Bieruta i naczelnego dowódcy Wojska Polskiego na Wschodzie – Michała Roli-Żymierskiego, część Brygady dysponująca końmi wzięła udział w uroczystej defiladzie ulicami Lublina. Dwa dni później kawalerzyści wyruszyli na front kierując się ku Ewelinowi, Budom Uśniackim i miejscowości Uśniaki. W tym czasie do walki w charakterze wsparcia 1. Dywizji Piechoty skierowany został 4. dywizjon artylerii konnej.

Debiut bojowy całego zgrupowania miał miejsce we wrześniu na przyczółku warecko-magnuszewskim i warszawskiej Pradze. Po próbnym forsowaniu Wisły w okolicy



Wizerunek ułana 1. Warszawskiej Brygady Kawalerii w roku 1945 autorstwa Ludwika Maciąga, który umieszczony został na serii znaczków pocztowych wprowadzonych do obiegu w roku 1972. Żołnierz posiada czapkę połową wz. 1937/1943, płaszcz wz. 1936/1943 oraz wysokie buty do jazdy konnej. Przy pasie widoczna radziecka szabla zwana „Szaszka”, a przez plecy przewieszony został karabinek 7,62 mm Mosin wz. 1944 lub wz. 1938 [Fot. zbiory autora]

Mostu Kierbedzia pododdziały wycofano na stanowiska obronne pod Karczewem, Otwockiem i Świdrem (w międzyczasie, od 4 do 13 października, w Dobrzyńcu Wielkim przeprowadzono ceremonię zaprzysiężenia żołnierzy); pozostały tam do 29 grudnia, kiedy to padł rozkaz przejęcia od 4. Dywizji Piechoty pasa obrony w rejonie Świdry – Karczew. 16 stycznia 1945 roku podkomendni pułkownika Radziwanowicza, drogą przez Jeziorną i Mokotów wkroczyli do zniszczonej stolicy.

Z centralnego Mazowsza przeniesiono ich do Bydgoszczy, a następnie na Wał Pomorski. Podczas walk w rejonie Jastrowia (Jastrow)⁸, Nadarzyc (Rederitz) i Wielboków (Deutsch Fulbeck), gdzie z okrażenia wyrwać musiano sztab 2. pułku ułanów Brygada poniosła ciężkie straty. Nadal brakowało koni. W tym czasie, ze względu na pogarszający się stan zdrowia pułkownika Radziwanowicza, na stanowisku dowódcy nastąpiła zmiana – pełniącym jego obowiązki mianowano podpułkownika Konstantego Gryżewskiego, do tej pory prowadzącego do boju wspomniany pułk. 19 lutego, za udział w walkach o stolicę Polski, rozkazem numer 011 Naczelnego Dowództwa Armii Czerwonej, jednostka otrzymała wyróżniającą nazwę „Warszawska”.

Ostatnia szarża

Rejon Mirosławca (Märkisch Friedland) znalazł się w pasie natarcia 1. Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki dowodzonej wówczas przez generała Wojciecha Bewziuka oraz 2. Dywizji Piechoty (dowódca: pułkownik Jan Rotkiewicz). Wsparcia udzielała



Major Stanisław Arkuszewski – jako rotmistrz objął stanowisko zastępcy dowódcy 1. Warszawskiej Brygady Kawalerii do spraw polityczno-wychowawczych. Był jednym z oficerów którzy żegnali grupę konną przed szarżą na Borujsko. Fotografia powojenna w stopniu pułkownika [Fot. archiwum MOP w Kołobrzegu]

im 1. Brygada Pancerna im. Bohaterów Westerplatte (dowódca: podpułkownik Aleksander Malutin), 2. Brygada Artylerii Haubic (dowódca: pułkownik Kazimierz Wikientew) oraz kilka mniejszych oddziałów, w tym 4. pułk czołgów ciężkich⁹, 13. pułk artylerii pancernej czy 14. pułk piechoty 6. Dywizji generała Genadija Szejpaka. Do grupy tej włączono również tytułowe zgrupowanie.

Kawalerzyści znaleźli się w strefie walk w ostatnich dniach drugiego miesiąca 1945 roku, okopując się w piaszczystym lesie, siedem kilometrów na wschód od Borujksa (Schönfeld). Naprzeciw polskich jednostek, w schronach ziemno-bojowych oraz punktach oporu zlokalizowanych wśród gospodarstw i na przedpolu stanęli żołnierze niemieckich 307. i 324. pułku grenadierów, przybyłej z frontu fińskiego 163. Dywizji Piechoty generała Karla Rübena, która wraz z elementami rozbitych w okresie wcześniejszym oddziałów miała za zadanie utrzymać pozycję ryglową w rejonie Drawsko-Mirosławiec.

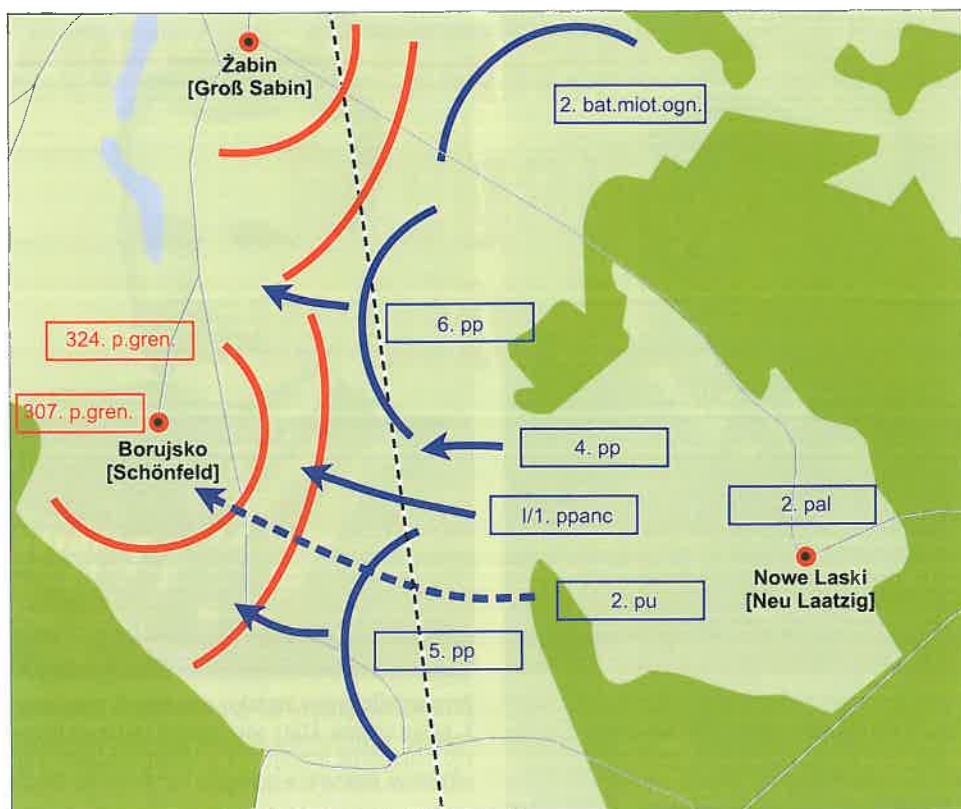
1 marca 1945 roku około godziny 8.30 artyleria polska otworzyła ogień w kierunku stanowisk nieprzyjaciela. Dwa kwadransy później do szturmu przystąpiły pododdziały 2. Dywizji Piechoty, wspierane czołgami średnimi T-34/85. Równocześnie, inne jednostki bez powodzenia próbowały zdobyć pobliski Żabin (Groß Sabin). Mimo okupionej stratami porażki, dowódca 1. Armii Wojska Polskiego, generał Stanisław Popławski, nakazał szturm ponowić. Około godziny 15.00 uderzono po raz drugi. Atak przeprowadziły 4. i 5. pułk



Porucznik Zbigniew Starak – dowódca 1. szwadronu 2. pułku ułanów, który poprowadził szarżę na Borujsko. Fotografia powojenna w stopniu majora [Fot. archiwum MOP w Kołobrzegu]

piechoty oraz wozy I batalionu czołgów z kompanią fizylierów na pancerniach. Tym razem szturm powstrzymały niemieckie indywidualne środki walki, w tym przede wszystkim kumulacyjne granatniki jednorazowego użytku – *Panzerfaust*. Po utracie wozów bojowych żołnierze zalegli w lejach narażeni na ogień prowadzony z położonej powyżej pasa natarcia wsi Borujsko. Obserwującym zajście ukazał się widok, który w następujący sposób opisał, wyznaczony wcześniej na dowódcę szarży, zwierzchnik 1. szwadronu 2. pułku ułanów – porucznik Zbigniew Starak: *Palące się czołgi wytworzyły kilkusetmetrową zastonę dymną, rozrywającą się amunicją, wybuchającą zbiorniki z paliwem dopełniały obrazu pola walk...*

Jeszcze zanim stanowiska przeciwnika zaatakowane zostały przez podkomendnych pułkownika Rotkiewicza, z 1. Warszawskiej Brygady Kawalerii wyłoniła się grupa bojowa, której komendę powierzono majorowi Walerianowi Bogdanowiczowi, oficerowi zasłużonemu podczas krwawych, lutowych walk o Wielboki. Obok kawalerzystów 2. pułku ułanów, w składzie formacji znalazły się cztery działa przeciwpancerne Zis-3, tyleż samo ciężkich karabinów maszynowych oraz czołgi T-34/85 z 1. Brygady Pancernej. Decyzja o przeprowadzeniu natarcia w szyku konnym na wypadek niepowodzenia wcześniejszych ataków zapadła w nocy poprzedzającej bitwę. Poprowadzić ją miał wspomniany wcześniej zwierzchnik 1. szwadronu, a plutony o łącznej sile mniej więcej stu siedemdziesięciu szabel utworzono doraźnie spośród pododdziałów pułku (według rozkazu zwierzchnika zgrupowania każdy



Szarża 1. Warszawskiej Brygady Kawalerii pod Borujkiem w dniu 1 marca 1945 roku [Rys. Jarosław Dzierżawski]

szwadron oddać miał czterdziestu żołnierzy z końmi). Sam oficer moment powierzenia mu tego dość karkołomnego zadania wspominał w następujący sposób: W późnych godzinach wieczornych obchodząc odcinek obrony i przekazując dowódcom plutonów i ułanom moje ostatnie uwagi zostałem powiadomiony, że wzywa mnie natychmiast do siebie dowódca 2. pułku ułanów mjr Konstanty Gryżewski. Aby dostać się do sztabu pułku musiałem przejść przez odcinek obrony dowodzony przez porucznika Mieczysława Naprawę, dowódcę 2. szwadronu. Idąc rozważałem, że musi to jakaś wyjątkowo ważna sprawa być. Bowiem miałem łączność przewodową ze sztabem pułku i dowódca pułku mógł ze mną rozmawiać telefonicznie. Tak rozmyślając spotkałem Mietka, który powiedział mi krótko: jeżeli stary ciebie wyznaczy, zamelduj że oprócz ciebie są inni dowódcy szwadronów. Rzuciłem mu pytanie o co chodzi i usłyszałem tylko: nie pytaj, dowiesz się w sztabie i znikł mi w ciemnościach. Ceniłem tego doświadzonego, dzielnego oficera i jednocześnie wspianego kolegę i dlatego tym bardziej te słowa nie dawały mi spokoju. Za niespełną pół godziny meldowałem się u dowódcy 2. pułku ułanów. Zostałem poczęstowany nieźłą wódką i dobrym papierosem. Po chwili zapytał jak ludzie, konie i po dłuższym milczeniu powiedział, że zostałem wyznaczony na dowódcę grupy konnej 2. pułku ułanów, składającej się ze 160–170 szabel, przydzielając 4 ckm-y i baterię dział 76 mm z zadaniem przełamania obrony nieprzyjaciela w m. Borujko pozycja ry-

głowa Wątu Pomorskiego. Gotowość grupy do działań: 1 marzec godz. 6.00.

Po odprawie, w której uczestniczył także zastępca dowódcy Brygady do spraw polityczno-wychowawczych – major Stanisław Arkuszewski, jeźdźców „Mazurkiem Dąbrowskiego” pożegnała orkiestra. Godzinę później zadania bojowe kawalerzystom wyznaczył pułkownik Rotkiewicz. O świcie ułani gotowi byli do ataku grupując się pod osłoną lasu, mając przed sobą linię kolejową oraz szosę. Na lewym skrzydle zarysowywały się wraki kilku samolotów porzuconych przez Niemców na zlokalizowanym nieopodal lotnisku.

Kwadrans przed 16.00, na sygnał czerwonej racy porucznik Starak wydał iście przedwojenny rozkaz: Lance, szable w dłoń! Dosiadające koni rasy trakeńskiej, w większości zdobytych w trakcie wcześniejszych walk, plutony ruszyły z rejonu miejscowości Nowe Laski (Neu Laatzig), cwałem przesadziły tory, minęły szosę i wyprzedziwszy czołgi oraz piechurów przeszły przez pierwsze pozycje całkowicie zaskoczonych taką formą natarcia Niemców.

Drelichowy mundur polowy żołnierza 2. pułku ułanów, ułana Michała Antochowa, uszyty w lutym 1945 r. w Łodzi. Na naramiennikach, wzorem przedwojennym, wyhaftowany został numer jednostki, a na kołnierzu umieszczone proporczyki w przyporządkowanych temu zgrupowaniu barwach biało-niebieskich. Uzbrojenie żołnierza stanowi karabinek 7,62 mm Mosin wz. 1938, szabla „Szaska” wz. 1927/42 oraz przenoszony przy jej pochwie bagnet tulejowy wz. 1891/30. Całość eksponowana jest na wystawie głównej Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu [Fot. R. Horanin/MOP w Kołobrzegu]



Zachowany w zasobach Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu orzeł wz. 1943 w tak zwanej „odmianie lubelskiej” – podstawowe insygnium Wojska Polskiego na Wschodzie, noszone na nakryciach głowy również w 1. Warszawskiej Brygadzie Kawalerii [Fot. R. Horanin/MOP w Kołobrzegu]





Szabla radziecka „Szaszka” wz. 1927 używana w 1. Warszawskiej Brygadzie Kawalerii. Zbiory Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu [Fot. R. Horanin/MOP w Kołobrzegu]

Po zakończeniu drugiej wojny światowej, przyglądający się szturmowi Stanisław Arkuszewski wspominał: *Na skraju lasu szybko formuje się linia szwadronów. Błysnęły szable i grupa galopem ruszyła do szarży. Na czele cwałował porucznik Starak, oficer wyróżniający się doświadczeniem i odwagą, oraz kilku wiarusów. Nieznacznie za nimi, szerokim wachlarzem, połączone szwadrony. Było to zapierające dech widowisko. Konie mknęły w szalonym biegu, pokonując w paru minutach przeszło dwukilometrową, pełną różnych przeszkód, przestrzeń do wsi. Okrzyki „hura” przebijają się wśród ryku silników, wybuchów pocisków i nieustannego terkotu karabinów maszynowych. Przed samym Borujkiem szwadrony kawalerii minęły czołgi. Atak ten obserwowali dostojnie wszyscy, którzy wówczas znajdowali się na polu walki. Na przedpiersiu swego punktu obserwacyjnego, przestępując z nogi na nogę, stał generał Kieniewicz. Obok niego znajdował się zastępca dowódcy 1 armii generał bryg. Marek Karakoz i cały sztab. Nikt nie odrywał lornetek od oczu. Szwadrony przebiegały przez przeszkody, rąbiąc i tratując zagradzających im drogę Niemców. Zaskoczeni i dezorientowani tym niebywałym i błyskawicznym atakiem, nie zdążyli w pierwszej chwili zorganizować oporu. Wkrótce jednak otworzyli silny ogień. Było już jednak za późno. Wysunięte placówki nie wytrzymały nerwowo. Porzucając stanowiska, usiłowały chronić się pomiędzy zabudowaniami.*

Po osiągnięciu nieodległego zagajnika oraz jaru kawalerzyści zostali spieszeni pozostawiając wierzchowce koniowodnym. Kierując się ku górującej nad miejscowością wieży kościoła rozpoczęli zdobywanie kolejnych gospodarstw i niszczenie schronów. W szpicy ataku szedł 2. pluton podporucznika Józefa Ziętla. Wsparcia ogniem na wprost udzielił im czołg 1. Brygady Pancernej zmuszony do manewrowania wśród zabudowań. Jak trudne były działania we wsi relacjonował Zbigniew Starak: *Odległość jaka dzieliła nas od przedniego skraju nieprzyjaciela była nie większa jak na rzut granatem. Nieprzyjaciel był w dogodnej sytuacji, bowiem Borujsko dominowało nad całym terenem działań co z kolei pozwalało*

Niemcom zorganizować system ognia. Poza tym wzdłuż rozległej wioski ukryci w bunkrach i poza ścianami domów Niemcy bronili się zaciekle (...). Ułani bili się dzielnie o każdy dom, o każdy strych, o każdą piwnicę, które to Niemcy zmienili w silne punktu oporu. Wreszcie po godzinnym boju Niemcy zdecydowali się opuścić miejscowość szukając schronienia w pobliskim lesie. Najtrudniejszą walkę stoczyć musieliśmy z załogą dobrze zamaskowanego bunkra, tuż za wsią. Od ognia załogi tego bunkra ginie celowniczy ckm, młody siedemnastoletni chłopak z wileńskiego. Ppor. Ziętek decyduje podczołgać się i rzucić granat, co mu się udaje i w tym momencie usłyszałem szum motorów – to szły nasze czołgi. Nie było lepszej okazji w tej chwili jak zniszczyć ten piekielny, zięjący ogniem broni maszynowej bunkier. Podbiegłem do czołgu i wskazałem cel. Kierowca wprowadził wóz do stodoły jednymi drzwiami, po czym błyskawicznie otworzył drugie drzwi znajdujące się naprzeciw bunkra i czołg oddał dwa strzały na wprost z odległości 50 m. Bunkier rozniósł ale zginął dowódca

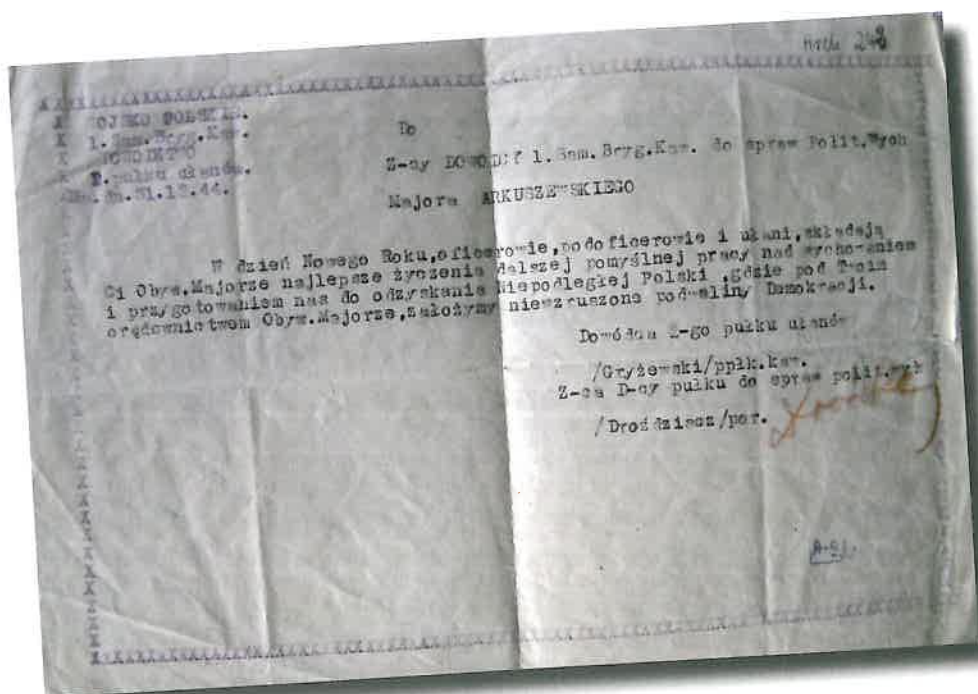
czołgu trafiony w pierś podczas kierowania całą akcją z zewnątrz wozu. Pozostała przy życiu załoga bunkra została wzięta do niewoli. W płonącej i zabarykadowanej przez przeciwnika wsi okopani, narażeni na ogień strzelców wyborowych i de facto osamotnieni ułani pozostali od około 17.00 do rana 2 marca, kiedy to zluźniali ich towarzysze broni z 2. Dywizji Piechoty¹⁰.

Podsumowanie

Szarża na Borujsko oraz walki piesze kosztowały życie siedmiu jeźdźców¹¹, dzieśięciu innych odniosło rany¹² (spośród nich jeden zmarł). Zdecydowanie wyższe straty odnotowały pozostałe jednostki 1. Armii Wojska Polskiego – w trzech falach ataku utracono około stu czterdziestu zabitych i blisko trzystu wyłączonych z działań na skutek ran i kontuzji. Liczba poległych po stronie niemieckiej trudna jest do jednoznacznego oszacowania – mogła plasować się nawet w granicy pół tysiąca. Na tyły powiedziono pięćdziesięciu jeńców¹³. W bunkrze, którego zdobycie opisał porucznik Sta-



Rogatywka wz. 1935 z orłem wz. 1919 używana przez żołnierza 2. pułku ułanów. Zbiory Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu [Fot. R. Horanin/MOP w Kołobrzegu]



Życzenia noworoczne wystosowane 31 grudnia 1944 r. przez dowództwo 2. pułku ułanów, których adresatem był major Stanisław Arkuszewski. Dla jednostki, podobnie jak i całej Brygady, pierwszy kwartał ostatniego roku wojny stanowił czas największych zwycięstw [Fot. Archiwum MOP w Kołobrzegu]

rak zabezpieczono podobno także *cenne dokumenty w postaci map operacyjnych, które (...) miały donieść znaczenie dla prowadzenia dalszych działań bojowych naszych wojsk*. Inne, mimo odniesionych ran zdobył na niemieckim oficerze chorąży Czesław Dąbrowski. Jak po zakończeniu

drugiej wojny światowej wskazywał oficer prowadzący szarżę, podczas walk o Borujsko wyjątkową odwagą wyróżnili się:

- Podporucznik Marian Bzduch – dowódca 1. plutonu,
- Podporucznik Józef Ziętek – dowódca 2. plutonu,

- Chorąży Czesław Dąbrowski – dowódca 3. plutonu,
- Plutonowy Jan Pierzchała – zastępca dowódcy 2. plutonu.

Starcie w następujący sposób podsumował Stanisław Arkuszewski: *Udział kawalerii w bitwie o Borujsk był najtrudniejszym zadaniem bojowym, jakie postawił przed naszą brygadą generał Stanisław Popławski. Dlatego najtrudniejszym, że po raz pierwszy nasza kawaleria poszła do walki za czołgami (...). Ułańska szarża, brawurowo i skutecznie przeprowadzona, „otrzeźwiła” zalegających piechurów, poderwała ich na nogi, pozwoliła nabrać oddechu i ławą ruszyć naprzód (...). Ten bój okupiliśmy niemałymi ofiarami. Była to cena za odzyskanie Pomorza.*

Zdobycie miejscowości ostatecznie otworzyło 1. Armii Wojska Polskiego drogę na Pomorze. W ciągu niespełna trzech tygodni biała-czerwona flaga załopotowała najpierw w Gryficach (Greifenberg), a następnie – w Mrzeżynie (Treptower Deep) gdzie Brygada zorganizowała symboliczną ceremonię zaślubin z Bałtykiem. Następnie ułani, dowodzeni już przez pułkownika Aleksandra Dawidziuka, przeszli nad Dziwną i Zalew Szczeciński, przeprawili się przez Odrę w rejonie Gozdowic (Güstebiese) i mijając od północy oblężony Berlin, zakończyli działania w dorzeczu Łaby. Za zasługi wojenne tytułową jednostkę odznaczono Krzyżem Grunwaldu III klasy, a jej pierw-



Żołnierze 2. pułku ułanów zajmują pozycje przed rozpoczęciem bitwy. Inscenizacja historyczna pod tytułem „Szarża pod Borujskiem 1945”, Krojanty, wrzesień 2008 r. [Fot. Ł. Gładysiak]



Orzeł wz. 1919 z obciążoną koroną – insygnium stosowane w 1. Warszawskiej Brygadzie Kawalerii oraz całym Wojsku Polskim na Wschodzie obok wzoru wprowadzonego w 1943 r. [Fot. zbiory autora]

szy zwierzchnik – pułkownik Radziwanowicz, w maju 1945 roku objął stanowisko, drugiego po generale Leonie Nałęczu-Bukojemskim, dowódcy Lubelskiego Okręgu Wojskowego¹⁴.

Zarówno w ocenie weteranów 1. Samodzielnej Brygady Kawalerii, jak i większości opracowań w dwudziestowiecznej, polskiej historiografii wojskowej szarża na Borujsko była ostatnim tego rodzaju atakiem rodzimej kawalerii w dziejach. Tezę tę poddano pod wątpliwość w związku z twierdzeniem jakoby działanie tego rodzaju ponowione zostało w kwietniu 1945 roku w rejonie Grunthal i Hackelberg w Niemczech. Niezależnie od powyższego dylematu właściwymi słowami, nie bez patosu, atak ułanów podsumował oficer, który powiódł ich do walki: *Nasza ułańska wiara, nasz entuzjazm ułański zrodziły to zwycięstwo. Nieśliśmy szable naszych ojców, które pamiętały Grunwald, Kirchholm, Wiedeń. Żołnierze 2. pułku ułanów 1. Samodzielnej Brygady Kawalerii przez swój udział w walce z Niemcami, przez trud, pracę i ofiarę krwi dobrze zasłużyli się Ojczyźnie.* ■

Bibliografia

Materiały źródłowe:

- Arkuszewski Stanisław, *W Łabie poiliśmy nasze konie*, Warszawa 1982.
 Arkuszewski Stanisław, *Zarys historyczny walk bojowych I WDK w latach 1944–1945*, Archiwum Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, sygn. MOPK-RR-19.
 Kowalczyk Tadeusz, *Zespoły akt jednostek kawalerii 1944–1947*, Centralne Archiwum Wojskowe, Rembertów BDW.
 Starak Zbigniew, *Wspomnienia bez tytułu*, Archiwum Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, sygn. MOPK-RR-20.

Literatura:

- Polski czyn zbrojny w drugiej wojnie światowej*, tom III, Warszawa 1973.
 Bilnik Tadeusz, Gaponik Tadeusz, *Kawalerijskie szaszki radzieckie w Wojsku Polskim*, Katowice 2011.
 Flisowski Zbigniew, *Pomorze – reportaż z pola walki*, Warszawa 1979.



Proporzki używane w 1. Warszawskiej Brygadzie Kawalerii [Rys. Ł. Gładysiak]

- Jadziak Emil, *Wyzwolenie Pomorza*, Warszawa 1962.
 Jońca Adam, *Zapomniani kawalerzyści*, [w:] „Poligon. Magazyn Miłośników Wojsk Lądowych”, numer 3(10)/2008.
 Komornicki Stanisław, *Wojsko Polskie 1939–1945: barwa i broń*, Warszawa 1984.
 Kospath-Pawłowski Edward, *Chwała i zdrada. Wojsko Polskie na Wschodzie 1943–45*, Warszawa 2010.
 Kospath-Pawłowski Edward, *Hej hej ułani*, Warszawa 1996.
 Leżeński Cezary, *Ostatnia szarża*, Katowice 1972.
 Pataj Stefan, *Boje i walki 1. Warszawskiej Brygady (Dywizji) Kawalerii*, Warszawa 1974.

Przypisy

- Wiecej na ten temat por. Ł. Gładysiak, *Przełamanie Wału Pomorskiego*, [w:] „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” nr 17, Lublin 2011.
- Niekiedy spotkać można nazwę Trościaniec. Warto zaznaczyć, iż punkt werbunkowy samego 2. pułku ułanów początkowo zlokalizowany był w obozie sumskim.
- Spotykano także żołnierzy 6. Pułku Ułanów Kaniowskich, 9. Pułku Ułanów Małopolskich, 12. Pułku Ułanów Podolskich, 14. Pułku Ułanów Jazłowieckich, 23. Pułku Ułanów Grodzieńskich, 2. Pułku Strzelców Konnych czy 2. Pułku Strzelców Konnych.
- Informacje o kadrze 1. Samodzielnej Brygady Kawalerii przekazuje w swych wspomnieniach major Stanisław Arkuszewski: *Skład oficerów przeważnie był z Armii Radzieckiej, w której pełniło służbę dużo Polaków, lub pochodzenia polskiego, którzy przeważnie zajmowali stanowiska instruktorów. Szwadrony i plutony były obsadzone przez rdzennych Polaków, jeśli chodzi o aparat polityczno-wychowawczy to oficerami byli także Polacy, doświadczeni w ruchu rewolucyjnym. Byli to komuniści, ludowcy, demokraci, pepesowcy oraz postępowi działacze. W późniejszym okresie istotną rolę odgrywać zaczęli oficerowie awansowani w trakcie walk: Podoficerowie zawodowi rozkazem Dowództwa otrzymali stopnie oficerskie i stawali się dowódcami szwadronów, plutonów, a w boju wyrastali na dowódców pułków (przykład porucznik Stanisław Hałas i inni).*
- Dla przedwojennych kawalerzystów największą słabością Brygady były właśnie konie. Choć teoretycznie blisko dwa tysiące dwieście z nich przeznaczono do jazdy, nieduże

rozmiary sprawiały, iż była ona znacznie utrudniona. Dodatkowo występowały znaczne problemy z wypełnieniem zapotrzebowania, **przez** co część szkolenia odbywała się bez wierzchowców. Problem ten starano się rozwiązywać już po przekroczeniu Bugu, gdzie małe, zdolne do pracy w polu „Sybiraki” wymieniano z miejscowymi gospodarzami na konie innych ras.

⁶ Pułk o numerze pierwszym sformowany został już po zakończeniu drugiej wojny światowej.

⁷ Wydarzenie to w następujący sposób wspominał Stanisław Arkuszewski: *Trzydzieści tysięcy ludzi kotłowało się w fali oburzenia oglądając krematoryjne piece i komory gazowe, stosy trupów odkopanych z wykrzywionymi ustami, świeżo rozstrzelanych w tył głowy. Całe stosy pomordowanych dzieci i przygotowanych do spalania w piecach. Pomordowani bracia i siostry Polacy nie mogli nas widzieć, ale myśmy na nich patrzyli i będziemy pamiętać przez całe wieki o tej nikczemnej zbrodni i hańbie, którą nikt nie zmyje z hitlerowskich zbrodniarzy. Po uroczystym pożegnaniu i złożeniu hołdu pomordowanym na Majdanku i w Zamku w Lublinie – razem z Ludem ułani przysięgli pomóc pomordowanym.*

⁸ W nawiasie podane zostały nazwy miejscowości funkcjonujące w roku 1945.

⁹ Więcej informacji na temat działań 4. pułku czołgów ciężkich na pozycji ryglowej Wału Pomorskiego zawartych zostało w artykule M. Kuchciaka pod tytułem: *Pomorski pancerny. Z dziejów 4. Samodzielного pułku czołgów ciężkich* [w:] „Militaria XX wieku. Wydanie Specjalne” nr 17, Lublin 2011.

¹⁰ Sytuację tę w sposób następujący opisał Zbigniew Starak: *Jest już zupełnie ciemno, niektóre domy płoną, słychać pojedyncze strzały, z pobliskiego lasu Niemcy zaczynają ostrzeliwać wieś i koniowodnych. Myślę tylko o jednym. Utrzymać zdobytą rubież do nadejścia piechoty i w ten sposób utorować drogę naszemu oddziałom na zachód. Zadanie zostało wykonane.*

¹¹ Kilku z nich z nazwiska oraz stopnia wojskowego wymienia major Arkuszewski: plutonowy Jakubowski, kapral Jasian, kapral Stefaniszczyn, ułan Kantar.

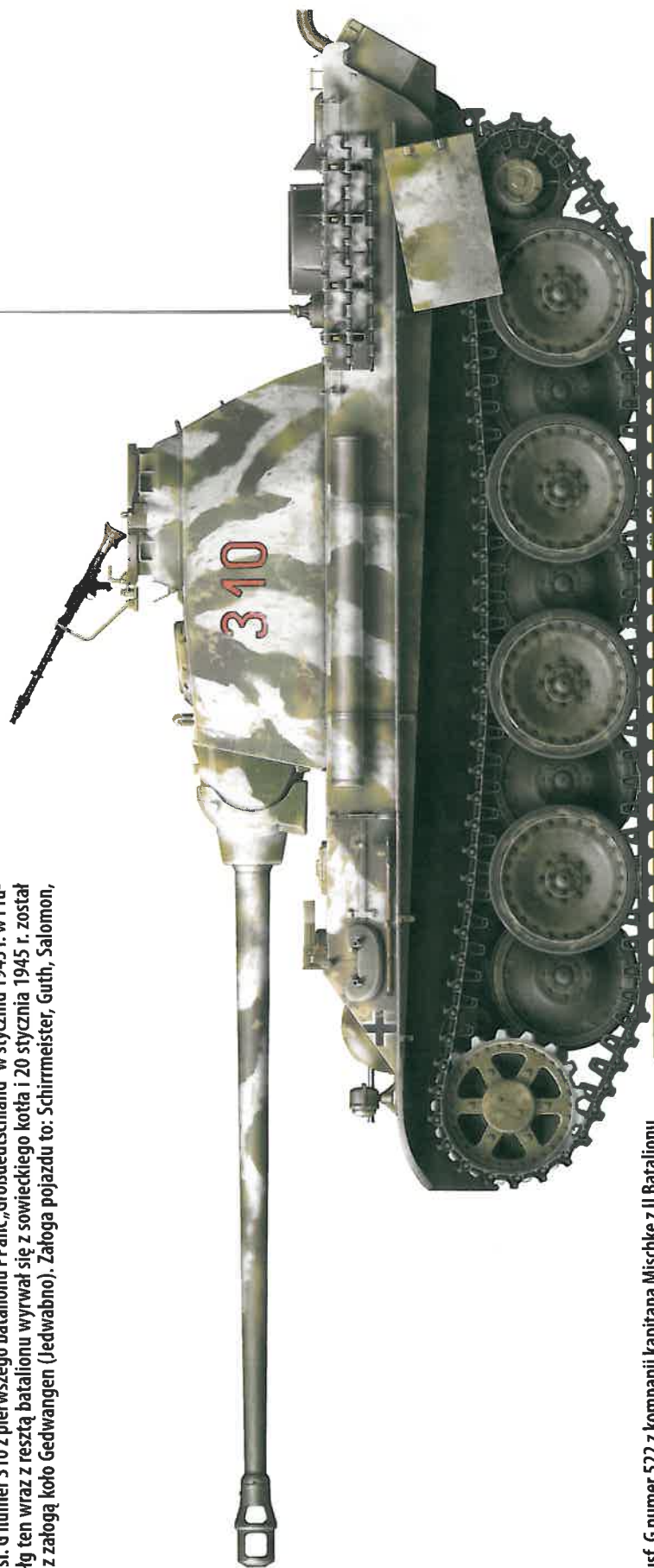
¹² Stanisław Arkuszewski wspomina o piętnastu rannych.

¹³ Według majora Arkuszewskiego było ich trzykrotnie więcej, liczba ta wydaje się być jednak nieco zawyżona.

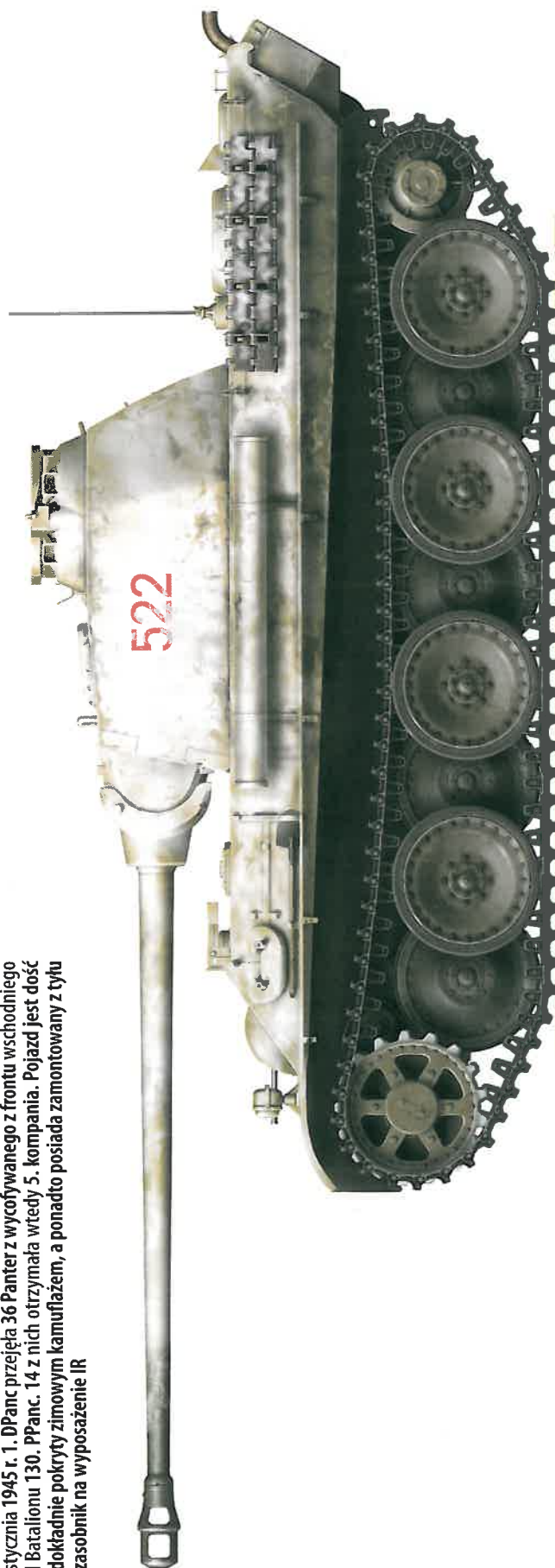
¹⁴ Funkcję tę sprawował do września 1945 roku; jego następcą był generał Wojciech Bewziuk.

Autor składa na ręce dyrektora Muzeum Oręża Polskiego, Pana Pawła Pawłowskiego serdeczne podziękowania za wyrażenie zgody na udostępnienie na potrzeby artykułu zasobów kołobrzesckiej placówki. Odrębne podziękowania kieruje do Pana Radosława Horanina – autora fotografii obiektów muzealnych oraz Pani Anetty Bolechowskiej, która udostępniła bogaty materiał Gabinetu Zbiorów Specjalnych MOPK.

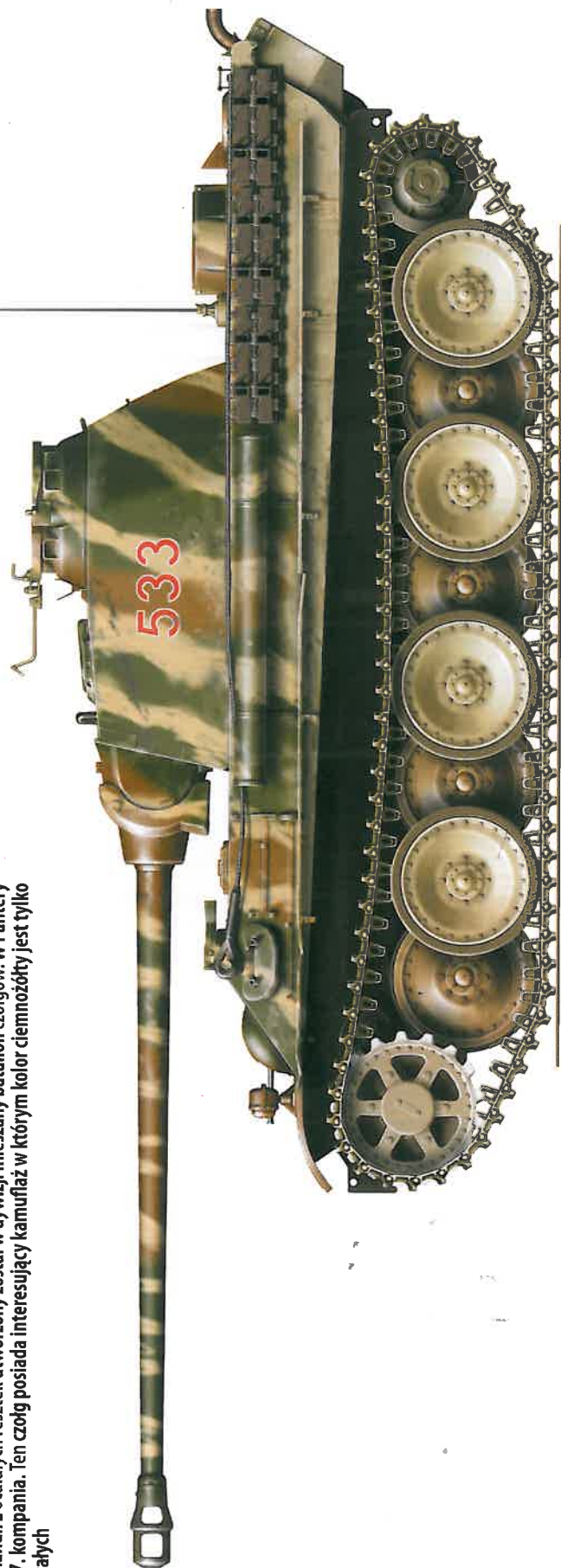
Pz.Kpfw. V Panther Ausf. G numer 310 z pierwszego batalionu PPanc „Großdeutschland” w styczniu 1945 r. w Prusach Wschodnich. Czołg ten wraz z resztą batalionu wyrwał się z sowieckiego kotła i 20 stycznia 1945 r. został sfotografowany wraz z załogą koło Gedwangen (Jedwabno). Załoga pojazdu to: Schirrmeister, Guth, Salomon, Rohrich i Rüsseler



Pz.Kpfw. V Panther Ausf. G numer 522 z kompanii kapitała Mischke z II Batalionu 1. PPanc w lutym 1945 r. w czasie walk nad jez. Balaton. Na początku stycznia 1945 r. 1. DPanc przejęła 36 Panther z wycofywanego z frontu wschodniego I Batalionu 130. PPanc. 14 z nich otrzymała wtedy 5. kompania. Pojazd jest dość dokładnie pokryty zimowym kamuflażem, a ponadto posiada zamontowany z tyłu zasobnik na wyposażenie IR



Pz.Kpfw. V Panther Ausf. G numer 533 z 130. ppanc 130. DPanc Lehr podczas walk w Ardenach w grudniu 1944 roku. Po klęsce w Normandii z ocalałych resztek utworzony został w dywizji mieszany batalion czołgów. W Pantery uzbrojona została 5. 17. kompania. Ten czołg posiada interesujący kamuflaż w którym kolor ciemnozielony jest tylko uzupełnieniem pozostałych

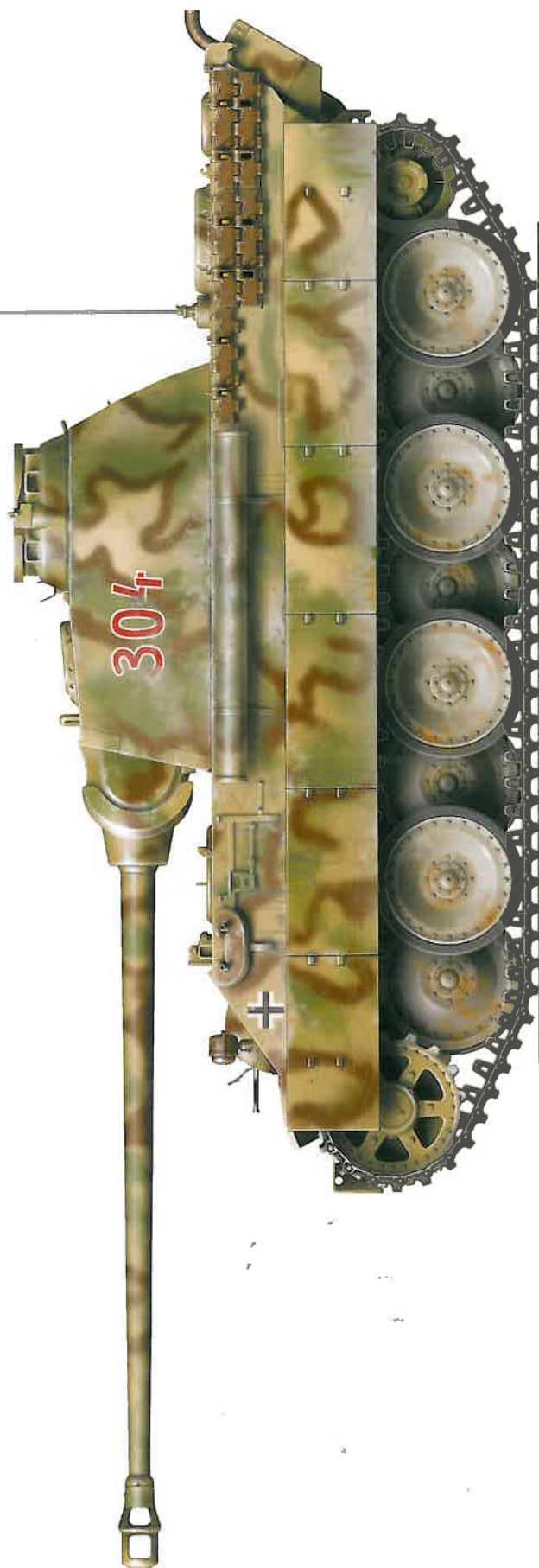


Pz.Kpfw. V Panther Ausf. G numer 413 z I batalionu kapitana Grafa von Lüttichau 1. ppanc 1. DPanc latem 1944 w Polsce. Podczas walk pod Złoczowem oraz o odblokowanie okrążonego ugrupowania wojsk niemieckich pod Brodami batalion stracił 27 czołgów, a ciężko ranny dowódca batalionu dostał się do niewoli radzieckiej. Pojazd pochodzi z letnich uzupełnień. Kanister oznaczony białym krzyżem przeznaczony był na wodę



BRON I BARWA

Pz.Kpfw. V Panther Ausf. A numer 304 dowódcy 3. kompanii porucznika SS von Ribbentrop z 12. ppanc SS 12 DPanc SS w czerwcu 1944 roku w Normandii. W pierwszym miesiącu ciężkich walk w rejonie Caen dywizja straciła bezpowrotnie 37 Panther. Czołg posiada trójbarny kamuflaż i niestandardowy kod numerowy



Pz.Kpfw. V Panther Ausf. D numer 213 o nazwie własnej „Mäuschen!” z 51. BPanc na początku października 1943 r. na południe od Dniepropietrowska. W tym czasie batalion pod dowództwem kapitana Arthura Meyera wspierał w walkach DGröenPanc „Großdeutschland”

