

POGROMCA PODWODNYCH KORSARZY • CHRZEST BOJOWY 19. EM

MILITARIA



XX wieku

Nr 2(35) • marzec-kwiecień 2010 • CENA 12,99 zł (stawka 0% VAT) • Nakład 14 950 egz.

ILUSTROWANY MAGAZYN HISTORYCZNY

www.kagero.pl



ISSN 1732-4491

03



9 771732 449009

Rys. Piotr Forkasiewicz
© Kagero



Lancaster w widoku z góry i z dołu. Warto zwrócić uwagę na otwartą komorę bombową, która zajmowała połowę długości kadłuba samolotu. W komorze widać bomby burzące i odłamkowe, a pośrodku cylindryczny pojemnik zawierający małe bomby zapalające. Po zrzucie pojemnik otwierał się rozsypując swoją zawartość



■ 14 maja 1920 r. o godz. 9 rano ppor. Pawlikowski na alarm, że bolszewickie samoloty znajdują się nad lotniskiem, startował na samolocie typu „Spad” nr 14. Udało mu się dopędzić nieprzyjacielski samolot nad Borysowem na wysokości 1900 m. Była to też pościgowa maszyna typu „Spad”. Zaczęła się walka, w czasie której samolot bolszewicki zaczął się zniżać pod strzałami ppor. Pawlikowskiego. Gdy już był nad ziemią na wysokości 20-30 m, zaczął podawać znaki, że się poddaje i chce lądować, co wykonał w neutralnym pasie, pomiędzy liniami. Ppor. Pawlikowski był zmuszony z powodu braku naboju dopuścić by bolszewicki samolot wylądował w strefie neutralnej.

Chrzest bojowy 19. EM w maju 1920 roku – str. 12

■ Podczas drugiej wojny światowej wiele okrętów walczyło z jednostkami podwodnymi i sporo z nich odniosło przy tym sukcesy, ale najczęściej ich jedynym osiągnięciem było zniszczenie jednego albo dwóch podwodnych przeciwników. Były jednak okręty, które osiągnęły o wiele większe efekty w tej walce, a sukces jednego z nich wydaje się być nieprawdopodobny. Był jednak faktem. Ów sukces był dziełem amerykańskiego eskortowca „England”. **Pogromca podwodnych korsarzy – str. 44**



■ Tuż po godzinie 12.00, w sobotę 20 marca br., w Parku im. Stefana Żeromskiego w Kołobrzegu padły pierwsze strzały. Kilkanaście sekund później z okolic pobliskich zabudowań odezwały się karabiny maszynowe.. **Bój o Kołobrzeg 2010 – str. 82**



LOTNICTWO

Wojna powietrzna nad Bałkanami czyli z historii walk powietrznych 1912-1918 cz. II 4

Chrzest bojowy 19. EM w maju 1920 roku 12

Połowanie na wilka 20

Berlin w ogniu 32

OKRETY

„Mleczne krowy” U-Bootwaffe: podwodne zbiornikowce 40

Pogromca podwodnych korsarzy 44

BRON PANCERNA

Radzieckie pocłagi pancerne w walkach na Kaukazie w 1942 roku 56

Czołgi Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1943-1944 cz. IV 64

Panzer-Aufklärungs-Abteilung 12 72

INNE

Bój o Kołobrzeg 2010 82

MILITARIA

20-209 Lublin
ul. Mełgiewska 9F
tel./fax 081 749 11 81
www.militariaxxv.kagero.pl

Redaktor naczelny: Damian Majak
Zastępcy redaktora naczelnego:
Leszek A. Wieliczko, Tomasz Szlagor
Sekretarz redakcji: Karolina Tokarz

Opracowanie graficzne:
Małgorzata Dudziak, Marcin Wachowicz,
Damian Majak

Zespół: Łukasz Gładysak, Krzysztof Janowicz,
Adam Kaczyński, Marian Krzyżan, Leszek
Motendowski, Marek J. Murawski, Arkadiusz
Wróbel, Robert Wróblewski

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

Ilustratorzy: Stefan Dramiński, Waldemar
Góralski, Stanisław Krzysztof Mokwa, Janusz
Świątłoch, Arkadiusz Wróbel

DTP: Małgorzata Dudziak, KAGERO STUDIO
Korekta: Karolina Tokarz

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

Wydawca: KAGERO Publishing Sp. z o.o.
ul. Mełgiewska 9F 20-209 Lublin
tel./fax 0 81 749 11 81
www.kagero.pl, kagero@kagero.pl

Marketing: Joanna Majak (dł.)
marketing@kagero.pl

Sprzedaż: Agnieszka Kuchciak
(kierownik sprzedaży) tel. 0 81 749 20 20

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

ISSN 1732-4491



Malował Arkadiusz Wróbel

■ Mimo że jesienią 1940 roku Fighter Command zatrzymało niemiecki Blitzkrieg, sytuacja Wielkiej Brytanii w dalszym ciągu była jeszcze bardzo niepewna. Odparcie ataków Luftwaffe miało być dopiero pierwszym krokiem na długiej drodze ku zwycięstwu. Wówczas raczej myślano o przeżyciu, a położenie, w jakim znajdowali się mieszkańcy Albionu, nie nastrojało optymistycznie.

Połowanie na wilka – str. 20

Wojna powietrzna nad Bałkanami

czyli z historii walk powietrznych 1912–1918

cz. II

ANDRZEJ OLEJKO

Dzisiaj na moim wiernym Spadzie (myśliwiec typu Spad VII C.1 bądź Spad XIII C.1 – przyp. A.O.) z 1800 metrów obserwowałem w tej samej okolicy liczne poruszenia wojska, duże zgromadzenia, nowe baterie i balony na wieżach, z daleka sprawdzony...

...18 IX 1918 r. atak na Nonte, na okopy bułgarskie. Mój Spad (samolot myśliwski typu Spad VII C.1 lub Spad XIII C.1 – przyp. A.O.) nie był gotów na oznaczoną godzinę i spóźniłem się. Podzieliłem więc, nie biorąc wysokości, dobrze znanymi sobie dolinami wśród gór. Przeleciałem tuż ponad ostatnim pagórkiem i przybywałem w całym rozgwarze natarcia. Nasza artyleria wydłużyła już

do mnie i chybają. Piechota posuwa się naprzód. Zakręcam i przelatuję na wysokości 30 m nad nią, co mi pozwala ostrzelać skutecznie w odległości 300 m od niej piętnastu uciekających piechurów nieprzyjacielskich. Pływam w moim Spadzie, szarpany wstrząsami i pieczony przez silnik. Woda chłodnicy ma ponad 90°. Znowu jestem ponad moim pięknym celem, który nieco się zmniejszył i do któ-

drugi pocisk w to samo skrzydło samolotu... Jestem o jakieś 100 m nad ziemią. Trzeba celnie mierzyć, żeby mnie trafić. Ten Szwab dobrze strzela. Uderzam sterem, żeby wzniesić się w skręcie i dojrzeć „skąd wiatr wieje”. 200 m, 300 m. Trzeci pocisk w kadłub – lekki wstrząs wskazuje, że musiał uderzyć w stojak. Na wysokości 500 m odsunąłem się od niebezpiecznego strzelca, którego nie znalazłem



Eskadry Myśliwskie K.u.k. Luftfahrtruppen w końcowym okresie wielkiej wojny dysponowały nowoczesnymi maszynami zarówno produkcji własnej jak i niemieckiej [Fot. zbiory K. M. Osiczko, via M. Konarski]

Lecąc ponad szczytami na wysokości około 2000 metrów, dostrzegłem artyleryjskiego obserwatora niemieckiego. Potem przez lornetkę zobaczyłem jakichś dwóch typów, którzy mi rękami dawały przyjazne znaki. Robię skręt na płask, żeby im nie pokazywać swoich barw, biorę kierunek na południe i wracam. Cała załoga obserwatorium wyglądała na zewnątrz – sześciu czy siedmiu Szwabów. Stoją razem, kłocą na mnie pełni podziwu dla Fritza, tak nisko latającego w górach. Biorę ich na cel i strzelam bez zatrzymania. Dwóch z nich pozostało na skałach. Wcześniej rozpoznany przez artylerzystów z baterii i gwałtownie ostrzelany, przeleciałem może o jeden metr ponad nożycami lornetki obserwatorium i 1800 metrów nad poziomem morza...

ogień, nieprzyjacielska odpowiada, lecz nie osmieliła się jeszcze „skrócić”. Piechota przebiega już strzęp niebezpieczną. Lecąc na wysokości 100 m, ulegam porządny wstrząs, powodowanym wybuchami z ziemi; płótno skrzydeł jest porwane w kilku miejscach (po powrocie znalazłem nawet kamień w moim stateczniku). Przelatając ponad naszymi oddziałami, zaczynam strzelać to przód nie widząc reszty nieprzyjaciela, czynię to dla podtrzymania nastroju! Przelatuję pierwszy rzut, z czego zdaje sobie sprawę później. Tu i tam widzę uciekających. Grupki ich kierują się ku wąskim drogom. Nieco dalej grupa około 100 ludzi, przywartych do skał, oczekuje swojej kolejki „dla zosiaknięcia w ciemny wąwóz”. Strzelam do nich, podczas skrętu strzelają

regu strzelam aż do odległości 50 m, prostopadła skała zmusza mnie do gwałtownego pofobrotu, żeby nie ulec strzaskaniu o nią. Trzykrotnie wracam w tych samych warunkach. Dotąd otrzymałem zaledwie jeden pocisk karabinowy w samolot. Za każdym nawrotem widzę w tej gromadzie ogłupiałych ludzi, jak porzucający broń i podnosząc ręce do góry wołają „kamerad” do atakującego ich samolotu. Na nieszczęście nie mogę brać jenców. Nasi piechurzy, kiedy latam nad nimi nisko witają mnie, machając rękami i chustkami...

22 IX 1918 r.

Zaledwie dosłyszalny trzask kilku wystrzałów, a później... klak...! Dostałem pociskiem karabinowym w lewe skrzydło – to niele. Mój Spad niknie prawie 200 km/h i ja... klak!

w zwałach skał i krzakach. Oddalam się o 3-4 km i krążę na wysokości 1000 m to najbardziej spokojnym kacie nieba (co jest moją ulubioną taktyką), ciągle badając starannie przez lornetkę podejrzane niemiece. Uspokojony nieprzyjaciół porzuca schron i grupuje się na nowo do wykonania dalszego odwrotu. Jest tam co najmniej ze dwie kompanie, kilka ciężkich maszyn i cztery zaprzężone wozy, ale bez czerwonego krzyża. Czekalem aż wszyscy ześlą na nieosiągniętą ścieżkę i wówczas zaczynam natarcie: nurkuje strzelając z karabinu maszynowego i podnoszę samolot dopiero tuż nad ziemią. Jak zabawka kieruje móją bronią. Kląde się w skręt i wracam na wysokości 10 m strzelając bezustannie. Ludzie i oszalałe zwierzęta uciekają, padają, trafiają czy też nie,

jest to nierozumna panika. Strzelam dopóki cel nie zmniejszył się wskutek rozproszenia się ludzi. Jak można walczyć z samolotem nadbiegającym ze straszliwą szybkością, a osłoniętym ciągłym ogniem karabinu maszynowego? Lecąc na północny wschód daję pełny gaz i wznoszę się na 1200 m. Przez lornetkę dostrzegłem wspinałą kolumnę artylerii w odwrocie, maszerującą kłusem w dobrym porządku. Ten sam manewr: nurkuje strzelając ciągle, a wyrównuję tuż nad ziemią. Za każdym razem jestem zmuszony „przeskoczyć” artylerię, szarpnąć kierownik drążkowy, żeby nie zaczęła o zaprzęgi kołami podwozia. Świszczące pociski przeszytują konie jak płomień i świecą po wyjściu z nich. Przerażeni ludzie zrywają się z siedzeń i uciekają albo walą się na ziemię, konie rwą uprzęż. Trzy oszalałe galopują, wlokąc za sobą zabitego towarzysza i armatę. Coś się pali w stojącym jaszczu, przy którym dwa konie czołowe leżą rozciągnięte

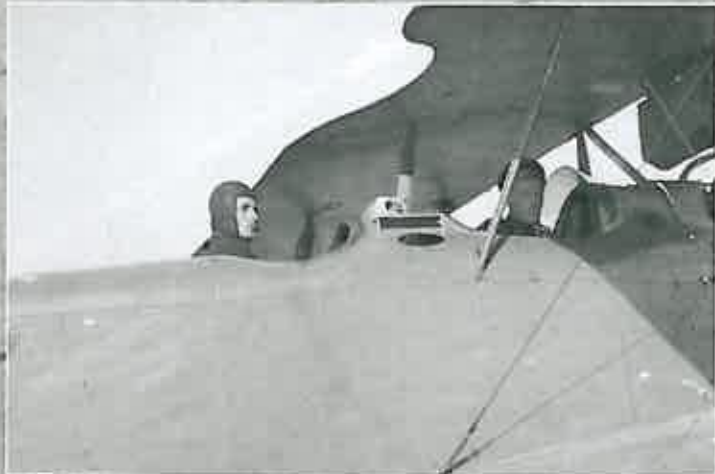
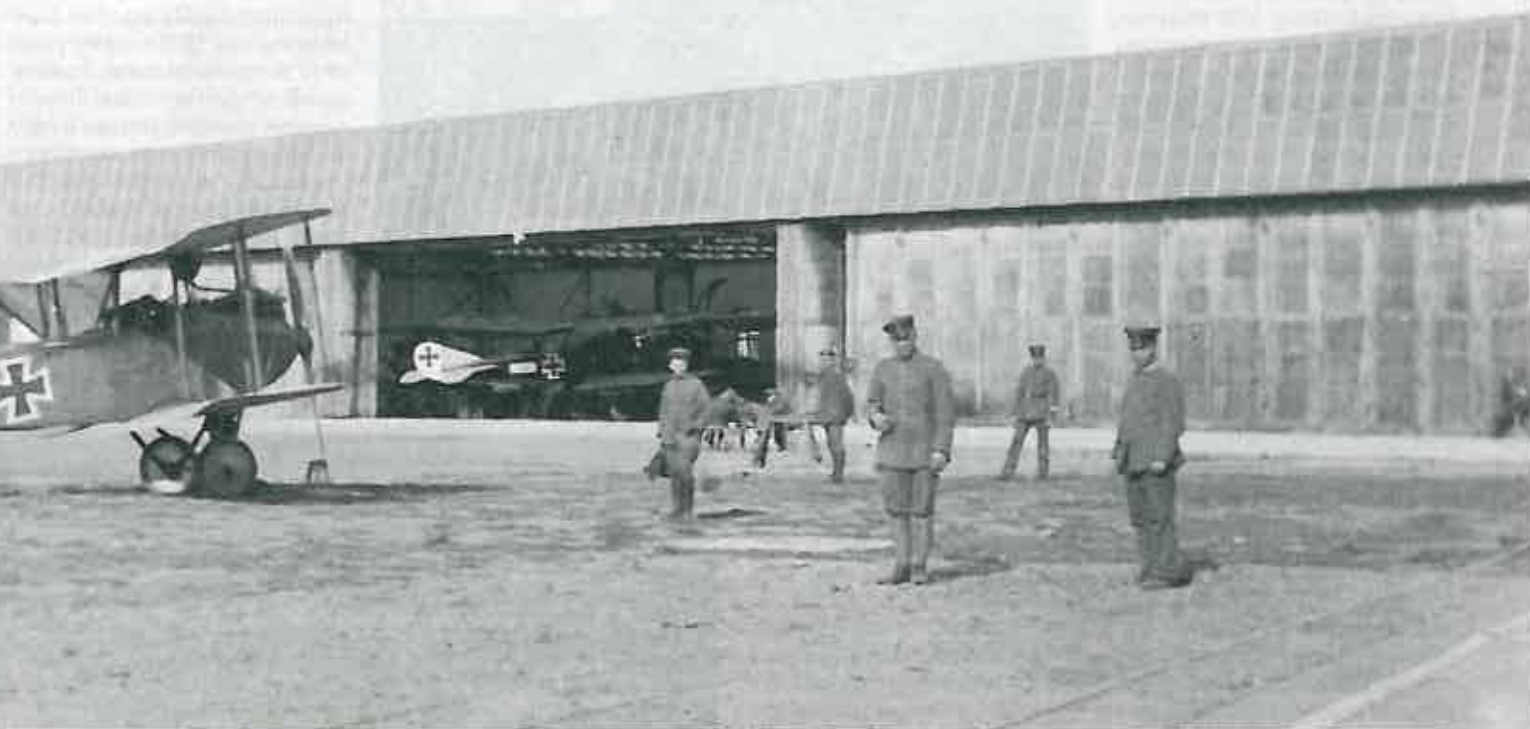
na ziemi. Oto piękna praca, a dla artylerzystów powrót na biwak trochę urozmaicony. Ostatnie pociski lecą na jakiegoś kawalerzystę i kilku marmurów... Wracam, serce mam pełne radości i nadziei, bo wreszcie zobaczyłem nieprzyjaciela w rozsypce!

Bułgarskie niebo...

Oto jak swe akcje powietrzne nad Bułgarią w 1918 r. wspominał pilot francuski należący do Oddziału Aeronautycznego Vardaru, kpt. pil. Perrin de Brichambaut należący do odcinka aeronautycznego Vardaru. Wojna w powietrzu nad Bałkanami spowodowała, że w powietrzu ścierali się lotnicy nie tylko Niemiec i Austro-Węgier, lecz również po raz kolejny Bułgarzy, Serbowie, Turcy i Rumuni. W 1915 r. Bułgaria rozpoczęła działania wojenne przeciw Serbii jako sojusznik Niemiec i Austro-Węgier. Stan bułgarskiego lotnictwa był zły

gdyż w chwili rozpoczęcia walk na terenie Bałkanów w wyniku braku części zamiennych, miejsc hangarowania i nieodpowiedniej obsługi, liczba możliwych do użycia w walkach samolotów zmniejszyła się do pięciu – trzech typu Bleriot i dwóch typu Albatros, i dopiero w miesiąc po rozpoczęciu walk ich stan zwiększył się o kolejne sześć maszyn typu LVG C.I dostarczonych przez niemieckiego sojusznika. Były to pierwsze uzbrojone samoloty w lotnictwie bułgarskim. Na froncie bałkańskim powstał przy Głównym Dowództwie sformowany Oddział Lotniczy złożony z pilotów, w większości weteranów z obu wojen bałkańskich, lecz jego pierwsze działania zostały uniemożliwione przez warunki atmosferyczne. Deszcze, mgły, burze śniegowe i silne wiatry były czymś typowym dla Bałkanów. To właśnie warunki meteorologiczne były przyczyną pierwszego wy-

padku lotniczego w lotnictwie bułgarskim – silny wiatr uszkodził w locie bojowym poszycie i konstrukcję samolotu pilotowanego przez kpt. Popkrystewa, który przy przymusowym lądowaniu rozbił samolot i sam odniósł poważne obrażenia. W końcu 1915 r. niemieccy sojusznicy dostarczyli Bułgarom kolejne sześć samolotów typu LVG C.I oraz jeden samolot rozpoznawczy Otto C.I. Wraz z nowym rokiem nastąpiła reorganizacja bułgarskich sił powietrznych w wyniku której powstały dwie jednostki z dotychczasowego Oddziału Samolotowego: pierwsza z nich dowodzona przez kpt. Sekelarowa (trzy samoloty typu LVG C.I, 26 ludzi – w tym 5 oficerów i 3 podoficerów) została przydzielona do 10. białomorskiej Dywizji Piechoty ze składu 1. Armii (lotnisko Ksanti); druga dowodzona przez kpt. Raduła Miłkova (4 samoloty typu LVG C.I, 1 typu Otto C.I, ▶



W carskim lotnictwie w okresie wielkiej wojny służyła spora grupa Polaków – w tylnej kabinie jednej z maszyn Adolf Stempkowski. (Fot. zbiory A. Stempkowski, via kmdr ppor. dr M. Konarski)



Rosyjski Aviatriad w którym służył w 1915 r. Adolf Stempkowski – w tle maszyny myśliwskie typu Nieuport. (Fot. zbiory A. Stempkowski, via kmdr ppor. dr M. Konarski)

74 ludzi – w tym 9 oficerów i 12 podoficerów przydzielona została do dowództwa 2. Armii – lotnisko polowe Belica)².

Korzenie serbskiego lotnictwa wojskowego sięgały 1912 r. kiedy to we Francji przeszkolono pierwszych sześciu oficerów, a pierwszą liczącą dziesięć samolotów jednostkę lotniczą utworzono podczas II wojny bałkańskiej w 1913 r. W 1914 r. powstała Serbska Wojskowa Służba Lotnicza, która walczyła w obronie Belgradu przeciw austro-węgierskim k.u.k. Luftfahrtruppen na samolotach dostarczonych przez francuskich sojuszników (w 1915 r. przy boku Serbów walczyła Eskadra lotnictwa francuskiego)³. Działania powietrzne bułgarscy lotnicy walczyli przeciw Serbom rozpoczęli od lotów rozpoznawczych połączonych z wykonywaniem zdjęć fotograficznych; prowadzono też korygowanie ogniem artylerii i zabezpieczanie z powietrza własnych wojsk. W związku z brakiem aktywności ze strony serbskiej nie dochodziło do bezpośredniego kontaktu z samolotami strony przeciwnej – dopiero w 1916 r. jako przeciwnicy pojawili się Rumuni, Francuzi i Brytyjczycy. W drugiej połowie 1916 r. na wniosek ppłk. Wasila Złatarowa Oddział Samolotowy został przekształcony w Drużynę Lotniczą (Vyzduchoplawatelna Družina), w której skład weszły od września 1916 r. wszystkie pododdziały zapewniające zabezpieczenie personelu latającego i naziemnego, remonty sprzętu latającego i zaopatrzenie. Oficjalnie zmiany zostały zatwierdzone rozkazem Naczelnego Dowództwa nr 1298 z 15 II 1917 r. – odtąd w skład ww. Drużyny weszły dwie Grupy Lotnicze: Samolotowa dowodzona przez mjr. Raduła Miłkowa i Balonowa pod dowództwem Jordana Kazandżijewa (w pierwszej z nich znajdowały się: 1. Oddział Samolotowy przydzielony do 2. Armii (lotnisko Belica), którego dowódcą został kpt. Penio Popkrystew a od 1918 r. kpt. Simeon Petrow; 2. Oddział Samolotowy (wcześniej Komenda Samolotowa – Aeroplanna Komanda) bazujący na lotnisku Udowo (wcześniej Ksanti), kpt. Nikifora Bogdanowa; Szkoła Lotnicza z bazą na lotnisku Bożuriszte (dowódca kpt. Simeon Petrow, od końca 1917 r. Prodan Tarakcziew); zaplecze lotnicze z rezerwową kompanią samolotową (dowódca kpt. Dimitr Semskełarow); warsztaty lotnicze (dowódca kpt. Simeon Petrow a od 1918 r. kpt. Penio Popkrystew). Niemiecki sojusznik dostarczył Bułgarom jesienią 1916 r. na lotnisko Bożuriszte trzy sa-



Samolot bombowy typu Ilja Muromiec w locie nad Lidą w 1916 r. – maszyna z Aviatriadu, w którym służył Adolf Stempkowski [Fot. zbiory A. Stempkowski, via kmrdr ppor. dr M. Konarski]



Samolot myśliwski Albatros D. III nr 53.33 w czasie lotu nad Dolomitami w rejonie Cortina d'Ampezzo w czasie I wojny światowej [Fot. zbiory A. Morgala]

moloty myśliwskie typu Fokker E.III. Takie były początki bułgarskiego lotnictwa myśliwskiego – pilotami tych elitarnych wówczas maszyn zostali najlepsi piloci i instruktorzy ze Szkoły Lotniczej, a ich zadaniem było strzec nieba nad Sofią. Już 30 IX 1916 r. „bicz Fokkera” pokazał swoją siłę – kpt. Marko Pyrwanow, jako pierwszy w historii lotnictwa bułgarskiego odniósł zwycięstwo powietrzne zestrzeliwując angielski samolot rozpoznawczy. Dnia 8 VII 1917 r. dwaj bułgarscy piloci wykonując patrol w okolicy Petricz zmusili do lądowania angielski samolot rozpoznawczy, którego załoga dostała się do niewoli, zaś inny pilot – kpt. Penio Popkrystew, w tym samym rejonie zestrzelił angielski samolot. Wojenny bilans walk powietrznych bułgarskich lotników to około 60 walk powietrznych i aż bądź tylko pięć zwycięskich pojedynków oraz pięć samolotów

Widok na bazę w Lidzie z lotu pła-
ka – z samolotu pilotowanego przez
Adolfa Stempkowskiego [Fot. zbiory
A. Stempkowski, via kmrdr ppor. dr M.
Konarski]

wroga zmuszonych do lądowania i wziętych wraz z załogami do niewoli. Samoloty zdobyczne przejęło lotnictwo bułgarskie. Straty były również spore – poległo w czasie wykonywania zadań pięciu pilotów i dwóch obserwatorów. Do końca wojny niemiecki sojusznik dostarczył Bułgarom 18 samolotów obserwacyjnych typu DFW Albatros C.III, 12 samolotów obserwacyjnych typu Roland D.II i D.III oraz 8 samolotów myśliwskich typu Fokker D.VII. Te ostatnie dotarły do Bułgarii dopiero w końcu listopada 1918 r. – czyli w dwa miesiące po ogłoszeniu zawieszenia broni na Bałkanach. Z chwilą ogłoszenia zawieszenia broni 11 XI 1918 r. zdemobilizowana została cała Drużyna Lotnicza licząca 20 samolotów – działania powietrzne nad Bułgarią ustały.

Bałkańskie niebo...

Rumunia do działań wojennych przystąpiła w 1916 r. Jej lotnictwo od 1913 r. zgrupowane w Korpusie Aeronautycznym (Corp al Aeronavtilor Permanenti) w chwili wybuchu wojny w Europie liczyło 44 samoloty⁴, a liczba ich zwiększyła się w 1915 r. gdy zakupiono dalszych 40 samolotów. Z dniem 15 IX 1915 r. utworzono Rumuński Korpus Lotniczy (Corpul Aerian Roman), który tworzyły trzy Grupy Lotnicze – Dywizjony (Grupy –



Grupul). W składzie I. Grupy Lotniczej znajdowały się trzy Eskadry (Escadrila): Rozpoznawcza, wyposażona w 6 samolotów typu Farman FA. 20; Obserwacyjna, wyposażona w 4 samoloty typu Caudron G.III oraz Myśliwska, która posiadała dwa samoloty Morane-Saulnier L. 2. Grupa Lotnicza składała się z: Escadrilli Bombowej, wyposażonej w 8 samolotów typu Voisin III LA, Escadrilli Obserwacyjnej wyposażonej w 4 samoloty typu Caudron G. III oraz Escadrilli Myśliwskiej wyposażonej w dwa samoloty typu Morane-Saulnier L. 3. Grupa Lotnicza utworzona została w takim samym składzie jak I. Grupa Lotnicza z tą różnicą, że przydzielono jej samodzielną Escadrillę Rozpoznawczą w składzie 6 maszyn typu Bleriot IX-2 (w późniejszym okresie ta Eskadra została przekształcona w lotniczą 4. Grupę Lotniczą). Łącznie Rumuński Korpus Lotniczy dysponował 57 pilotami i obserwatorami. Przystąpienie Rumunii do wojny postawiło go w niewesołej sytuacji, gdyż sprawnych było tylko 15 maszyn – 4 myśliwce typu Morane-Saulnier L oraz 11 samolotów typu Farman FA. 20. Pozostałe samoloty znajdowały się w trakcie remontów lub ich silniki nie nadawały się do użytku. Podobnie zła sytuacja dotyczyła zapasów paliwa i amunicji, które były niewystarczające i jak przyszłość pokazała nie pozwoliły



Lotnisko polowe Flak. 3 k.u.k. Luftfahrtruppen w Lesku – fotografię wykonano w dniu 21 V 1915 r. [Fot. zbiory KA Wien, via K. Wielgus]



Lotnisko Lwów Lewandówka 1915 r. – wystawa zdobycznych samolotów lotnictwa carskiego [Fot. zbiory A. Kozicki]

na prowadzenie dużych operacji lotniczych. Rumuńskie władze, znając ciężką sytuację własnych sił powietrznych, jeszcze przed oficjalnym przystąpieniem do wojny podjęły próby pozyskania nowych samolotów i starania te zostały zakończone pomyślnie podpisaniem 15 VIII 1916 r. umowy z Francją o sprzedaży 20 samolotów typu Farman MF. 11 i 8 samolotów typu Nieuport 11. Dodatkowo dwóch pilotów, którzy nie mieli przydziału bojowego utworzyło Grupę Rezerwową na lotnisku Pripera, a lotnisko to miało się stać główną bazą gdzie miały być dostarczane zakupione ww. samoloty³. Po dostarczeniu przez francuskiego sojusznika w lecie 1916 r. pierwszych trzech nowych samolotów zamówienie u francuskiego sojusznika zostało szybko rozszerzone do 40 samolotów myśliwskich i 20 rozpoznawczych. W szybkim tempie dostawy tego sprzętu zostały sfinalizowane i 20 samolotów myśliwskich zostało dostarczonych w okresie pomiędzy 21 IX–12 X 1916 r. a pozostałą część sprzętu lotniczego Francuzi przekazali stronie rumuńskiej do połowy listopada 1916 r. Listopadowe walki przyniosły armii rumuńskiej całkowite niepowodzenie na froncie karpackim zakończone odwrotem.

W czasie tych walk Rumuński Korpus Lotniczy dowodzony był przez Francuza – płk. de Vergvete, który posiadał do dyspozycji około 100 samolotów zgromadzonych w czterech Grupach Lotniczych o następującym składzie:

1. Grupa Lotnicza – dwie Eskadry o mieszanym składzie z dwoma samolotami typu Farman MF. 11, jednym typu Morane Saulnier L i dwoma Voisin III LA;

2. Grupa Lotnicza posiadała jedną Eskadrę wyposażoną w trzy samoloty typu Farman MF. 11 i jeden typu Caudron G. III;

3. Grupa Lotnicza składała się z jednej Eskadry Myśliwskiej, która dysponowała 8 samolotami typu Nieuport 11, jednej Eskadry Rozpoznawczej wyposażonej w jeden samolot typu Caudron G. III, jeden typu Farman MF. 11, dwa typu Farman MF. 20 oraz dwa typu Voisin III LA;

4. Grupa Lotnicza dysponowała tylko dwoma samolotami typu Farman MF. 11.

Sytuacja sprzętowa nie należała do wesołych, a brak własnych myśliwców w rejonie stolicy spowodował, że pojawienie się nad Bukaresztem w nocy 27/28 VIII 1916 r. niemieckiego sterowca LZ 101 i brak reakcji ze strony rumuńskiej pokazało wiele sła-

bych stron Rumuńskiego Korpusu Lotniczego. Teren Rumunii latem 1916 r. stał się obszarem wrogiego państwa – oto jak wyglądał nalot sterowcowy na Bukareszt tej nocy:

Dnia 27 sierpnia 1916 roku Rumunia uznała, że nadszedł najodpowiedniejszy czas do wypowiedzenia wojny państwom centralnym. Bezpośrednio potem do portu lotniczego w Jambolu nadeszła następująca depesza – „Dziś w nocy wykonać napad na Bukareszt. Przedmiotem ataku wojskowe i kolejowe zakłady w północno-zachodniej części miasta. Dowództwo armii [gen. Augusta von] Mackensena”. Pogoda była pomyślna i jeszcze tego wieczoru osiągnięto pogotowie do lotu. Stolica Rumunii, w której przekupiona klika parla bez skrępowań do wojny z Niemcami, powinna bez zwłoki zakosztować całego ciężaru pojęcia „wojna”. LZ 101 wystartował o godzinie 20 min. 30 w kierunku Bukaresztu niosąc na pokładzie 1834 kilogramy bomb. O godzinie 23 min. 30 dostrzegliśmy przed sobą jakiś większy daleko świecący ogień i dowódca nakazał sterować w tym kierunku. LZ 101 musiał się widocznie znajdować na wysokości Starej Petki. Coraz bardziej zbliżała się lśniąca wstęga Dunaju. Silny wiatr północno-zachodni prawie że uniemożliwiał wyglądanie z gondoli. Rzeka błyszczała jasno, jakby polana roztopionym srebrem, a przy Giurgiu płonął wielki pożar. To paliła się rafineria nafty zapalona przez austriacką flotyllę dunajową pociskami. O północy sterowiec doleciał do Rusczyku. Kilka statków, błyskających reflektorami, ożywiło Dunaj. W ich świetle wyłoniły się z ciemności nadbrzeża. Walcząc z silnym północno-zachodnim wiatrem zbliżał się krążownik powietrzny stale choć powoli do swego celu. Sam Bukareszt był troskliwie zaciemniony i dopiero jakiś nieostrożnie zaświecony rumuński reflektor umożliwił rozpoznanie zarysu miasta. București „miasto radości”, Paryż Bałkanu, leżał pod żądnymi zniszczenia bombami wroga. Dowódca rozkazał wznieść się do ataku na wysokość 3000 do 3500 metrów i kierował się ponad obozem wojskowym do dworca północnego. Przy zbliżaniu się sterowca zgasty naraz wszystkie reflektory, ale za późno. Kiedy przelatując nad stawami na południe od miasta, zrzucono dwie bomby na strzelającą baterię, dopiero wówczas piętnaście reflektorów skierowało swe ramiona olbrzymów ku niebu. W południowej części miasta pracował reflektor o czerwonym błysku, oświetlając malowniczo nocną widownię. Od czasu do czasu reflektory chwytaly sterowiec, wówczas wszyscy w gondoli ślepli na chwilę. W tymże momencie rozpoczynała swą czynność artyleria przeciwlotnicza. Jednak dzięki zręczności sterników statek wnet wypływał ▶



Obstt. Emil Uzelač, dowódca c.k. sił powietrznych (po prawej na pierwszym planie) na lotnisku w Brzesku w początkach 1915 r. [Fot. zbiory KA Wien, via K. Wielgus]



Lotnisko polowe k.u.k. Luftfahrtruppen w Sanoku – lotnicy c.k. sił powietrznych [Fot. zbiory B. Siwiec]

z groźnego zasięgu światła. Miasto było wzorowo zaciemnione i światła widzieliśmy niewiele; mimo to dało się doskonale rozpoznać z góry ciemne zarysy ulic, oraz osamotnione grupy domów. Tylko w pobliżu dworca północnego widzieliśmy jasno oświetlony kompleks budynków i sądziliśmy, że jest to arsenał z wojskowymi warsztatami. Kolejno rzucano teraz bomby na wskazane punkty miasta. Prawie pół godziny LZ 101 znajdował się nad Bukaresztem, miał więc czas i nie potrzebował się spieszyć z zrzućciem swego ładunku. Nie można czynić żadnych zarzutów dowódcy, że nie zawsze trafiano w cele wojskowe. Trzeba sobie uprzytomnić położenie – miasto całkowicie zaciemnione, alpejska wysokość rzutu, a w końcu zbaczanie pocisków z powodu wiatru. Nie ma dowódcy, któryby pozwolił rzucić bodaj jedną bombę na próżno. Jak oszalałe strzelały z dołu baterie przeciwlotnicze. Z powodu silnego przeciwnego wiatru sterowiec, mimo pracy silników stał

prawie w miejscu i to nad środkiem miasta. W bezsilnym pośpiechu miały się tu i tam reflektory po niebie. Coraz to bliżej sterowca rwały się białe chmurki szrapneli. Warkot śmigła splotał się z trzaskiem granatów. Wtem bazylijskoje oko czerwonego reflektora schwytyło LZ 101. Pociski zapalające, jak świetlne żmije, prują powietrze. Tuż przy gondoli bucha płomień dwóch rozprysków, nadeszła pora odwrotu. Dowódca nakazuje wykręcić na południowy wschód. LZ 101 powoli odpytnął, kryjąc się w ciemnym tonie nocy, a nad miastem wciąż jeszcze błyskało drgające światło reflektorów, w którym zdawać się mogło, że piekło powstało i grzmiało jak burza za odlatującym krążownikiem powietrznym, który o wschodzie słońca dotarł do swojego portu. Jak się czuł Bukareszt w czasie ataków lotniczych? Poniżej dajemy sprawozdanie naocznego świadka – „Okolo drugiej godziny urzędnik, który pełnił dyżur nocny w poselstwie, ujrzał nie-

spodzianie olbrzymi balon. Zeppelin był właśnie w Ploesti, zbombardował to miasto i leciał na dużej wysokości w kierunku Bukaresztu. Niezauważony przez nikogo sterowiec unosił się nad miastem i z jakichś dobrych dziesięć minut znajdował się ponad budynkiem naszego poselstwa. Dopiero, gdy śmigła zaczęły obracać się szybciej, gwałtowny szum nad śpiącymi ulicami obudził wreszcie martwy Bukareszt, zabrzmiał w mieście alarm. Stróże nocni rozpoczęli swój koncert przy pomocy przeraźliwych gwizdków sygnałowych, bito w dzwony, wkrótce też zabrzmiały armaty i zatrzeszczały karabiny maszynowe. Strwożona ludność rzuciła się do piwnic. Zeppelin poleciał w kierunku królewskiego pałacu Catroceni, zdaje się jednak, że zawrócił natychmiast i na nowo skierował się ku naszemu poselstwu. (W tym czasie żaden człowiek w sterowcu nie myślał o poselstwie!) Gdzieś w pobliżu wybuchła pierwsza bomba. Słyszałem szeleszczący syk, jakby świst wiatru, potem straszliwy łoskot i głuchy grzmot, spowodowany spadającymi w powietrzu odłamkami trafionego domu. I znów powtórzył się łoskot śmigła nad poselstwem, tak silny i zdawało się bliski, że można było sądzić, że olbrzymi sterowiec da się wyraźnie widzieć. A później znów potworny huk, którego się nigdy nie zapomni, jeśli się go po raz pierwszy słyszało. Ten rzut był celny, bomba uderzyła w koszary żandarmerii, przebiła cały budynek i wybuchła w piwnicy. Urzędowo ogłoszono, że nie było zabitych. W oddali rozbrzmiewało warczenie sterowca. Olbrzymie

reflektory skierowały swe snopy na sklepienie niebios i oświetliły je jasno jak w dzień. Terkotaty karabiny maszynowe, piechota i policja strzelały chaotycznie z karabinów i rewolwerów w powietrze. Nie było wcale wiadomo dokąd strzelali, gdyż reflektory nie znalazły Zeppelina i nie schwytyły go w swe światła, a tymczasem bezcelowa strzelanina trwała dookoła. Zeppelin wzniósł się znacznie wyżej i kiedy znalazł się nad parkiem Karola, poczęły dookoła niego rwać się szrapnele, otaczając go błękitnymi chmurkami. Zdawało się, że w końcu wystartowali także rumuńscy lotnicy, bo słyszałem szum płotowców. Sterowiec stał się coraz mniej widoczny i nagle zniknął z zasięgu reflektorów." Następnego dnia panował w Bukareszcie nastrój nieciekawcy: zdawało się, że życie zniknęło w tym wesołym mieście. Przerażony lud ukrył się. Rumuni zaczęli pojmywać, co znaczą prowadzić wojnę z mocarstwami centralnymi (chodzi o Państwa centralne – przyp. A. O.)⁶.

Balkańskie niebo 1916–1918

Rumuńskie Armie naciskane przez wojska niemieckie, bułgarskie i austro-węgierskie musiały się wycofać co doprowadziło do czterodniowych, zacieklej zmagających nad rzeką Arges gdzie Rumuni nie zdołali utrzymać własnych pozycji. W wyniku przegranej bitwy w dniu 6 XII 1916 r. i wkroczenia do Bukaresztu wojsk niemieck-

kich, rząd rumuński został ewakuowany do północnej Mołdawii, a armia rumuńska wymagała szybkiego dobrożenia i reorganizacji. W marcu 1917 r. Rumuński Korpus Lotniczy przekształcono w Aeronautica Regala Romana (ARR) zaś lotnictwo otrzymało nowoczesny sprzęt, pozwalający pilotom rumuńskim na skuteczną walkę z pilotami niemieckimi i ich sojusznikami. W kwietniu 1917 r. w składzie rumuńskich sił powietrznych prowadzących walki głównie nad górzystymi obszarami Bałkanów znajdowały się cztery Grupy Lotnicze, które łącznie dysponowały siłą dziesięciu Eskadr, dla których „być albo nie być” stało się utrzymanie stałych dostaw samolotów z Francji. Już w 1915 r. Rumuni oraz Brytyjczycy zorganizowali w greckich Salonikach ogromną bazę lotniczą, w której składowano duże ilości sprzętu lotniczego kierowanego przez cały okres wojny na front bałkański – do Serbii jak i do Rumunii (misją francuską dowodził kpt. Denaiu) zaś w rumuńskich Jassach alianci zorganizowali Centralną Składnicę Aeronautyczną (Rezerva Generala a Aeronautica)⁷. Gdy w czerwcu 1917 r. wojska rumuńskie rozpoczęły ofensywę, do akcji weszły zorganizowane dwie duże Eskadry Myśliwskie – Escadrilla N 11 i N 14 przydzielone do 2. i 3. Grupy. Dodatkowo utworzona została także kolejna Eskadra Bombowa, którą wyposażono w samoloty typu Caudron G. IV a Escadrilla B 12 stała się rozdzielona na dwie nowe Grupy. W wyniku walk na froncie karpaccim lotnicy rumuńscy sta-

li się twardymi i nieustępliwymi przeciwnikami, a po pierwszych sukcesach wojska rumuńskie wraz z wojskami rosyjskimi powoli spychały niemiecki korpus gen. Augusta von Mackensena, jednak postępująca degeneracja armii carskiej spowodowała w końcu sierpnia 1917 r. prawie całkowite zaprzestanie walk na froncie rumuńskim rozciągającym się od Karpat aż po Morze Czarne. W sierpniu 1917 r. Eskadry 4. Grupy Lotniczej przydzielono do 2. i 3. Grupy Lotniczej i organizacja ARR przedstawiała się następująco:

1. Grupa Lotnicza dysponowała Escadrillą N 1 (lotnisko Bonasti) przydzieloną do 2. Armii, Escadrillą N 2 bazującą na lotnisku Otopeni, Escadrillą N 6 bazującą w Girbovana oraz Escadrillą F 4 przydzieloną do rosyjskiej 4. Armii z bazą w Domnesti;

2. Grupa Lotnicza dysponowała przydzielonymi do 3. Armii – Escadrillą N 3 i N 14 na lotnisku w Cioara, Escadrillami B 12, F 9 i F 7, które bazowały na lotnisku w Calamoti;

3. Grupa Lotnicza podporządkowana dowództwu rosyjskiej 6. Armii dysponowała Escadrillą N 11 i Escadrillą B 8 (lotnisko Galatai) oraz Escadrillą F 5 bazującą w Foltesti. W końcu 1917 r. została sformowana nowa Escadrilla N 10 bis, która otrzymała nowe samoloty myśliwskie Nieuport 24 – ponadto Rumuni otrzymali także 20 nowych samolotów typu Farman MF. 40.

Rozkład armii rosyjskiej po rewolucji lutowej i szczególnie październikowej sprawił, że od

grudnia 1917 r. walki na froncie karpaccim całkowicie ustały, zaś Rumuni częściowo przejęli sprzęt jakim dysponowała armia rosyjska, jednakże ich lotnictwo niewiele na tym zyskało. Ostatni rok wojny nie przyniósł dużych zmian na froncie w Karpatach, gdyż Armia rumuńska nie była zdolna do przeprowadzenia większych operacji. Siły lotnicze ograniczyły się do wykonywania lotów rozpoznawczych oraz do stałego i aktywnego szkolenia pilotów. W walkach nad Bałkanami pojawili się w ramach wsparcia lotnicy francuscy.

Aeronautyka czyli wojsko dmuchane

W 1916 r. utworzono w Armii rumuńskiej kompanie balonowe, które nie stanowiły integralnej części lotnictwa wojskowego. Z dniem 16 VIII 1916 r. utworzono cztery sekcje balonowe, które w późniejszym okresie przekształcono w kompanie balonowe:

1. Sekcja dowodzona była przez por. T. Petrowa;

2. Sekcja dowodzona przez ppor. G. Vasiliu;

3. Sekcja dowodzona przez ppor. S. Rodulescu;

4. Sekcja dowodzona przez por. inż. H. Otetelesanu.

Na ich wyposażeniu były francuskie balony typu Caquot 1916 o pojemności 800 m³ mogące osiągać maksymalną wysokość 1800 m z jednym obserwatorem, a z dwoma 1200 m. Załogę ich stanowiło przeważnie dwóch ofi-

cerów – obserwator artyleryjski oraz obserwator lotniczy, zadaniem którego była osłona balonu przed samolotami przeciwnika. Oficer ten dysponował karabinem typu Manlicher, jednak z powodu małej skuteczności tej broni, wkrótce na wyposażenie załóg balonowych wprowadzono karabiny maszynowe typu *Gladiator*. Prowadzący pracę obserwator artyleryjski dysponował telefonem, przez który przekazywał meldunki, zaś osłonę naziemną stanowił pluton zabezpieczenia oraz pluton karabinów maszynowych typu *Hotchkiss*. W grudniu 1916 r. sekcje balonowe przekształcono w kompanie balonowe i otrzymały one przydziały do poszczególnych dywizji rumuńskich lub znajdowały się w dyspozycji na szczeblu dowództw Armii (1. Kompania Balonowa). W czerwcu 1917 r. utworzono kolejną 5. Kompanię Balonową. Wraz z rozpoczęciem w czerwcu 1917 r. ofensywy rumuńskiej, kompanie balonowe zostały podporządkowane dowództwu 3. Grupy Lotniczej i skierowane na centralny odcinek frontu, gdzie miały za zadanie współpracować z samolotami z Escadrilli F 5 i N 10. W czasie jednej z operacji powietrznych 7 IX 1917 r. balon ppor. M. Vitzu został zaatakowany przez samolot myśliwski typu Fokker E III. W wyniku ostrzału i podjętej przez oficera rumuńskiego walki, niemiecki samolot pilotowany przez mjr. O. Müllera został ciężko uszkodzony i musiał lądować w Focsani, zaś rumuński oficer został za ten czyn odznaczony Krzyżem Michała III klasy. ▶



Sanok 1917 r. – samoloty typu Lohner B. VII (2 szt.) i Brandenburg C. I (1 szt.) k.u.k. Luftfahrtruppen na lotnisku polowym [Fot.zbiory B. Siwiec]

Gloria victis – Vae victis

Gdy w 1918 r. I wojna światowa zbliżała się do końca i rozpad Austro-Węgier stał się faktem, wojska rumuńskie postanowiły zbrojnie odzyskać sporne tereny górzyskiej Transylwanii. Z dniem 9 XI 1918 r. ogłoszono mobilizację Armii a w styczniu 1919 r. utworzona została 5. Grupa Lotnicza, którą tworzyły trzy Eskadry: Escadrilla S 2 i S 12 (wyposażone w nowo otrzymane brytyjskie samoloty myśliwskie typu Sopwith *Strutter* I ½, do których po pewnym czasie przydzielono trzy samoloty typu Farman MF.40) oraz Escadrilla N 7 (wyposażona w samoloty myśliwskie Nieuport 17). Gdy w 1919 r. 5. Grupa Lotnicza została skierowana na front, jej przeciwnikiem jak i przeciwnikiem wojsk rumuńskich stały się oddziały Węgierskiej Republiki Rad, a wśród nich Voros Legjarcsepát czyli Rewolucyjnego Lotnictwa Wojskowego. Głównym zadaniem pilotów rumuńskich było przeprowadzanie lotów rozpoznawczych oraz atakowanie celów naziemnych w górzyskim obszarze Siedmiogrodu i aby je uaktywnić w czerwcu 1919 r. do 5. Grupy Lotniczej przydzielono Escadrillę B 2 wyposażoną w nocne samoloty bombowe typu Breguet XIV. Węgierskie Rewolucyjne Lotnictwo Wojskowe nie było silnym przeciwnikiem dla pilotów rumuńskich, jednakże kilkakrotnie doszło do pojedynków myśliwskich nad Siedmiogrodem i nad obszarami Wielkiej Niziny Węgierskiej pomiędzy pilotami rumuńskich myśliwców typu Nieuport 17, a Węgrami walczącymi na niemieckich myśliwcach typu Fokker D.VII. Ofensywa rumuńska zakończyła się w sierpniu 1919 r. zdobyciem, po 133 dniach, oporu Budapesztu zaś ciekawym epizodem z tego okresu walk był atak i próba desantu w dniu 12 VI 1919 r. wykonana przez pilotów węgierskich z 8. Vörös Repüloszad na lotnisko



Samolot typu DFW B.I z niemieckiego polowego oddziału lotniczego w 1914 r. w Karpalach [Fot. zbiory K. Wielgus]

Nemesocsa. Samolot węgierski typu Brandenburg C.I z trzema pilotami na pokładzie, eskortowany przez sześć myśliwskich typu Fokker D.VII, wylądował na wrogim lotnisku, podczas gdy samoloty osłony ostrzeliwały personel naziemny. Niestety okazało się, że na lotnisku brak jest samolotów nadających się do uprowadzenia drogą powietrzną i zabrano jedynie lotniskowy znak „T” zostawiając list z informacją kto tego dokonał⁸.

Siły rumuńskie straciły w wyniku walk jak i przymusowych lądowań kilka samolotów (np. w dniu 12 VI 1919 r. węgierscy piloci Ujvary i Keisz zestrzelili samolot typu Ufag C.I, ze składu ARR, zaś w innym locie zmuszono do lądowania na terenie węgierskim myśliwskiego Nieuporta 17. Straty ponosili również Węgrzy np. w trakcie atakowania pociągu pancernego zestrzelony został pilot I. Fejes, były as k.u.k. Luftfahrtruppen mający na koncie 16 zwycięstw powietrznych. Rumunom udało się zdobyć dużą ilość samolotów w stanie nadającym się do ich eksploatacji⁹. Wykorzystując zdobycz w postaci kilkudziesięciu sprawnych bojowo samolotów jeszcze w czasie walk utworzono rumuńską Escadrillę „Raktor”, w składzie której znalazły się myśliwce typu Fokker D.VII i maszyny obserwacyjne typu

Brandenburg U.C.I. Rząd francuski widząc w Rumunii państwo, które jako jedyne w bałkańskim rejonie Europy może skutecznie powstrzymać rozwój *bolszewickiej rewolty* wysłał tam kolejną dostawę sprzętu lotniczego, którą tworzyło 101 samolotów myśliwskich typu SPAD-XIII, 20 wywiadowczych typu Breguet XIV, 5 samolotów szkolnych typu Cuadron G.III oraz 15 myśliwców Nieuport 23. W ten sposób w początku 1920 r. siły lotnicze Rumunii stały się najsilniejszym lotnictwem w obszarze bałkańskim.

Skrzydła Hellady

Gdy w 1917 r. do I wojny światowej przystąpiła po stronie Ententy Grecja, do walk nad jej górzyskim obszarem i pograniczem górzyskiej Tracji weszło nowo utworzone lotnictwo greckie. Powstało ono już w okresie I wojny bałkańskiej zaś pierwszym lotnikiem, który wykonał zadanie bojowe był por. art. Demitros Kamperos, obserwujący z powietrza stanowiska wojsk tureckich i atakujący je czterema ręcznie zrzucanymi granatami. Natomiast pierwszego w historii lotnictwa greckiego typowego nalotu bombowego dokonał por. mar. Michael Moutousis, który wraz z ppor. mar.

Aristidesem Morainitissem obrzucili na morzu bombami tureckie okręty. Należące do sformowanej w 1916 r. Greckiej Służby Lotniczej samoloty startujące z lotnisk Limnos i Thasos, walczyły przeciwko Turkom, Niemcom i Bułgarom zanim jeszcze Grecja w czerwcu 1917 r. formalnie przystąpiła do wojny po stronie państw Ententy. Lotnictwo greckie w czasie I wojny światowej zostało rozbudowane przy wydatnej pomocy francuskiej. Siły powietrzne Grecji powstałe na bazie francuskich Eskadr: 532. Eskadry Rozpoznawczo-Bombowej i 531. Eskadry Myśliwskiej nie były jednak spore. Personel tych Eskadr był stopniowo wymieniany na grecki, lecz oficjalnie grecka Eskadra Myśliwska powstała w Gorgopis w dniu 13 III 1918 r. zachowując numerację francuską: 531 Mira Diokseos (miała ona na wyposażeniu samoloty myśliwskie typu Spad VII C1 i Nieuport 24 bis, a w gronie pilotów służył później znany ppor. pil. Dieudonne Costes). Eskadra 531 Mira Diokseos brała udział w walkach w Macedonii i w końcowej fazie wojny została rozwiązana, natomiast w dniu 20 IX 1918 r. na lotnisku Lempet koło Salonik utworzono 534 Mira Diokseos, która miała wzmocnić siły greckie stacjonujące na terenie Tracji Wschodniej. Jednostka ta nie osiągnęła gotowości bojowej przed zakończeniem I wojny światowej, zaś po wojnie przeznaczono ją do interwencji armii państw zachodnich na terenie Rosji Radzieckiej (personel wysłano drogą morską do Odessy, gdzie miano otrzymać sprzęt latający z dostaw francuskich – dotarł tam jedynie jeden samolot myśliwski Spad XIII C1 – wobec załamania się interwencji Eskadra powróciła do Grecji, a wspomniany samolot przekazano lotnictwu Rumunii). Lotnictwo greckie jednak stale było w akcji bojowej gdyż w 1919 r. doszło do interwencji greckiej na terenie Turcji trwającej do 1922 r. i przez



Francuski samolot typu Duperdussin stosowany w lotnictwie carskim w czasie I wojny światowej [Fot. zbiory K. Wielgus]



Dwumiejscowy samolot typu Bleriot na froncie rumuńsko-bułgarskim w 1913 r. [Fot. Z. Lalak, *Fortele Aeriene Romane Rgale*, [w:] Sojuszniczy Luftwaffe, Warszawa 1995]

ten okres nad obszarami górzystej Anatolii pojawiły się samoloty ze znakami lotnictwa greckiego, które zapewniły swoim wojskom lądowym całkowite panowanie w powietrzu. Eskadra 534, przemianowana na Eskadrę C, stacjonowała na terenie Azji Mniejszej a w maju 1922 r. utworzono Eskadrę D, również wyposażoną w samoloty myśliwskie typu Spad XIII C1. W czasie interwencji greckiej na terenie tureckim głównie prowadzono loty rozpoznawcze, zaś do walk powietrznych adwersarzy praktycznie nie dochodziło – jednak grecki pilot Stavropoulos Christoforos w dniu 12 VII 1922 r. zestrzelił nad Uluntak turecki samolot (łącznie w greckim lotnictwie służyło 28 samolotów typu Spad VII C1 i 12 samolotów typu Spad XIII C1). Podczas I wojny światowej lotnictwo tureckie rozbudowane w 1914 r. przy wydatnej pomocy niemieckiej osiągnęło stan 8 Eskadr i 16 Eskadr tzw. lotnictwa niemiecko-osmańskiego oraz trzech Eskadr Lotnictwa morskiego. Większość personelu w Eskadrach tureckich stanowili lotnicy niemieccy a tzw. lotnictwo niemiecko-osmańskie miało wyłącznie personel niemiecki. Ciekawostką jest fakt udziału w walkach w okresie I wojny światowej po stronie tureckiej polskiego

pilota i zarazem obywatela Turcji Ludomiła Rayskiego. Galicjanin, student Politechniki Lwowskiej, po wybuchu I wojny światowej nosząc w Związku Strzeleckim pseudonim „Turek”, wstąpił do Legionów Polskich organizowanych przez Józefa Piłsudskiego, ale po przystąpieniu Turcji do wojny, ambasada tego kraju spowodowała, że on jako obywatel tego kraju został powołany do służby w armii tureckiej. Ludomił Rayski po zgłoszeniu się w Konstantynopolu, na własną prośbę został skierowany do lotnictwa. W czasie walk nad Dardanelami w 1915 r. latał w charakterze obserwatora na linii frontu, a w 1916 r. jako obserwator przeniesiony został do Smyrny, gdzie latał dla potrzeb tureckiej 5. Armii. W trakcie jednego z lotów wskutek ataku angielskiego myśliwca został on ranny w ramię, a po rekonwalescencji został skierowany na własną prośbę na kurs pilotażu. Do końca działań wojennych latał jako por. pilot nad frontem tureckim, zdobywając za odwagę kilka tureckich odznaczeń, a po zwolnieniu z armii tureckiej w styczniu 1919 r. zameldował się w Odessie w 4. Dywizji Strzelców gen. Lucjana Żeligowskiego i wraz z nią poprzez pogranicze rumuńskie dotarł w 1919 r. do odradzającej się Polski¹⁰.

Po zakończeniu walk w Europie w tzw. okresie przejściowym – listopad 1918 r. – czerwiec 1919 r. – traktaty pokojowe narzucone pobitym Państwom Centralnym np. Austrii, zakazywały posiadania m.in. sił powietrznych. Jednakże doszło w tym czasie do sporadycznych starć powietrznych nad tymi miejscami jak i prób ucieczek wiążących się z przelotami nad obszarami górzskimi. Walki miały miejsce na pograniczu Słowenii i Austrii, a użyto w nich m.in. samolotów myśliwskich typu Albatros-Oeffag D. III z bazy lotniczej w Klagenfurcie (Eskadra 2a). W walkach tych wziął udział pilot Michał Dorcić z dawnej Flik. 51J, który w k.u.k. Luftfahrtruppen walczył do 1918 r., zaś po zakończeniu I wojny światowej został dowódcą Eskadry jugosłowiańskiego lotnictwa walczącego na pograniczu Słowenii i Karyntii z... pilotami austriackimi!!! Doszło wówczas również do powietrznych ucieczek. Przykładowo po zakończeniu walk w okresie I wojny światowej z lotniska w Innsbrucku do Szwajcarii lotem na samolotach myśliwskich Albatros – Oeffag D.III uciekli dwaj piloci z Flik.3J – Adolf Blaha i sierż. pil. sztab. Bela Mayer. Nie był to przypadek odośobniony, gdyż jeszcze w trakcie walk w marcu 1918 r. po włoskiej stronie linii frontu

wylądował na samolocie myśliwskim typu Oeffag D.III kpr. pil. Bohumil Munzar, z Flik. 55J (będący po wojnie szefem pilotów czeskiej firmy Avia) i wstąpił do Legionu Czeskiego, który łącznie zasililo ośmiu zestrzelonych pilotów czeskiej narodowości¹¹.

Przypisy

- ¹ R. Umiastowski, *Ludzie przestworza*, Warszawa 1930, s. 45–46, 52–54.
- ² Ibidem, s. 45–46, 52–53; Z. Stojczew, *Wzruszeni wojny*, [w:] Sojuszniczy Luftwaffe, Warszawa 1997, s. 5. W Oddziale Lotniczym służyli: kpt. Dymitr Sekelarov, kpt. Simeon Petrow, kpt. Nikifor Bogdanow, kpt. Penio Popkrystew, kpt. Prodan Tarakczew i kpt. Sawa Popow; obserwatorzy – por. Asen Agow, por. Dimitr Minkow, por. Marko Pyrwanow, kpt. Prodan Tarakczew i kpt. Iwan Milanow, por. Gencho Genczew, por. Wajko Balan i feldfelbel Christo Dimitrow.
- ³ *Encyklopedia lotnictwa wojskowego, mundury lotnicze*, Warszawa 1994, s. 44.
- ⁴ Z. Lalak, *Fortele Aeriene Regale Romane*, [w:] Sojuszniczy Luftwaffe, Warszawa 1997, s. 76. Było to 12 maszyn typu Farman MF.7 i MF.9; 12 maszyn typu Caudron G.III, 6 maszyn typu Morane – Saulnier L-10, 8 maszyn typu Voisin III oraz 6 maszyn typu Bleriot IX.
- ⁵ Ibidem, s. 76–77. Dowództwo bazy powierzone kpt. C. Beroniede i niebawem ppor. P. Cholet odebrał w miejscowości Murcea-Voda jeden samolot typu Farman MF.11 zaś por. G. Mihailescu i ppor. P. Vacas odebrali dwa myśliwce typu Nieuport 11 – sprowadzone przez nich samoloty wylądowały na lotnisku Pripera 17 VIII 1916 r. Z chwilą zapoznania wszystkich pilotów z nowym sprzętem por. G. Mihailescu w dniu 14 IX 1916 r. został oddelgowany do Escadrilli Myśliwskiej w I. Grupie.
- ⁶ R. Umiastowski op. cit. s. 383–388.
- ⁷ Z. Lalak, op. cit. s. 76–77. W bazie tej w latach 1917–1918 zmontowano 242 samoloty oraz 545 silników. Dostawy francuskie objęły płatowce, które wcześniej znajdowały się na wyposażeniu lotnictwa rumuńskiego jak i nowe typy samolotów ponadto Francuzi przekazali Rumunom balony obserwacyjne co pozwoliło na zorganizowanie samodzielnych jednostek balonowych, które formalnie nie stanowiły części składowej ARR.
- ⁸ T. Goworek, *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1991, s. 81.
- ⁹ Ibidem. M.in. w ręce rumuńskie wpadło wówczas 23 samoloty wywiadowcze typu Brandenburg C.I, 19 licencyjnych Brandenburgów U.C.I, 10 samolotów wywiadowczych typu L.V.G., 25 myśliwskich Fokkerów D.VII, 15 samolotów myśliwskich typu Berg (Aviatik) D.I, 4 samoloty myśliwskie typu Pfönix oraz jeden wodnosamolot typu Hansa-Brandenburg W.29. Ponadto zdobyto także 230–240 silników lotniczych typu Hiero III i IV.
- ¹⁰ T. Goworek, *Pierwsze...*, s. 115–116; W. Subotkin, *Z historii polskiego lotnictwa*, Szczecin 1985, s. 20–21.
- ¹¹ Tamże, s. 32–34.



Front węgierski 1919 r. – brytyjskie maszyny typu Sopwith 1-1/2 Strutter w służbie rumuńskiej [Fot. Z. Lalak, *Fortele Aeriene Romane Rgale*, [w:] Sojuszniczy Luftwaffe, Warszawa 1995]





Chrzest bojowy 19. EM w maju 1920 roku

ŁUKASZ ŁYDŻBA

14 maja 1920 r. o godz. 9 rano ppor. Pawlikowski na alarm, że bolszewickie samoloty znajdują się nad lotniskiem, startował na samolocie typu „Spad” nr 14. Udało mu się dopędzić nieprzyjacielski samolot nad Borysowem na wysokości 1900 m. Była to też pościgowa maszyna typu „Spad”. Zaczęła się walka, w czasie której samolot bolszewicki zaczął się zniżać pod strzałami ppor. Pawlikowskiego. Gdy już był nad ziemią na wysokości 20-30 m, zaczął podawać znaki, że się poddaje i chce lądować, co wykonał w neutralnym pasie, pomiędzy liniami. Ppor. Pawlikowski był zmuszony z powodu braku naboju dopuścić by bolszewicki samolot wylądował w strefie neutralnej¹. Tak opisuje wniosek o nadanie orderu Virtuti Militarii ppor. Stefanowi Pawlikowskiemu za walkę powietrzną, jaką ten stoczył 14 maja 1920 roku z bolszewickim pilotem Nikołajem Pietrowem. Była to jedna z wielu walk lotniczych, jakie stoczyli lotnicy 19. Eskadry Myśliwskiej (EM) po przybyciu na front bolszewicki na tzw. przedmoście borysowskie w maju 1920 roku. A oto jak doszło do starć pomiędzy myśliwcami z 19. EM i lotnikami bolszewickimi.

Pchor. pil. Eugeniusz Guttmejer przed Spadem S.VII nr 15.2. Lotnisko w Mińsku, czerwiec 1920 roku [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]

Na początku 1920 roku sowieckie dowództwo definitywnie postanowiło rozstrzygnąć konflikt z Polską. Główne uderzenie miała przeprowadzić armia Frontu Zachodniego pod dowództwem Michaiła Tuchaczewskiego. Działania na południowym odcinku miały mieć tylko charakter pomocniczy. Zgodnie z tym planem obu frontom przydzielono siły lotnicze. Największą liczbę dostał Front Zachodni. Jeszcze 5 marca 1920 roku jego lotnictwo liczyło 10 oddziałów lotniczych w niepełnym składzie (braki samolotów w niektórych dochodziły do 50% stanu), ale w kwietniu został wzmocniony przez 11 oddziałów, a w następnym miesiącu przez cztery. Uzupełniono też stany personalne jednostek, sprzęt, zapasy paliwa i żywności.

W związku z wielkością zaplanowanych działań przeprowadzono reorganizację struktur jednostek floty powietrznej. Doświadczenia wojny domowej wykazały, że jeden sześciopłatowy oddział może prowadzić wyłącznie działania rozpoznawcze. Dlatego bolszewicy połączyli swoje jednostki lotnicze w większe zgrupowania. Wcześniej tworzone je pró-

wizorycznie na różnych odcinkach frontu wojny domowej w Rosji, kiedy to czasowo łączono dwa-cztery oddziały myśliwskie w dywizjon. Na froncie polskim w 1920 roku stworzono jeszcze większe oddziały lotnicze zwane *eskadrillami*. Liczba samolotów w eskadrillach była różna, wahała się między dwoma a 10. Mogły to być równocześnie oddziały myśliwskie, jak i rozpoznawcze.

4 kwietnia na frontową stację Sławnoje przybył 4. Dywizjon Myśliwski. Dowódcą był A.D. Szyrinkin (pilot ten był znany z walk w wojnie domowej, odznaczony Orderem Czerwonego Sztandaru). W skład tej jednostki wchodziły cztery oddziały: 10., 11., 12. i 13. Na swoim wyposażeniu miały łącznie 29 samolotów (17 Nieuport 24bis, dwa Nieuport 23, jeden Nieuport 21, jeden Nieuport 11 i osiem Spadów). Jak na warunki wojny polsko-bolszewickiej było to duże zgrupowanie lotnicze. Jednak pod koniec kwietnia tylko 10 samolotów nadawało się do lotów, a reszta wymagała mniejszych lub większych remontów. Dodatkowo 11 kwietnia do jednostki przyłączono 33. i 44. Oddziały Rozpoznawcze, również latające na Nieuportach. Utworzoną w ten sposób jednostkę zaczęto nazywać „Sławienską Grupą Lotniczą”, „Eskadrillą Szyrinkina” lub „Sławienską Eskadrillą”. Nazwa nawiązywała do stacji Sławnoje. Część lotów wykonywano jednak z lotniska koło stacji Pryjamino, gdzie stworzono zasadzkę myśliwską.

Bolszewicki Spad S.VII
[Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]

Montaż samolotów Spad S.VII z 19. EM na lotnisku w Żodzinie w pierwszych dniach maja 1920 roku. Na Spadach widać jeszcze oznakowanie francuskie [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]

Zawsze rano myśliwce bolszewickie ze Sławnoje przylatywały na lotnisko pod wieś Pryjamino, ponieważ stacja ta leżała około 5 km od polskich pozycji na przedmościu borysowskim. W maju do Sławnoje przybyły kolejne oddziały rozpoznawcze – 8., 17., 30., 32. i 42. – oraz 4. Oddział Myśliwski. Jednostki te sprowadziły do Sławnoje 17 samolotów. Było to największe zgrupowanie lotnicze, jakie utworzyli Sowieci w czasie wojny domowej w Rosji². Skład personelu i jego postawę „polityczno-ideową” tak scharak-

teryzował lotnik z polskiej 14. Eskadry Wywiadowczej (EW) Wacław Iwaszkiewicz, który miał okazję walczyć z sowieckimi lotnikami: O *personelu latającym bolszewickim mało mogę powiedzieć. Bezwzględnie gros stanowili lotnicy dawnej carskiej armii. Sądząc z zeznań lotnika, który od nich uciekł, oblicze ideowe personelu nie posiadało wyraznego partyjnego piętna, poza grupą młodych pilotów, częściowo Łotyszów, oraz elementem komisarzem*³.

Obraz sowieckich myśliwców jest tym ciekawszy, że w składzie „Eskadry





drilli Szyrinkina" było sześciu byłych pilotów z armii Kończaka, którzy jeszcze w grudniu 1919 roku przeszli na stronę czerwonych.

Na lotnisku Sołtanówka (na południe od Bobrujska) stacjonowała inna eskadrilla w składzie 1. i 2. Oddziału Myśliwskiego – tzw. „Eskadrilla Kozewnikowa” (od nazwiska dowódcy) lub „Sołtanowska Eskadrilla”. Zanim oddziały wyruszyły na front otrzymały nowe samoloty Niepourt 24bis z moskiewskiej fabryki Dux⁴.

Po polskiej stronie frontu na tym odcinku frontu litewsko-białoruskiego stacjonowały 10., 12. i 14. EW oraz 13. i 19. EM. Największą liczbę walk z sowieckimi samolotami myśliwskimi stoczyły 19. EM i 14. EW oraz kilka 13. EM.

19. EM została utworzona na bazie francuskiej 162. Eskadry Myśliwskiej, która przybyła do Polski wraz z armią gen. Hallera w maju 1919 roku. W skład personelu latającego i technicznego eskadry wchodził Francuzi. Wkrótce do eskadry włączono trzech polskich pilotów – kpt. Łapina, ppor. Stefana Pawlikowskiego oraz pchor. Władysława Turowskiego. Niestety 1 lipca 1919 roku kpt. Łapin zginął w katastrofie lotniczej. W końcu września Francuzi przekazali eskadrę pod polskie dowództwo. Jej dowódcą został mianowany kpt. pil. Stefan Ciecierski. Personel francuski został zastąpiony polskim, ale nadal

było za mało pilotów. Samoloty Spad S.VII znajdujące się na wyposażeniu eskadry były w opłakanym stanie technicznym. Były mocno zużyte i po każdym locie musiano je sprawdzać, regulować silniki, naciągać linki itd. Silniki szybko się przegrzewały, a niektóre bardzo mocno wibrowały. Pomimo tego na przełomie 1919 i 1920 roku eskadra szkoliła się na Lotnisku Mokotowskim. Wobec krytycznej sytuacji sprzętowej personel eskadry podjął niecodzienną decyzję. W lutym 1920 roku technicy zaczęli samorzutnie składać niedawno zakupione włoskie myśliwce Ansaldo A.1 Balilla, które były zmagazynowane w Centralnych Warsztatach Lotniczych. W wyniku gwałtownej reakcji Szefostwa Lotnictwa, mechanicy zaprzestali montażu włoskich samolotów. Eskadra miała oddać do remontu w CWL swoje Spady VII, a na kilku dalej prowadzić szkolenie aż do otrzymania nowych Spadów XIII.

Tymczasem w drugiej połowie kwietnia 14. EW odnotowała większą aktywność sowieckich myśliwców ze Sławnoje. Dlatego Szefostwo Lotnictwa postanowiło wysłać w ten rejon frontu 19. EM, chociaż dysponowała ona symbolicznymi siłami. Eskadra wyruszyła 25 kwietnia 1920 roku pod dowództwem por. pil. Antoniego Mroczkowskiego. W eskadrze było także dwóch pilotów: ppor. Stefan Pawlikowski i pchor. Władysław Turowski. Porucz-

Ppor. pil. Stefan Pawlikowski w kabinie Spada S.VII [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]

nik Mroczkowski był najbardziej doświadczony z tej trójki. Będąc pilotem armii rosyjskiej, odniósł osiem zwycięstw powietrznych nad samolotami niemieckimi w czasie I wojny światowej. Potem znalazł się we Francji i latał we francuskiej 96. EM, odnosząc dwa zwycięstwa. We Francji latania uczył się również pchor. Turowski. Doświadczenia z Francji również z 96. EM miał ppor. Pawlikowski.

1 maja 1920 roku eskadra przybyła na lotnisko polowe w Żodzinie. Tutaj stacjonowała 14. EW, której samoloty 19. EM miała osłaniać. Lotnicy dysponowali sześcioma Spadami S.VII, z których tylko trzy zostały zmontowane, a reszta spoczywała w skryniach. Za stan techniczny samolotów odpowiadał oficer techniczny ppor. Krzyczkowski i wermistrz st. sierż. Pytlakowski wraz z kilkoma doświadczonymi mechanikami. W eskadrze przebywał również, jako doradca techniczny, por. pil. armii francuskiej Etienne, który oddał duże zasługi przy montowaniu i uzbrajaniu samolotów. Pod dowództwem por. Mroczkowskiego było także 30 szeregowców. W skład kolumny transportowej wchodziły – samochód osobowy Cadillac i dwa samochody półciężarowe GMC. Z powodu zbyt małej liczby środków transportu, a także innego sprzętu, 19. EM aprowizacyjnie podlegała 14. EW. Zadaniem eskadry była osłona lotów maszyn 14. EW i niedo-

puszczanie do przelotów bolszewickich samolotów przez linię frontu.

Pierwszy lot bojowy eskadra wykonała 6 maja 1920 roku, po zmontowaniu pierwszego Spada S.VII. Na wieść o krążących nad Borysowem pięciu samolotach sowieckich por. Mroczkowski wystartował na nim, ale nie zdążył przechwycić wrogich maszyn. Bolszewicy zrzucili bomby na most i na pociąg pancerny „Śmiały” nie czyniąc żadnych szkód. Dopiero w drugim locie alarmowym por. Mroczkowski dogonił Nieuporta, który po krótkiej walce wycofał się, zniżając lot, na lotnisko Pryjamino⁵.

7 maja por. Mroczkowski eskortował trzy samoloty 14. EW, które poleciały zbombardować stację Pryjamino. Nad celem obserwatorzy 14. EW ręcznie zrzucili bomby, a por. Mroczkowski ostrzelał z niskiej wysokości pociąg pancerny. Z pobliskiego lotniska wystartował jeden myśliwski Nieuport, ale nie zaatakował polskich maszyn. Wieczorem pchor. Turowski wystartował razem z dwiema maszynami zwiadowczymi z 14. EW na przechwycenie sowieckiego samolotu, który pojawił się nad lotniskiem w Żodzinie. Wrogi lotnik widząc startujące polskie samoloty zawrócił w stronę Borysowa i odleciał. W tym samym momencie nadszedł stamtąd meldunek o trzech bombardujących tę miejscowość samolotów bolszewickich i pchor. Turowski po starcie skierował tam Spada. Polakowi udało się przechwycić jeden nieprzyjacielski samolot, ale jego ataki na wrogą maszynę nad Pryjamino nie dały żadnych rezultatów.

8 maja por. Mroczkowski próbował atakować bolszewicki balon obserwacyjny. Sztuka ta jednak nie powiodła się, ponieważ obsługa balonu po zauważeniu myśliwca szybko ściągnęła aerostat przy pomocy wyciągarki na ziemię. W czasie lotu powrotnego por. Mroczkowski stoczył walkę z bolszewickim samolotem, w której zostało mu przestrzelone śmigło, lecz samolot szczęśliwie dociągnął do lotniska. Jeszcze tego samego dnia około 19.30 pchor. Turowski wykonał lot w celu zestrzelenia sowieckiego balonu na stacji Pryjamino. Nie znalazł go jednak w powietrzu, więc ostrzelał z karabinu maszynowego stację. Nieco wcześniej 19. EM wysłała dwa Spady VII na eskortę dwóch DFW C.V z 14. EW, ale w czasie przechodzenia przez chmury na wysokości 500-600 m lotnicy pogubili się wzajemnie. W wyniku tego samoloty zwiadowcze poleciały na zadanie oddzielnie, bez eskorty. W czasie powrotu załoga sierż. obs. Szczepańskiego i plut. pil. Bartkowiaka była atakowana przez dwa nieprzyjacielskie myśliwce Nieuport, ale na szczęście powróciła na lotnisko bez szkód.

10 maja piloci 19. EM dwa razy startowali na alarm o samolotach bol-

szewickich. Jeden lot wykonał pchor. Turowski, który nie dogonił przeciwnika, a drugi por. Mroczkowski. Temu drugiemu udało się przechwycić bolszewicki samolot, ale wskutek zacięcia się karabinów maszynowych musiał zaprzestać pogoni. Do 10 maja eskadra wykonała w sumie 12 lotów bojowych, z czego siedem przypadło na dowódcę por. Mroczkowskiego.

12 maja ppor. Pawlikowski i pchor. Turowski podjęli próbę ataku na balon obserwacyjny zakotwiczony do pociągu pancernego na stacji Pryjamino. Atak jednak nie powiódł się. 13 maja dwa Spady VII alarmowo wystartowały by przechwycić bolszewickie samoloty, ale nie udało się ich dogonić. Powodem takich nieudanych przechwyceń było to, że lotnicy eskadry startowali na informację telefoniczną z posterunku z Borysowa. Zanim samoloty wystartowały i doleciały nad Borysów, lotnicy bolszewicy zazwyczaj zdążyli już dokonać bombardowania i oddalali się lub przelatywali w głąb polskiego terytorium. Wieczorem por. Mroczkowski zameldował do dowództwa VII Dywizjonu (w skład którego wchodziły 14. i 19. Eskadry) w Mińsku, że eskadra ma sześć Spadów VII, w tym jeden sprawny, w innym silnik źle pracował, jeden rozbity i remontowany oraz trzy zapasowe niezmontowane.

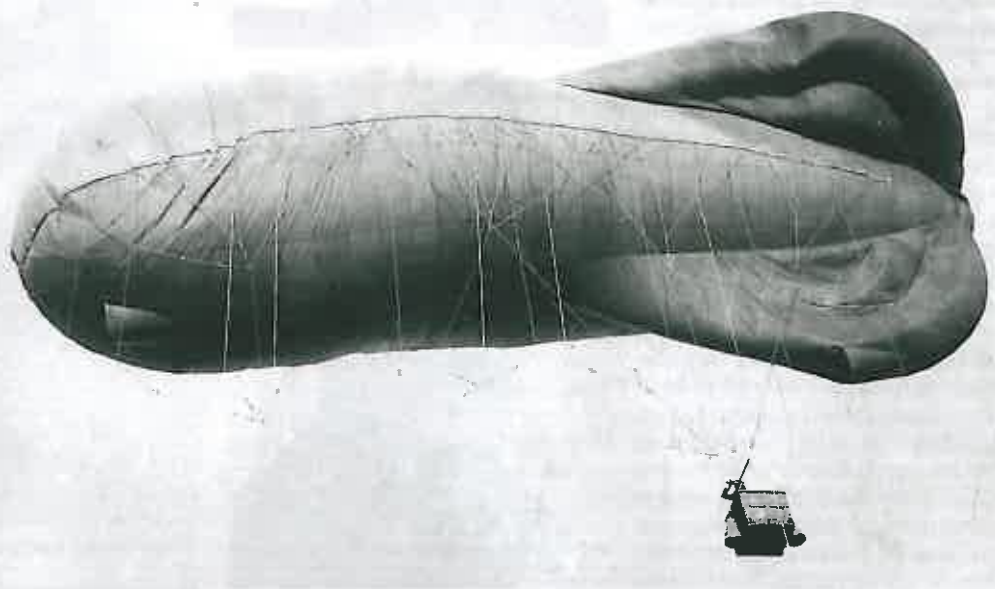
Dlatego 14 maja por. Mroczkowski mógł wystawić do akcji tylko dwa sprawne Spady. Tego dnia do eskadry przybył pchor. pil. Eugeniusz Gutmajer. W ciągu dnia doszło do kilku walk powietrznych z bolszewikami. Rano około 7.00 nad lotniskiem w Żodzinie pojawiła się bolszewicka „wyprawa” bombowa w składzie trzech samolotów – Farmana 30 i Sopwitha 1 1/2 Strutter w eskorcie jednego Spada VII pilotowanego przez Nikołaja Pietrowa. Nieprzyjacielscy lotnicy zrzucili bomby, które spadły 50 m od lotni-

ska bez żadnych rezultatów. W celu przechwycenia wrogich maszyn, na Spadzie S.VII wystartował ppor. Pawlikowski. Udało mu się dopaść i zaatakować Pietrowa. Ten zrelacjonował, że Polak leciał niemal cały czas z tyłu jego Spada i oddawał krótkie serie. Bolszewicki pilot wykonywał liczne manewry, ale Polak dalej siedział mu na ogonie. Ciekawy fragment opisu tej walki przytoczył T. Goworek (za rosyjską książką J. Kisliakowa, W. Babcia pt. *Istorijskij wojskowoletnij boj*, 1986):

[...] ślizgiem na skrzydło i przejęciem w korkociąg udało się Pietrowowi uniknąć ciosu. Jednak przeciwnik, mając przewagę prędkości, znów wyszedł na dogodną pozycję i otworzył ogień. Pietrow wykonał trzy pętle i wyrównał Spada z lotu nurkowego na wysokości 30 m. Ale wróg był doświadczony i kontynuował pościg. Pietrow wykonywał rozpaczliwe górkę, nurkował między domy Borysowa, ale oderwać się nie zdołał⁶.

W czasie pościgu nad Borysowem Pietrow podobno leciał krótko na wysokości zaledwie jednego metra, pomimo tego Pawlikowski leciał dalej z nim! Następnie gonitwa przeniosła się nad rzekę Berezynę. Pietrow leciał tuż nad lustrem wody próbując pozbyć się ze swojego ogona Pawlikowskiego. Według Pietrowa pierwsze serie Polaka przeszły z boku jego maszyny, jedna z następnych trafiła jednak w poszycie Spada. Wtedy Pietrow pomyślał, że to już koniec, ale nieoczekiwanie polski pilot zbliżył się do Pietrowa, pomachał mu i odleciał. Pietrow sądził, że Polakowi skończyła się amunicja lub zacięły się karabiny. Wykorzystując to bolszewicki pilot zawrócił w stronę swoich linii (gdyż podczas tej ucieczki wleciał w głąb terenu zajmowanego przez polskich żołnierzy). Podczas lotu ku bolszewickim pozycjom został jeszcze bezskutecznie ostrzelany przez polską piechotę. Po powrocie mechanicy stwierdzili, że ▶

Balon obserwacyjny na uwięzi typu Caquot. Między innymi w takie balony obserwacyjne były wyposażone bolszewickie oddziały balonowe [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]



w jego samolocie został zerwany tłumik od silnika w wyniku przeciążeń, a w samolocie było dziewięć dziur po pociskach.

Opis walki widziany oczyma Pietrowa znany z przedwojennych rosyjskich i polskich publikacji. Znał go również Pawlikowski, który nieco inaczej opisywał walkę. Według niego bolszewicki pilot zniżył się oraz dał znak ręką, że poddaje się. Kiedy sowiecki Spad zniżył się na wysokość jednego metra, Pawlikowski sądził, że jego pilot ląduje na polskim terytorium, dlatego zostawił bolszewickiego lotnika w spokoju i odleciał. W rzeczywistości, jak wspomina to cytowany na początku wniosek o odznaczenie Pawlikowskiego orderem *Virtuti Militari*, skończyła mu się amunicja i dlatego pozostawił Rosjanina w spokoju.

W godzinach południowych z Żodzina wystartowała „odwetowa” wyprawa bombowa kierując się na bolszewickie lotnisko Pryjaminsko. W składzie wyprawy leciał Halberstadt Cl.II z 14. EW (załoga sierż. pil. Wł. Bartkowiak i pchor. obs. J. Klicze) w eskorcie dwóch Spadów S.VII z 19. EM pilotowanych przez ppor. Pawlikowskiego i pchor. Turowskiego. Nad Pryjaminskiem nasi lotnicy natknęli się na bolszewicki balon obserwacyjny na uwięzi. Polskie Spady zaatakowały, ale ich piloci nie zauważyli trójki bolszewickich myśliwców, które wystartowały przeciwko polskiej wyprawie. Pilotowali je dowódca eskadrilli Szyrinkin (lejący na swoim osobistym Nieuporcie 24bis) i jego podwładni Kuzin i A. Pietrow (krewny N. Pietrowa) lejący prawdopodobnie na Spadach VII. Podporucznikowi Pawlikowskiemu w trakcie ostrzeliwania balonu zaciął się karabin maszynowy, a po chwili został zaatakowany przez Nieuporta 24bis pilotowanego przez Szyrinkina. Na szczęście Pawlikowskiemu udało się wycofać z walki. Dwaj pozostali bolszewicy myśliwcy związali walkę Spada pchor. Turowskiego. Jemu także na samym początku zaciął się karabin i Polak musiał bronić się unikami przed atakami Spadów. W tym czasie Szyrinkin zaatakował Halberstadta z 14. EW i zestrzelił go. Jego załoga poniosła śmierć. Obydwaj polscy piloci powrócili do Żodzina, meldując, że widzieli jak polska maszyna została trafiona z ziemi. Wieczorem tego dnia pchor. Turowski jeszcze raz wystartował na sygnał o bolszewickich samolotach, ale przeciwnika już nie dogonił.

17 maja rozpoznawczy samolot z 14. EW był ścigany przez trzy bolszewickie Nieuporty aż nad polskie terytorium. Zaalarmowana o tym 19. EM poderwała w powietrze dwa Spady na przechwycenie przeciwnika, lecz ich piloci nie spotkali już nikogo w powietrzu. Następnego dnia ppor. Pawlikowski zestrzelił bolszewicki balon obserwacyjny z 25. Oddziału



Ppor. pil. Stefan Pawlikowski [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]



Dowódca 19. EM por. pil. Antoni Mroczkowski [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]



Pchor. pil. Władysław Turowski [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]



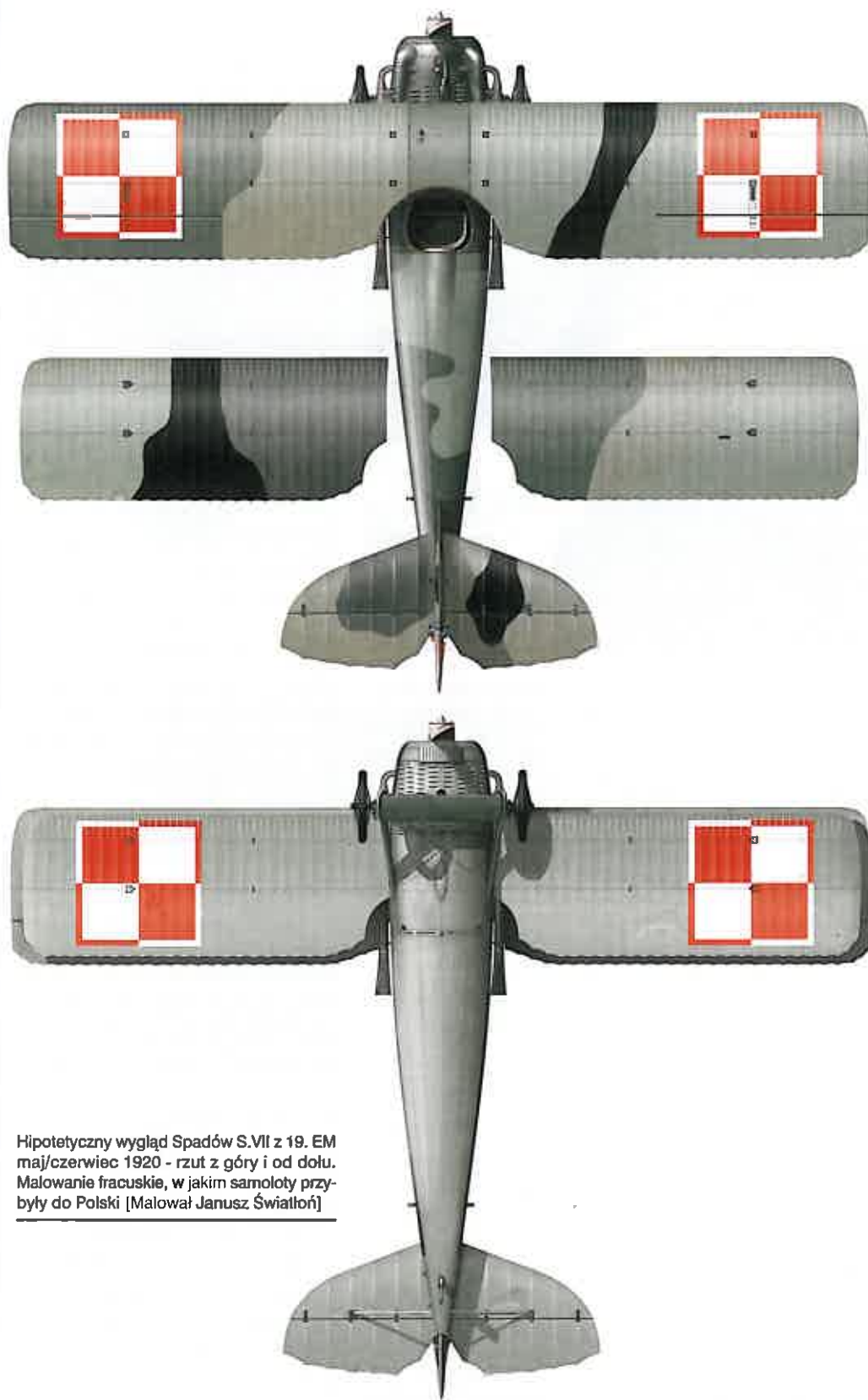
Pchor. pil. Eugeniusz Guttmeier [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]

Balonowego zakotwiczonego na stacji kolejowej Pryjaminsko. Przebieg tego lotu ciekawie został opisany we wniosku o nadanie Pawlikowskiemu orderu *Virtuti Militari*:

Dnia 18 V 1920 r. na alarm 2. Brygady, że nad Borysowem znajdują się 3 nieprzyjacielskie samoloty, wystartował i nie zauważywszy nad Borysowem nieprzyjaciela, poleciał w kierunku Krupek nad stację Nacza. Przy pancernym pociągu znajdował się na wysokości 1000 m bolszewicki balon. Po pierwszych strzałach musiał się cofnąć z powodu zacięcia się kulomiotu. W czasie, kiedy ppor. Pawlikowski krążył nad balonem próbując naprawić kulomiot, balon bolszewicki bardzo szybko się zniżył do 50 m i artyleria nieprzyjaciela rozpoczęła silny ogień do polskiego płatowca ze specjalnych dział, wtedy ppor. Pawlikowski poleciał do Borysowa, gdzie mu się udało w powietrzu usunąć zacięcie kulomiotu i zauważywszy, że balon jest znowu na wysokości 700 m poleciał w jego kierunku zniżywszy się do 5 m i przed samym balonem od razu poszedł do góry, zbliżając się zupełnie do balonu, zaczął ostrzeliwać go zapalającymi nabojami. Po trzecim ataku pilot zauważył płomień ogarniający balon i skończywszy swoją pracę, nie zwracając uwagi na ostrzeliwanie, wrócił na lotnisko w Żodziniu.

W trafionym przez ppor. Pawlikowskiego balonie eksplodował wodór. Bolszewicki aeronauta A. Banker wypchnął z kosza balonu artylerzystę-observatora Gawriłowa (był to jego pierwszy wzlot). Jego spadochron typu Zukmesa otworzył się automatycznie i Gawriłow szczęśliwie wylądował na ziemi. Tego szczęścia nie miał Banker, mimo iż opuścił kosz zginął, ponieważ nie otworzył się jego spadochron. Po południu tego samego dnia pchor. Turowski wyleciał alarmowo, ale nie spotkał meldowanego w powietrzu samolotu bolszewickiego. Poleciał wobec tego nad Pryjaminsko, gdzie ostrzelał ludzi przy wagonach i swoimi strzałami podpalił jeden wagon.

19 maja bolszewickie oddziały sforsowały Berezynę i zaatakowały polskie wojska na odcinku borysowskim. Na ziemi rozpoczęły się ciężkie walki i w ciągu kilku następnych dni bolszewicy osiągnęli spory sukces, zdobywając przyczółek na polskim brzegu Berezyny w rejonie Borysowa. W związku z tymi walkami zaktywizowało się lotnictwo bolszewickie ze „Sławińskiej Eskadrilli”, która wykonała w tym dniu 40 lotów bojowych. Spady z 19. EM dwa razy w tym dniu starowały na alarm, ale dopiero za drugim razem por. Mroczkowski nawiązał walkę z samolotem bolszewickim nad Pryjaminskiem i zmusił go do lądowania. Historycy rosyjscy Chajrulin i Kondratiew w swojej książce piszą, że Rosyjscy piloci nic takiego nie meldowali w swoich raportach, a nawet nie mieli kontaktu z polskimi samolotami. Natomiast por. Mroczkowski po tej walce powietrznej



Hipotetyczny wygląd Spadów S.VII z 19. EM maj/czerwiec 1920 - rzut z góry i od dołu. Malowanie fracuskie, w jakim samoloty przybyły do Polski [Malował Janusz Światłoń]

w czasie lotu powrotnego miał awarię silnika i musiał przymusowo lądować na bagnach. Przy lądowaniu skapotał i został zraniony w głowę.

20 maja 19. EM miała sprawnego tylko jednego Spada S.VII, na którym ppor. Pawlikowski wykonał lot rozpoznawczy. Natomiast pchor. Turowski poleciał tym Spadem na zestrzelenie bolszewickiego balonu rozpoznawczego. Przebieg lotu tak opisuje wniosek o odznaczenie pchor. Turowskiego orderem Virtuti Militari:

20 V 1920 r. na telefoniczne zawiadomienie 2. Brygady Piechoty, że nieprzyjacielski balon kieruje celnością ognia artylerii, dzięki czemu wyrządza nam poważne straty, wyleciał na samolocie typu „Spad” nr 9. Przyleciał do stacji Prijamino, gdzie znajdował się balon bolszewicki przywiązany do pancernego pociągu. Zauważywszy polskiego lotnika, nieprzyjacielska artyleria zaczęła intensywnie ostrzeliwać samolot. Nie zwracając uwagi na morderczy ogień puścił się i zaatakował kilkakrotnie balon ogniem km tak celnym,

iż po czwartym ataku balon zapalił się. Zauważywszy, że balon zaczyna palić się ostrzeliwał go nadal i odleciał dopiero wtedy, gdy balon został zupełnie spalony⁸.

Oddziały Armii Czerwonej zdecydowanie umocniły się na zachodnim brzegu Berezyny w toku ciężkich walk 20 i 21 maja. 21 maja przed południem cztery samoloty bolszewickie (jeden Farman, jeden Sopwith i dwa Nieuporty) bombardowały lotnisko w Żodzinie, zrzucając siedem bomb, które nie wyrządziły szkód, chociaż cztery spadły na wieś. Por. Mroczkowski i pchor. Turowski natychmiast zapuścili silniki swoich Spadów i wystartowali. Obaj piloci nie byli jednak w stanie dogonić wysoko lecących wrogich samolotów. Tego samego dnia jeszcze raz wystartowali na alarm por. Mroczkowski i pchor. Turowski. Po dłuższym pościgu dogonili nad stacją Krupki duży bolszewicki samolot Farman, ale nie mogli go zaatakować, ponieważ drogę do niego zaszedł im nieprzyjacielski myśliwiec. Polscy piloci nawiązali z nim walkę, lecz pilot bolszewickiego Spada, udaremniwszy atak na eskortowany samolot, wycofał się z walki. Kolejny lot wykonał ppor. Pawlikowski, który próbował przechwycić wrogi samolot nad Borysowem. Sztuka ta jednak się nie udała, więc Pawlikowski poleciał do Sławnoje, gdzie ostrzelał stojące na ziemi samoloty i mechaników przy nich pracujących. Rosyjska relacja podaje, że ich piloci nie zdążyli zapuścić silników (m.in. w samolocie Szyrinkina nie chciał zaskoczyć silnik), a Polak odleciał ze Sławnoje. Bolszewicy zadzwonili na wysunięte lotnisko w Prijamino, żeby piloci stamtąd przechwycili Polaka w czasie jego powrotu. Pawlikowski przyleciał szybciej i zrobił to samo, co w Sławnoje, tyle że tu zranił jednego mechanika w nogę.

W wyniku całonocnych walk na ziemi, 22 maja sytuacja pogorszyła się na niekorzyść Wojska Polskiego, ponieważ bolszewicy rozpoczęli natarcie na północne skrzydło 2. Dywizji Piechoty Legionów w kierunku na Ihumeń. Około południa ppor. Pawlikowski wystartował w celu zaatakowania bolszewickiego balonu obserwacyjnego z 25. Oddziału Balonowego. Na lotnisku w Żodzinie personel 19. EM i 14. EW czekał na rezultat walki. Jak wspominał lotnik z 14. EW Wacław Iwaszkiewicz, żołnierze powłazili na wierzchołki wysokich topoli napolcońskiego traktu. W 20 minut potem – wyraźnie widzimy z Żodzina błysk i wkrótce wraca zwycięski ppor. Pawlikowski, który tym razem zapalił balon od pierwszego ataku i znow od dołu⁹. Spad ppor. Pawlikowskiego został niegroźnie podziurawiony pociskami przeciwlotniczych karabinów maszynowych chroniących wrogi balon. Warto tu dodać, że głównym sposobem obrony załóg balonów ob-



serwacyjnych było szybkie zawiadomienie (przez telefon, którego kabel szedł wzdłuż liny, na której zacumowany był balon) obsługi naziemnej, która przy pomocy wyciągarki szybko ściągała balon w dół, gdzie chronił go ogień przeciwlotniczych karabinów maszynowych. Cała taka walka była swoistą zabawą w kotka i myszkę pomiędzy pilotami myśliwców a obsługą balonu. Po utracie ostatniej rezerwowej powłoki balonu 25. Oddział Balonowy zakończył swoją działalność frontową.

W nocy z 22 na 23 maja, w związku z bezpośrednim zagrożeniem lotniska w Żodziniu przez nacierające oddziały bolszewickie, samoloty 19. i 14. Eskadry ewakuowały się na lotnisko koło Mińska. Od 25 do 27 maja polskie oddziały w trudnych walkach zlikwidowały bolszewickie włamanie na borysowskim odcinku frontu.

W działaniach tych uczestniczyło też lotnictwo, m.in. 19. EM wykonywała loty rozpoznawcze.

27 maja dwa bolszewickie Nieuporty ciężko uszkodziły samolot pchor. pil. Turowskiego. Jego Spad miał uszkodzone linki sterowe i z tego powodu Turowski skapotał rozbijając maszynę po polskiej stronie Berezyny. Pilot został poważnie ranny i musiał opuścić eskadrę.

28 maja bolszewicki pilot Jekatow wystartował na Nieuportcie 24bis z dwoma 15-funtowymi bombami na bombardowanie Borysowa. Tam przechwyciły go dwa Spady z 19. EM pilotowane przez ppor. Pawlikowskiego i pchor. Guttmejera, którzy eskortowali samolot zwiadowczy z 14. EW. Jekatow wymanewrował jednego z przeciwników i ostrzelał go z synchronizowanego Vickersa. Według jego raportu serie pocisków

Nieuport 24bis, którym 1 maja 1920 roku ze Sławnoje do Żodzina uciekł polski lotnik Piotr Abakanowicz przymusowo wcielony do bolszewickiego lotnictwa [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]

smugowych przeszły przez skrzydła polskiego Spada. Na taki obrót sprawy Polacy wycofali się. Jekatow wykonał zadanie, ale ostre manewry pozostawiły ślad w jego samolocie. Po powrocie mechanicy stwierdzili, że konstrukcja Nieuporta zdeformowała się – dźwigary w skrzydłach rozeszły się, płótno poluzniło itp. Jeśliby walka powietrzna potrwała jeszcze trochę dłużej, to samolot Jekatowa zwyczajnie rozsypałby się w powietrzu. Ppor. Pawlikowski i pchor. Guttmejer po powrocie na lotnisko zgłosili zestrzelenie bolszewickiego myśliwca nad Borysowem.

29 maja ppor. Pawlikowski poleciał nad lotnisko w Sławnoje, gdzie ostrzelał hangary i ludzi, po czym wzniósł się czekając na przeciwnika. Atak ten wywołał zamieszanie na lotnisku i wkrótce wzbił się w powietrze jeden myśliwski Nieuport. Był on pilotowany przez A. Pietrowa z 11. Oddziału Myśliwskiego. Doszło do walki. Pietrow wszedł na ogon polskiego samolotu i władował w niego serię pocisków. Pawlikowski z przestrzelonym zbiornikiem paliwa doleciał do własnych linii, dzięki opadowemu zbiornikowi paliwa. Tam przymusowo wylądował. W następnych czerwcowych dniach nie doszło już do walk pilotów 19. EM z lotnikami bolszewickimi.

W ten sposób zakończyły się majowe walki 19. EM z lotnictwem nieprzyjaciela, która wykonała w tym czasie 52 loty bojowe. Przeciwnikiem 19. EM były bolszewickie myśliwce i balony obserwacyjne. Obie strony wykazały się w tych walkach podobnymi umiejętnościami. Polacy zniszczyli trzy balony obserwacyjne i uszkodzili Spada Nikołaja Pietrowa. Zniszczenie powłok balonowych bolszewickiego 25. Oddziału Balonowego, który korygował ogień artylerii przynoszący polskim oddziałom duże straty, całkowicie sparaliżowało działalność tej jednostki. Ponadto 19. EM spaliła jeden wagon, kilkakrotnie zmuszała samoloty sowieckie do odwrotu w kierunku swoich linii. Lotnicy eskadry sami musieli spisać ze stanu dwa Spady, które postrzelane w walkach powietrznych (27 maja pchor. Turowski i 29 maja ppor. Pawlikowski) lądowały przymusowo po polskiej stronie frontu. Zapewne głównym przeciwnikiem 19. EM była stacjonująca koło Sławnoje bolszewicka „Sławienskaja Eskadrilla”, ponieważ walki odbywały się w rejonie Pryjamina, Sławnoje, Borysowa, czyli obszarze operacyjnym bolszewickiej jednostki. „Sławienskaja Eskadrilla” w maju wykonała 311 lotów nie ponosząc strat w walkach powietrznych, a z przyczyn technicznych zostało uszkodzonych 12 samolotów i jeden rozbił się w katastrofie. Lotnicy 19. EM mogli toczyć również walki z „Sołtanowską Eskadrillą”. Autorzy rosyjskiej książki pt. *Lotnictwo w wojnie domowej* nie podają zbyt wie-

19 АВИАЦИОННАЯ ЭСКАДРИЛЛА ВСТРЕЧЕНА

ГОРОД МИНСК

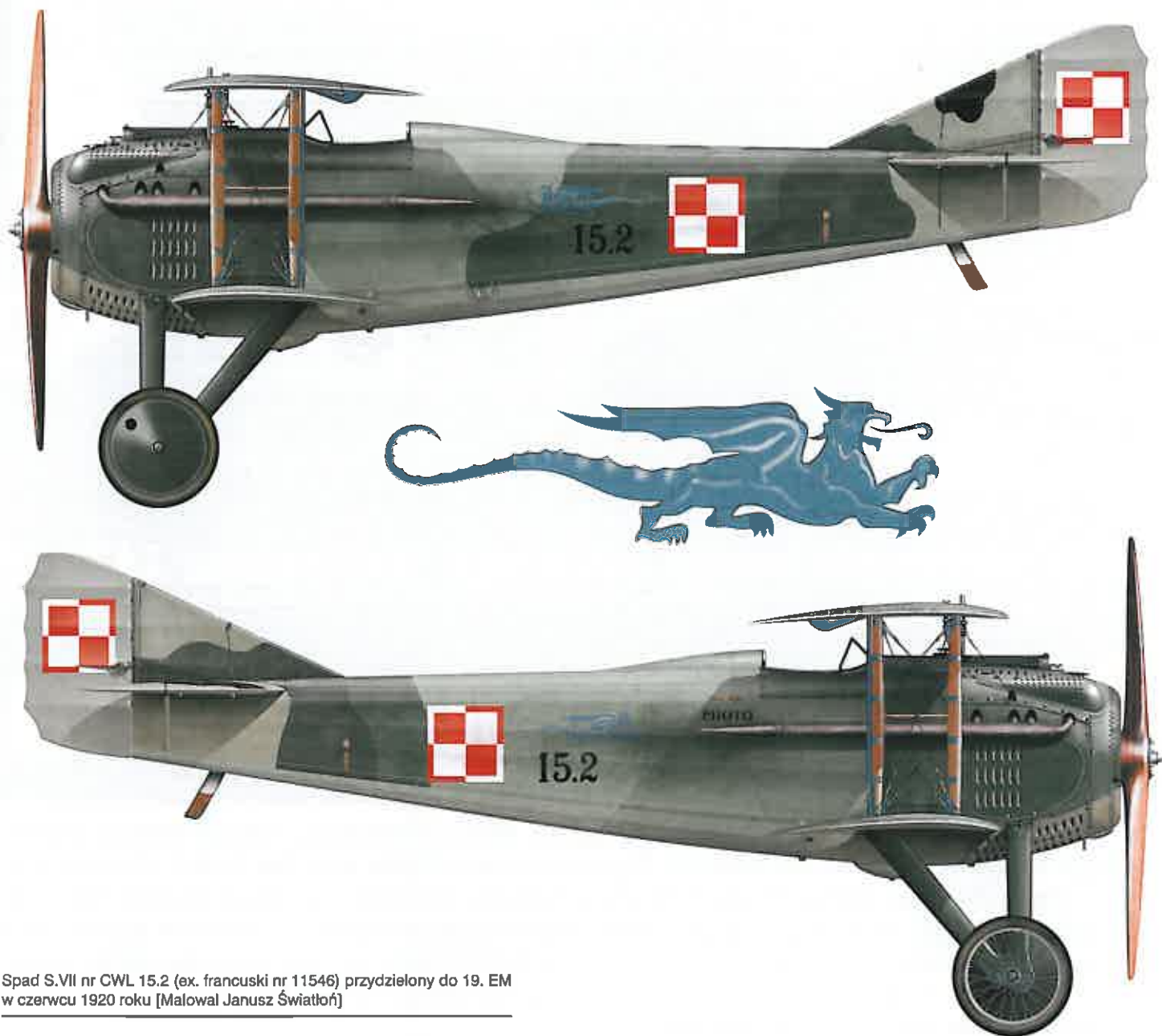
ПРИЛАГАЯ КРИ СЕМ ФОТОГРАФИИ ВАШЕ ЛЕТЧИКОВ СЕМИ 14 МАЯ СЕГО ГОДА В РАБОНЕ СТАНЦИИ ПРИЯМИНО.

ПОХОЖЕНЫ С ВОЙСКИМИ ПОЧЕСТИМИ ОКОЛО СТАНЦИИ СЛАВНОЕ 3-ГО МАЯ СЕГО ГОДА ОКОЛО БОРИСОВА СПУСТИЛСЯ НАШ ЛЕТЧИК ЯСЕНСКИЙ. ПРИЧИНА ПОТЕРЯ ОРИЕНТИРОВКИ. КОГДА СНИЖАЛСЯ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ РАЗГНАТЬ КАКИХ ВОЙСКА НАХОДЯТСЯ Т.Е. ПОЛЬСКИЕ ИЛИ СОВЕТСКИЕ, В ЭТО ВРЕМЯ ВАШНИ ОЧЕНЬ С ЗЕМЛИ БЫЛ ПОВРЕЖДЕН. САМОЛЕТ, ВСЛЕДСТВИЕ ЧЕГО СПУСТИЛСЯ, ПРИ ПОСАДКЕ СПОКОТИРОВАЛ. ЯСЕНСКИЙ ГОСТИЛ ДВА ДНЯ В ЭСКАДРИЛЛИ, ЗАТЕМ БЫЛ ОТПРАВЛЕН ПО КОМАНДАМ ИСТИНАМ.

НАЧАЛЬНИК ВОЗДУШНОЙ ЭСКАДРИЛЛИ
КРАСНЫМ ВОЕННЫМ ЛЕТЧИК

[Signature]

List dowódcy „Sołtanowskiej Eskadrilli” do lotników 14. EW i 19. EM informujący o zestrzeleniu polskiej załogi z 14. EW 14 maja 1920 roku. List ten wraz zdjęciami z pogrzebu poległych Polaków zrzucił bolszewicki samolot na lotnisko w Żodziniu [Fot. kolekcja Wojciecha Sankowskiego]



Spad S.VII nr CWL 15.2 (ex. francuski nr 11546) przydzielony do 19. EM w czerwcu 1920 roku [Malował Janusz Świątłoń]

lu szczegółów z działalności tej jednostki i żadnych jej strat, co wskazuje na brak zachowanych dokumentów archiwalnych tej jednostki.

Bilans zwycięstw i strat polskich myśliwców wynosi 3 do 2. Lotnicy bolszewicy dysponowali jednak większą liczbą maszyn, chociaż 2/3 z nich najczęściej znajdowała się w remoncie, wobec zaledwie jednego-dwóch sprawnych Spadów VII z 19. EM. Za majowe walki w rejonie Borysowa por. pil. Antoni Mroczkowski, ppor. pil. Stefan Pawlikowski i pchor. pil. Władysław Turowski zostali odznaczeni krzyżami *Virtuti Militari*. ■

Bibliografia

- Goworek T., *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1991.
 Iwaszkiewicz W., *Nad Borysowem i Berezyną*, cz. 1 i cz. 2, [w:] „Przegląd Lotniczy” nr 12/1931 i 1-2/1932.
 Kondratiew W., Chajrulin M., *Lotnictwo w wojnie domowej*, Moskwa 2000.
 Kopański T., *Walka powietrzna z 1920 roku*, [w:] „Lotnictwo z szachownicy” nr 3.

Kopański T., *W odpowiedzi panu Tarkowskiemu*, [w:] „Wojskowy Przegląd Historyczny” nr 1-2/1993.

Morgała A., *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*, Warszawa 1997.

Romeyko M., *Ku czci poległych lotników*, Warszawa 1933.

Tarkowski K.A., *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919-1920*, Warszawa 1991.

Przypisy

- ¹ J. Zieliński, W. Wójcik, *Lotnicy kawalerowie orderu Virtuti Militari 1919-1920*, Toruń 2005, s. 145.
- ² W. Kondratiew, M. Chajrulin, *Lotnictwo w wojnie domowej*, Moskwa 2000, s. 79-80.
- ³ W. Iwaszkiewicz, *Nad Borysowem i Berezyną*, cz. 1, „Przegląd Lotniczy” nr 12/1931, s. 914.
- ⁴ W. Kondratiew, M. Chajrulin, *op. cit.*, s. 80.
- ⁵ Tak lot ten wyglądał według pierwszego 10-dniowego sprawozdania 19. EM (T. Kopański, *W odpowiedzi panu Tarkowskiemu*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” nr 1-2/1993, s. 237-238). Natomiast według wniosku o odznaczenie lotnika orderem *Virtuti Militari* lot przebiegał tak: Dnia 6.V.1920 r. na zawiadomienie 2. Brygady Picchoty, iż jeden samolot bolszewicki znajduje się nad Borysowem, wyleciał na spotkanie por. Mroczkowski, wywiązała się walka nad wsią Stojuki, rezultatem, której była ucieczka w kierunku swego lotniska. Podczas ucieczki prześladował go por. Mroczkowski bez przerwy. Bolszewicki samolot zaczął lądować ostrzeliwany. Lecz przewrócił się,

aparat roztrzaskał i jak to stwierdził wywiad lotnik zabił się. (J. Zieliński, W. Wójcik, *op. cit.*, s. 129.). Podobnie przedstawia to dokument „Zestawienie bojowe działalności 19. esk. lotniczej za czas od 24 IV 20 do 4 X 20”, który podaje, że dowódca eskadry 6 maja zniszczył jeden nieprzyjacielski samolot. Ciężko rozstrzygnąć skąd pojawia się rozbieżność w dokumentach. Czy por. Mroczkowski zmienił swój pierwotny meldunek, po wiadomościach zdobytych przez wywiad, co podaje cytowany wniosek o odznaczenie orderem *Virtuti Militari*. W. Kondratiew i M. Chajrulin w swojej książce pt. *Lotnictwo w wojnie domowej* (Moskwa 2000), która omawia m.in. udział bolszewickiego lotnictwa w wojnie z Polską, nie nie wspominają o takim wydarzeniu. W maju „Sławińska-Eskadrilla” nie poniosła strat w walkach powietrznych, a odnotowała jeden rozbity myśliwiec. Nie są znane szczegóły tego wydarzenia, więc nie można powiedzieć, czy był to Nieuport zmuszony do lądowania przez Mroczkowskiego. W rosyjskiej książce brakuje natomiast dokładnych danych na temat strat „Eskadrilli Kożewnikowa” (prawdopodobnie nie ma dokumentów tej jednostki). Byc może por. Mroczkowski stracił jednego z Nieportów 24bis z tej jednostki.

- ⁶ T. Goworek, *Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1991, s. 108.
- ⁷ J. Zieliński, W. Wójcik, *op. cit.*, s. 145-146.
- ⁸ *Ibidem*, s. 201.
- ⁹ W. Iwaszkiewicz, *Nad Borysowem i Berezyną*, cz. 2 [w:] „Przegląd Lotniczy” nr 1-2/1932, s. 12.

Wellington Mk X S, HZ258 z 304. Dywizjonu podczas kolejnego patrolu. Na tej maszynie w 1943 roku dwukrotnie przeprowadzono ataki na U-Booty [Fot. arch. Jerzego Wojtkowa]

PIOTR SIKORA

Kogo atakowała załoga polskiego Wellingtona 2A?

Polowanie na wilka

Mimo, że jesienią 1940 roku Fighter Command zatrzymało niemiecki Blitzkrieg, sytuacja Wielkiej Brytanii w dalszym ciągu była jeszcze bardzo niepewna. Odparcie ataków Luftwaffe miało być dopiero pierwszym krokiem na długiej drodze ku zwycięstwu. Wówczas raczej myślano o przeżyciu, a położenie, w jakim znajdowali się mieszkańcy Albionu, nie nastrojało optymistycznie. Imperium było olbrzymem na glinianych nogach, sama zaś wyspa bez regularnych dostaw broni oraz żywności nie była w stanie nie tylko prowadzić dalszej wojny, ale nawet przetrwać. Zaopatrzenie możliwe było zaś tylko drogą morską. Nic więc dziwnego, że Kriegsmarine dokładała wszelkich starań, by je uniemożliwić.

Wspierane z powietrza „wilcze stada” U-Bootów dziesiątkowały płynące z pomocą konwoje i tylko radykalne kroki mogły tę sytuację zmienić. Jednym z nich miało być przesunięcie części dywizjonów do Coastal Command celem poprawy jego możliwości operacyjnych, zapewnienia większej liczby patroli a tym samym neutralizacji skutecznych jak dotąd niemieckich U-Bootów. Efektem takiej właśnie decyzji było przeniesienie przetrzeźbionego w lotach nad Europą 304. Dywizjonu „Ziemi Śląskiej” z Bomber Command na lotnisko Tiree na Hebrydach. Zaledwie 13 dni później, 26 maja 1942 roku, Wellington S/Ldr Buczmy przypuścił pierwszy atak na niemiecki okręt podwodny.

Kapitänleutnant Klaus Hartmann był doświadczonym dowódcą. Ten urodzony 7 lutego 1912 roku w Plön koło Holstein niemiecki oficer miał za sobą już kilka morskich patroli. Pierwszy raz dowodził U-441 podczas rejsu z Kilonii do Trondheim w 1942 roku. On i podległa mu jednostka mieli na koncie zatopiony holenderski statek „Soekaboemi”. Niedawno, po 57 dniach rejsu, zacumował w Breście, gdzie okręt poddano przeróbkom. Były one



Załadunek bomb głębinowych do Wellingtona Mk XIV na lotnisku Chivenor [Fot. arch. śp. Jana Iżyckiego]

koniecznym następstwem nieudanej inicjatywy admirała Dönitza przystosowania kilku U-Bootów do roli pływającej baterii przeciwlotniczej (U-Flak). Teraz, kiedy po czasie okazało się, że dodatkowe karabiny maszynowe znajdujące się na specjalnej platformie nie zdają egzaminu, trzeba było wrócić do starej koncepcji, a uzbrojenie usunąć. Klaus Hartmann znał swego U-441 dobrze. Tylko dwukrotnie, gdy problemy zdrowotne uziemiły go na pewien czas, dowodził nim Kptlt. Götz von Hartmann.

U-441 był okrętem typu VIIC, wyposażonym w pięć wyrzutni torped, większym i masywniejszym następcą poprzedniego typu VIIB. Wyprodukowany w zakładach F. Schichau GmbH w Gdańsku jako Werk 1492, został zwodowany 15 października 1940 roku. Oprócz tego, że sam polował w ramach *wolf pack* (ang. wilcze stado), był też atakowany kilkakrotnie. Pierwszy raz 20 maja 1943 roku na północ od wybrzeża Irlandii został lekko uszkodzony przez Sunderlanda. Tego samego typu samolot, pochodzący z 228. Sqn, przeprowadził ponowny atak już cztery dni później w Zatoce Biskajskiej. Zakończył się on zestrzeleńiem maszyny UE-L, EJ139 pilotowanej przez F/O Debdena¹. Ucierpiał jednak także U-Boot. Po trafieniu którąś z pięciu bomb głębinowych stracił 11 członków załogi. Uszkodzony, wycofał się do portu.

W lipcu tego samego roku U-441 operował ponownie w Zatoce Biskajskiej. O ryzyku z tym związanym przekonała się załoga już 12 lipca, gdy trzy Beaufightery z 248. Sqn przypuściły atak². Hartmann stracił 10 zabitych marynarzy, 13 odniosło rany. Jednym z nich był zresztą sam kapitan, który w efekcie otrzymał Krzyż Żelazny.

Po raz kolejny z uszkodzeniami U-441 wracał do swego macierzystego portu Brest we Francji po walce stoczonej z nieznanym samolotem przeciwnika 2 marca 1944 roku.

Kiedy należący do 1. Unterseebootsflotille (w 1944 dowodzonej przez Korvkpt. Wenera Wintera.) U-441 po raz kolejny wyszedł z Brestu 6 czerwca 1944 roku, w innej części Francji zaczynały rozgrywać się wydarzenia, które miały zmienić drastycznie przebieg wojny. Prawdopodobnie Kptlt. Klaus Hartmann wiedział o rozpoczętym w Normandii lądowaniu wojsk alianckich, jego głowę zapewne zaprzątała jednak myśl o szczęśliwym przeprowadzeniu patrolu i bezpiecznym powrocie do bretońskiego portu.

Krytyczny dla bitwy o Atlantyk rok poprzedni, jeżeli tylko Hartmann znał liczby, nie napawał optymizmem. Kriegsmarine straciła łącznie 242 U-Booty³. W porównaniu z latami poprzednimi była to liczba tragiczna. W pierwszym roku wojny na dno poszło tylko dziewięć okrętów podwodnych, w kolejnym 24, a w 1941 roku zatopionych zostało 35. Nawet rok 1942, gdy na dnie znalazło się 86 U-Bootów, jeszcze nie przerazało rozmiarami strat tak alarmująco. Już jednak sam maj 1944 roku, tuż przed wypłynięciem załogi Hartmanna, przyniósł kolejne straty szacowane na 23 okręty. Rok jeszcze się nie skończył. Sytuacja dla Niemców nie przedstawiała się optymistycznie. Okręty podwodne operujące na Oceanie Atlantyckim, Morzu Północnym oraz Irlandzkim borykały się ze wzmożoną aktywnością lotnictwa aliantów. Złamanie kodu Enigmy pozwalało tym ostatnim omijać



Leopold Antoniewicz, mimo przeszkolenia na szybowcach w Polsce, nie dostał się do SPL w Dęblinie. Pilotaż ukończył dopiero w Anglii [Fot. arch. Leopolda Antoniewicza]



Studiowanie mapy przed lotem [Fot. arch. sp. Jana Łzyckiego]



Słynny Wellington 2N, HF330 F/O Lesława Międzybrodzkiego, uszkodzony podczas ataku na U-Boota w nocy z 4 na 5 maja 1944 roku. Leopold Antoniewicz (na pierwszym planie) ogląda maszynę swego kolegi [Fot. arch. Autora]



F/O Leopold Antoniewicz (w środku) [Fot. arch. Leopolda Antoniewicza]

Coastal Command używało wielu typów samolotów. Jednym z nich były potężne czterosilnikowe Fortece stanowiące wyposażenie kilku dywizjonów. Szczególne sukcesy odnosiły 206. i 220. Sqn. Łącznie Fortece zatopili 11 U-Bootów [Fot. arch. rodziny Wojniłowiczów via W. Zmyślony]

operujące „wilcze stada”, a nienamierzalny system komunikowania się w ramach dużej grupy okrętów podwodnych HFDf okazał się zawodny i został szybko rozpracowany.

U-Booty typu VII, takie jak U-441 Hartmana, nie dysponowały odpowiednią prędkością. By dogonić potencjalną ofiarę, pościg musiał odbywać się na powierzchni, a to podnosiło w znaczny sposób ryzyko. Nie zmniejszyło go nawet wprowadzenie na niektórych jednostkach tzw. chrap (Schnorchel!), umożliwiających dostarczanie powietrza do silników i odprowadzanie z nich spalin. Zwłaszcza że konwoje miały zapewnioną eskortę z powietrza, a patrole podejmowane przez dywizjony Coastal Command zmuszały załogi do ciągłej czujności.

Wynurzenie często okazywało się tragiczne w skutkach, choć i załogi U-Bootów mogły pochwycić się sukcesami w walkach z lotnictwem alianckim. Przykładowo, oprócz zwycięstwa odniesionego przez U-441 nad Sunderlandem z 228. Sqn, 10 listopada 1942 roku U-505 zestrzelił Hudsona L z 53. Sqn, 22 marca 1943 roku U-338 zestrzelił Halifaxa B z 502. Sqn, 4 sierpnia 1943 roku U-489 zniszczył Sunderlanda G z kanadyjskiego 423. Sqn (sam jednak także zatonął), a siedem dni później U-468 stracił Liberatora D z 200. Sqn.

Pięćdziesięciosobowa załoga U-441 miała tym razem przed sobą kolejny długi patrol. Po wyjściu z Brestu 6 czerwca okręt znalazł się u wejścia do kanału La Manche, kierując ku





F/Lt Wacław Chomka z 304. Dywizjonu poległ w nocy z 14 na 15 stycznia 1944 roku, gdy Wellington 2E, HF198 pilotowany przez F/O Nowackiego zginął bez wieści [Fot. arch. Andrzeja Brzeziny]



S/Ldr Edward Stańczuk, dowódca Eskadry A, poległ gdy Wellington 2A, HF188 F/Lt Małynicza nie wrócił 11 kwietnia 1944 roku [Fot. arch. Andrzeja Brzeziny]



W/Cdr Stanisław Poziomek, były dowódca 304. Dywizjonu, znalazł się na pokładzie Wellingtona HF188 tego feralnego dnia [Fot. arch. Autora]

północy w stronę Wielkiej Brytanii. Już dzień później podobno wypatrzyła go załoga kanadyjskiego Wellingtona C z 407. Sqn⁶. Kanadyjczykom przyszło jednak zapłacić najwyższą cenę za zaatakowanie U-Boota⁶. Dla Hartmana i jego podwładnych prawdziwa tragedia miała dopiero nadejść.

18 czerwca na lotnisku Chivenor na odprawie zameldowało się pięć załóg polskiego 304. Dywizjonu im. Księcia Józefa Poniatowskiego, należącego wówczas do 19. Grupy. Byli to: szóstka z Wellingtona 2M, HF334: W/O W. Buczyński, W/O J. Kurnik, F/Sgt K. Głuchowski, F/Sgt J. Pasyk, F/Sgt W. Serafin i F/Sgt W. Czerpak; obsada 2K, HF388: W/O E. Jaworski, F/Sgt F. Nikiel, F/Lt W. Włodarczyk, Sgt. E. Puchlik, Sgt. M. Pietraszkiewicz i Sgt. A. Wróblewski; lotnicy z 2X, HF397: F/O Bieniasz, F/Sgt S. Żurek, F/O W. Kusy, Sgt. S. Karcz, Sgt. M. Borek i Sgt. Z. Dobrowolski; Wellingtonem 2A, HF331 mieli lecieć: F/Lt L. Antoniewicz, F/O Z. Śpikowski, F/Sgt J. Möller, F/Sgt J. Łycki, Sgt. S. Matjas i Sgt. P. Szott. Godziny startu wyznaczono dla nich odpowiednio: 2A – 21.15, 2M – 21.26, 2K – 21.28, 2X – 21.29. Piąta załoga, lecąca tej nocy Wellingtonem 2Y, HF329 (W/O S. Kiełtyka, F/Sgt H. Sawosko, F/Sgt M. Salewicz, F/Sgt R. Duszczak, Sgt. A. Paradowski i F/Sgt P. Kaczan), miała startować najpóźniej, bo dopiero o 1.25⁷.

Wytoczne były podobne do tych, jakie przedstawiano im w ostatnich miesiącach. Należało przeczesywać wody Zatoki Biskajskiej i kanału La Manche w poszukiwaniu niemieckich okrętów podwodnych, a w przypadku napotkania podjąć próbę zatopienia. Wbrew pozorom wielogodzinne patrole nad lodowatymi wodami były żmudne i niebezpieczne, a szansa napotkania wynurzonego U-Boota mała. Jeżeli idzie o jego zatopienie problem był o wiele bardziej złożony i, jak do tej pory, nikomu z Polaków to się nie udało. Na przestrzeni sześciu tylko miesięcy 1944 roku doszło do kilku takich spotkań, ale o żadnym spektakularnym sukcesie póki co mowy nie było.

Do pierwszej w tym roku potyczki z U-Bootem doszło w nocy z 2 na 3 stycznia, gdy załoga Wellingtona 2F, HF199 pilotowanego przez F/Sgt. Kiełtykę obrzuciła bombami głębinowymi Torpex okręt podwodny namierzony w Zatoce Biskajskiej. Polacy zaobserwowali silną eksplozję, co pozwoliło uznać okręt za uszkodzony. Niestety brak jest danych na temat jakiegokolwiek uszkodzenia niemieckiego U-Boota w tym dniu. Wiadomo tylko, że po 33 dniach patrolu U-979 Oblt. Klaus-Dietricha Königa z 49 ludźmi na pokładzie zginął 1 stycznia. Strona niemiecka potwierdziła natomiast uszkodzenie U-629, którego 4 stycznia zaatakował Wellington 2B, HF185 F/O Hieronima Czyżuna. Ta jednostka musiała przerwać patrol, wrócić do portu, a naprawa uszkodzeń zajęła trzy miesiące⁸.

W nocy z 28 na 29 stycznia załoga F/O (II maja 1944 roku awansowany do stopnia F/Lt) Leopolda Antoniewicza na Wellingtonie 2G, HF202 namierzyła następnego przeciwnika płynącego po wodach kanału La Manche. Polacy przypuścili atak, na który załoga U-Boota odpowiedziała ogniem. Antoniewicz nie widział rezultatów, natomiast Niemcy przyznają, że okręt został poważnie uszkodzony, choć brak na ten temat bliższych danych. Wiadomym jest o dwóch stratach Kriegsmarine tego

dnia, nie należy ich jednak łączyć z potyczką polskiej załogi. Amerykański B-24 Liberator VB-E Lt. C. Enloe'a ze 103. Squadronu US Navy na zachód od zatoki Blacksod zatopił U-271 Kptlt. Kurta Barlebena z załogą liczącą 51 marynarzy, a australijski Sunderland Mk III „D”, EK577 F/Lt R. Lucasa z 461. Sqn na zachód od wybrzeży Irlandii i ujścia rzeki Shannon posłał na dno U-571 Oblt. Gustava Lüssowa z 52-osobową obsadą. Dzień później w Zatoce Biskajskiej zatonał U-364 Oblt. Paula-Heinricha Sassa, trafiony bombami Wellingtona Mk XIV „K”, MP813 F/Sgt L. Richardsa. Niestety szóstka ze 172. Sqn nie zdała raportu z tego ataku, który kosztował ich życie⁹. Poległo też 49 niemieckich marynarzy.

Do kolejnego spotkania polskiej załogi z U-Bootem doszło 11 lutego 1944 roku. Wellington 2B, HF185 F/O Czyżuna przypuścił atak na niemiecki okręt podwodny, niemniej nie zaobserwowano wyników. Trudno też doszukać się, kim był potencjalny przeciwnik Polaków, a jedynym zatopionym tego dnia był U-283 Oblt. Güntera Ney. Sprawcą był kanadyjski Wellington Mk XII „C” (według innego źródła „D”), MP578 z 407. Sqn, pilotowany przez F/O P. Herona, który pojawił się we właściwym czasie na południowy zachód od Wysp Owczych. Dzień wcześniej 49-osobowa załoga U-283 odpierała ataki Wellingtona „N” z 612. Sqn, a w godzinach wieczornych celnie ostrzelała inną maszynę tego typu, obserwując jednocześnie kłopoty z silnikiem wrogiego samolotu (są informacje jakoby ten Wellington zginął).

Jak jednak wspomniano, zatopienie U-283 nie miało nie wspólnego z akcją obsady Wellingtona 2B, tym bardziej z atakiem jaki teżył nocy, tj. z 11 na 12 lutego, wykonał Wellington 2C, HF179 F/Sgt. Stanisława Kiełtyki. Polacy nie widzieli rezultatu swego bombardowania.

Brytyjska Admiralicja zaliczyła natomiast prawdopodobne zniszczenie U-Boota załodze S/Ldr Józefa Werakso, który za sterami Wellingtona 2U, HF268 przypuścił atak 3 marca. Niestety brak jest dowodu na skuteczność szóstki Polaków, a jedynym zatopionym w tym okresie U-Bootem był U-472. Ten jednak poszedł na dno 4 marca koło norweskiej wyspy Bear na Morzu Barentsa. Załoga Freiherra Wolfganga Friedricha von Forstnera stawiała czoła okrętowi HMS „Onslaught”, była też atakowana przez Swordfisha z 816. Sqn, który wystartował z pokładu HMS „Chaser”. 23 Niemców poległo, 30 udało się uratować.

Podobnie Admiralicja podeszła do potyczki, jaką 29 kwietnia stoczył F/O (od 11 maja 1944 roku w stopniu F/Lt) Lesław Międzybrodzki i jego załoga na Wellingtonie 2W, HF368. Przeprowadzony atak na broniący się okręt podwodny pozwolił zaliczyć go jako poważnie uszkodzony. I tu brak jest jednak potwierdzenia w niemieckich źródłach. Tego dnia Kriegsmarine nie meldowała bowiem o takiej walce, natomiast jedyne straty, jakie odniosła, miały miejsce na Morzu Śródziemnym. Amerykanie zbombardowali tam U-421 Oblt. Hansa Kolbusa, który zatonał koło Tulonu¹⁰.

Międzybrodzki miał niebawem przekonać się o skuteczności ognia niemieckich U-Bootów. W nocy z 4 na 5 maja jego Wellington 2N, HF330 wykonywał patrol nad Zatoką Biskajską. O 3.15, po sześciu godzinach lotu, zauważono dwa niemieckie okręty podwodne. Wellington przypuścił atak, został jednak cel-



W/Cdr Jacek Witold Piotrowski, ostatni dowódca 304. Dywizjonu. Nim objął dowodzenie wykonywał loty patrolowe nad Zatoką Biskajską i kanałem La Manche [Fot. arch. Andrzeja Brzeziny]

nie ostrzelany z dołu. Oba U-Booty zanurzyły się w odstępach 10 minut, przy czym Polacy zaobserwowali zniekształcenie kadłuba jednego z nich. O ile Wellington był dowodem stoczonej walki, o której świadczyły m.in. spore wyrwy w poszyciu skrzydeł, o losach załóg niemieckich nie wiadomo nic. Mimo to jeden

z U-Bootów Międzybrodzkiego uznany został za poważnie uszkodzony. Tego dnia Niemcy stracili jedynie U-846 Oblt. Bertholda Hashagena wraz z 57-osobową załogą. Ta jednak jednostka została zatopiona przez Wellingtona Mk XIV „M”, HF134 F/Lt L. Batemana z 407. Sqn RCAF na północ od hiszpańskiego przylądka Ortegal.

W nocy z 14 na 15 maja Wellington 2Q, HF420 wytropił, a następnie obrzucił bombami kolejnego U-Boota. Manewr F/Lt Józefa Krempey pozwolił uznać okręt za prawdopodobnie uszkodzony. Niestety i tym razem wynik nie znalazł odzwierciedlenia w dokumentach niemieckich. Mówią one jedynie o U-860 zaatakowanym przez amerykańskie Avengers i Wildcaty na południowym Atlantyku, na południe od Wyspy Św. Heleny. 42 marynarzy Frg. Kpt. Paula Büchela poległo, a 20 odniosło rany.

Wellington HF331 odziedziczył oznaczenie kodowe 2A¹¹ po maszynie HF188, która nie wróciła z lotu 11 kwietnia 1944 roku. Owego feralnego dnia na pokładzie oprócz załogi (S/Ldr Edward Stańczuk – dowódca Eskadry A, F/Lt Lech Małynicz, W/O Wacław Czekalski, F/Sgt Edward Siadecki, F/Sgt Franciszek Matlak oraz F/Sgt Bogusław Szpinalski) znajdował się były dowódca, wizytujący tego dnia „swój” 304. Dywizjon, W/Cdr Stanisław Poziomek.¹²

HF331, który trafił do Chivenor z 32. Maintenance Unit 14 kwietnia, miał swoją sławę zdobyć niebawem, wcześniej jednak pracował ciężko, przeszukując olbrzymie połacie wody. Podczas zadania 19 maja pilotowany przez W/O Stanisława Kiełtykę przypuścił atak na

okręt podwodny. Uznano, że okręt niemiecki został prawdopodobnie uszkodzony, przy czym – ponownie – brak jest danych ze strony niemieckiej o takim fakcie. Jedyną stratą, o której wiadomo, jest zatonięcie U-1015 Oblt. Hansa-Heinza Bossa na Morzu Bałtyckim. Jednostka zderzyła się z innym U-Boatem na zachód od Piławy (niem. Pillau, obecnie Baltijsk) i 36 członków załogi poległo.¹³

Jak więc widać, od zaatakowania U-Boota do potwierdzenia wyniku tego ataku droga była daleka. Kilkogodzinny męczący lot czasami nie przynosił spodziewanego efektu, a nawet jeżeli dochodziło do spotkania, minuty czy nawet sekundy miały znaczenie decydujące. Każdy członek personelu latającego miał jednak cichą nadzieję, że to jemu przyjdzie otworzyć konto zniszczonych na pewno U-Bootów dla 304. Dywizjonu¹⁴. Z tą też pewnie wiarą kończono odprawę w dniu 18 czerwca 1944 roku...

F/Lt Leopold Antoniewicz zajął miejsce za sterami Wellingtona 2A, HF331. Obok niego znalazł się drugi pilot F/O Zygmunt Śpikowski, a pozostali członkowie załogi – F/Sgt Jerzy Möller, Sgt Stanisław Matjas, F/Sgt Jan Izycki-Herman oraz Sgt Piotr Szott – ulokowali się w kadłubie bombowca¹⁵. Co ciekawe, Antoniewicz w Polsce nie mógł dostać się do SPL w Dęblinie ze względu na krzywą przegrodę nosową, której dopatrzyła się komisja lekarska. Teraz był już doświadczonym pilotem.

Po starcie z Chivenor, który nastąpił o 21.15, maszyna znalazła się pomiędzy Zatoką Biskajską a kanałem La Manche. Wellington A-304 na



Zwycięska załoga Wellingtona HF331. Od lewej stoją: Sgt Stanisław Matjas, F/Sgt Jan Izycki-Herman, F/Lt Leopold Antoniewicz, Sgt Piotr Szott, F/O Zygmunt Śpikowski i F/Sgt Jerzy Möller [Fot. arch. Leopolda Antoniewicza]



Dowódca U-441 Kptlt. Klaus Hartmann poległ wraz z załogą swego U-Bootu [Fot. via Gudmundur Helgason]



Personel naziemny 304. Dywizjonu podczas przerwy na papierosa. Bomby głębinowe gotowe do załadunku [Fot. arch. sp. Mariana Kowalczyka]

patrolu „V” przeciwko U-Bootom leciał kursem 324 stopnie, kiedy o godzinie 22.54 (18 czerwca) dowódca [Antoniewicz – przyp. aut.]¹⁶ zauważył 050 stopni – czerwone [z prawej strony] cztery mile – cienki ślad szarego rozpraszającego się dymu na morzu. Pogoda była ładna, widoczność czterdzieści pięć mil, morze spokojne, 9/10 zachmurzenia na 2000 stóp. Dowódca miał właśnie zmienić kurs, by to zbadać, kiedy zauważył 045 stopni – zielone [po lewej] trzy mile – czarny obiekt, który niemal natychmiast zidentyfikował jako kiosk wynurzającego się U-Bootu. Skreślił to lewo, by znaleźć się na kursie do ataku. W tym samym czasie wytracił wysokość. Podeszedł do U-Bootu na kursie między 060 a 090 (T). W odległości jednej mili, II pilot i operator radaru w kopułce astronawigacyjnej zauważyli innego U-Bootu, który, jak się zdaje, dopiero co się wynurzył 10 stopni – zielone 1,5 mili. Dowódca utrzymywał kurs do ataku na pierwszego U-Bootu, który wtedy zaczął się powoli zanurzać. O 22.57 zrzucono sześć bomb głębinowych ze 100 stóp w odstępach co 60 stóp, nastawionych na głębokość 14-18 stóp, 155 stopni – zielone – na kierunku U-Bootu. Tylny strzelec wyraźnie widział miejsca wejścia [bomb], pierwsze dwie uderzyły w wodę na prawo od U-Bootu (druga około 10 jardów od burty), a pozostałe w poprzek U-Bootu i przy jego lewej burcie. Następnie widział ich wybuch, a eksplozja i rozbryzgi całkowicie zasłoniły U-Bootu. Zobaczył też długi czarny rurowaty obiekt¹⁷ wyrzucony na około 100 stóp w powietrzu przez wybuch bomby głębinowej. Kiedy opadły rozbryzgi wybuchu, nie było śladu U-Bootu, kiosk był widoczny tylko podczas zrzutu bomb głębinowych. Wtedy samolot zakreślił lewo. Niemal natychmiast po ataku widziano jak drugi U-Boot się zanurza. Minutę później samolot przeleciał nad miejscem ataku i zobaczono:

1. Dwie plawy ogniowe pływające w odległości około 50 stóp od siebie.

2. Pomiedzy pławami ogniowymi rozlewającą się bulgoczącą plamę oleju.

3. Blisko drugiej pławy ogniowej dwa ciemne obiekty o kształcie cylindrycznym, długości około 30 stóp.

4. Znaczną ilość mniejszych części pomiędzy pławami ogniowymi. Plama oleju była widziana po raz pierwszy przez radiotelegrafistę siedzącego



Wellington Coastal Command podczas patrolu. Pod kadłubem widoczny typowy dla tej wersji wysuwany reflektor Leigh Light (od nazwiska pomysłodawcy S/Ldr H. de V. Leigha) [Fot. arch. rodziny Majewskich via W. Zmysłony]

w kopułce astro zaraz po zrzuceniu bomb głębinowych.

Samolot wykonał jeszcze trzy przeloty nad tym miejscem, a podczas drugiego przelotu (1,5 minuty po pierwszym) wyglądało, że olej tryska na powierzchnię i rozlewa na zewnątrz w krąg z opalizującym obramowaniem. Przy trzecim przelocie (około 2 i pół minuty po drugim) plama oleju rozciągała się na obszarze ponad 500 stóp pomiędzy pławami. Przy czwartym nalocie plama oleju rozprzestrzeniła się coraz bardziej, a wrak opisany powyżej był ciągle widoczny na powierzchni. Po zrzuceniu znaczków morskich samolot wziął kurs na patrol o 23.12 godz¹⁸.

Wellington 2A wylądował rankiem 19 czerwca o 4.09¹⁹. Do analizy tego raportu warto jeszcze powrócić w dalszej części tego opracowania.

Przez długi czas w polskiej oraz zagranicznej historiografii dotyczącej walk Coastal Command pokutowała opinia, jakoby załoga Leopolda Antoniewicza zniszczyła tego dnia U-441 Kptlt. Klause Hartmanna²⁰. Kilku badaczy tematu pokusiło się nawet o tezę, że to zniszczenie potwierdzają dokumenty niemieckie. Te jednak, a także raport innych załóg RAF i RCAF, zdają się rzucać na ów pojedynek nowe światło. Z drugiej strony, choćby tylko w kontekście przytoczonej wyżej dość szczegółowej relacji, trudno zgodzić się z bardzo

ekstremalnym stwierdzeniem, jakoby obiektem ataku Wellingtona 2A nie był nawet okręt podwodny²¹. Nie można wszak oczekiwać, by trafiony bombą głębinową wieloryb lub rekin płonął i wydzielal plamę oleju. Pojawia się jednak pewien minus. Otóż rejon operowania, czy raczej ataku Wellingtona HF331 (49°03'N, 04°48'W) w obrębie kanału La Manche niestety nie jest zbliżony do terenu „łowów” i przypuszczalnego zatonięcia U-Bootu U-441 na południowy zachód od Ouessant (ang. Ushant; 48°27'N, 05°47'W) w Zatoce Biskajskiej, jeżeli rzecz jasna ten ostatni jest prawdziwy. Niemniej jednak warto przytoczyć inne szczegóły dotyczące ostatnich godzin U-441, o których niestety wiemy niewiele.

Według jednej z hipotez, odpowiedzialną za zniszczenie tego okrętu miałyby być załoga Liberatora XB-G z 224. Sqn pilotowanego przez Kanadyjczyka F/O K.O. Moore'a²². Raport z tego lotu oraz wspomnienia pilota po latach mówią, że zatopił on nie jeden, lecz dwa okręty podwodne tego dnia! Miały to być U-373 oraz U-441 (przyznawany mu przez niektórych badaczy), zatopione 8 czerwca w odstępnie 20 minut. O ile tożsamość pierwszego okrętu można było ustalić dzięki wyłowionym 46 rozbitkom (wśród których nie było niestety dowódcy barona Detlefa von Lehstena), z drugim było trudniej. By sprawę bardziej skompli-



Wellington 2A, HF331, na którym w nocy z 18 na 19 czerwca 1944 roku załoga Antoniewiczza zaatakowała U-Bootą [Fot. arch. IPMS, Londyn]

kować, kolejnym na liście „pretendentów” do miana U-Booty zniszczonego tego dnia przez Moore’a miałby być U-629 VIIC, też operujący w tym rejonie²³.

Kluczowym więc jest ustalenie, który okręt jako drugi został zniszczony przez Liberatora z 224. Sqn wczesnym rankiem 8 czerwca: U-441 czy U-629. O nocy z 7 na 8 czerwca napisano bowiem: *To była bardzo trudna do zbadania noc, jako że nad całym zachodnim wybrzeżem oraz kanałem La Manche załogi Coastal Command starały się nie dopuścić do ataków U-Bootów na flotę aliantów w rejonie Normandii. Wiadomo, że U-415, U-989, U-963, U-333, U-260, U-441, U-740, U-821, U-621, U-256, U-629, i U-981 były zaangażowane w akcję oraz że Coastal Command utraciło cztery samoloty. [...] jest bardzo trudno powiedzieć, kto kogo atakował i kto kogo zatopił²⁴.*

Jeżeli był to U-629 ObIt. Hansa-Helmutha Bugsa, który wraz z 50 członkami załogi poszedł na dno na zachód od Brestu w położeniu 48°34'N, 05°23'W, to znajdował się faktycznie w rejonie patrolowania U-441 (i jego potencjalnego zatonięcia 48°27'N, 05°47'W) aczkolwiek nieco dalej na wschód²⁵. U-373, co do którego nie ma wątpliwości, został zniszczony w położeniu 48°10'N, 05°31'W. Należy też pamiętać, że 8 czerwca Moore widział zatonięcia obu „swoich” U-Bootów, a co za tym idzie lokalizacja „tajemniczego” drugiego okrętu musi mniej więcej pokrywać się z rejonem, gdzie zniszczono U-373, ponieważ pomiędzy sygnałem o pierwszym U-Boocie a namierzeniem drugiego upłynęło najwyżej 29 minut. Warto tutaj pokusić się o relację z lotu Liberatora F/O Moore’a, na pokładzie którego znajdowali się również: F/O J. Ketcheson, W/O T. McDowell, P/O A. Gibb, W/O N. Werbiski, W/O D. Greise, W/O E. Davison, W/O W. Foster, F/Sgt. I. Webb i Sgt. J. Hamer.

Samolot wystartował na patrol z St. Eval o godz. 22.14. Zabrał dwanaście 250-funtowych bomb, leciał na wysokości 500 stóp. O 2.11 skrzył pod kątem 142 stopni i odebrał sygnał o znajdującym się 12 mil z przodu celu. Skrzył nieco w lewo, by zobaczyć go w świetle księżyca. Po 3 milach ujrano U-Bootą na powierzchni, poruszającego się z prędkością 10-12 węzłów. Po dalszych 2,5 mili włączono radar. Samolot przystąpił do ataku z wysokości 50 stóp, zrzucając 6 bomb w po-



Załoga Wellingtona 2A po swym słynnym locie była, jak widać, bardzo popularna i chętnie fotografowana [Fot. arch. śp. Jana Łzyckiego]

przek kadłuba podczas skrętu 90 stopni w lewo. Po 3 spadły z każdej strony. Widziano około 8 osób na pokładzie. Kadłub U-Booty podniósł się ku górze, a kiedy samolot zawrócił, zobaczono tylko wrak i olej. Ostrzelano U-Bootę z broni maszynowej. Ułożenie bomb potwierdził tylny strzelec, który widział trafienia bomb, zobaczył okręt unoszący się ku górze, a następnie eksplozję rozrywającą kadłub. U-Boot nie był później widoczny ze względu na płomień sięgający dużej wysokości. Gdy samolot zawrócił, widziano kilka śladów gęstego, czarnego oleju. Z U-Booty prawdopodobnie prowadzono ogień, jako że załoga zaobserwowała błyski, żadnych trafień nie odnotowano. Przedni strzelec oddał serię w kierunku U-Booty. Liberator kontynuował lot na wysokości 700 stóp, gdy o 2.40 odebrano sygnał radarowy o celu znajdującym się w odległości 6 mil na lewo. Pogoda była dobra, księżyc widoczny w całości, na wysokości 1000 stóp chmury rzędu 2/10. Widoczność dobra do 3 mil, a morze spokojne. Po dalszych 2,5 mili nawigator siedzący z przodu zobaczył całkiem wynurzonego U-Bootę. Skręcono

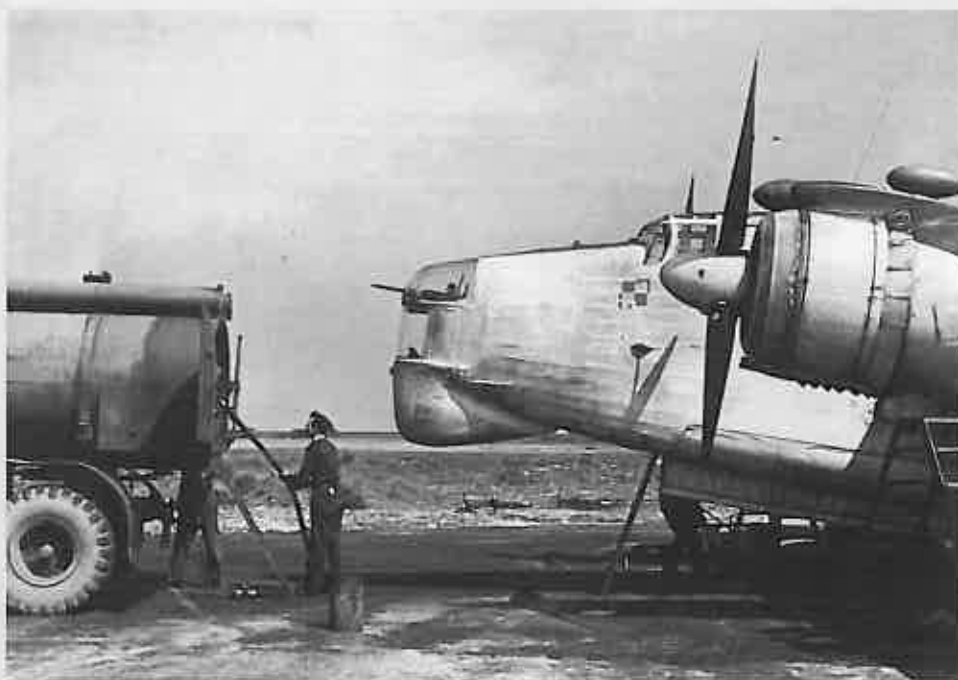
w lewo pod kątem 60 stopni. Uznano jednak, że pozycja nie jest dogodna do ataku z braku światła księżyca. Skręcono w lewo i samolot zniżył się do 50 stóp, podchodząc do U-Booty z prawej. O 2.44 zrzucono sześć bomb Torpex. Kiedy przelatywano nad U-Bootem przedni strzelec otworzył ogień, widząc trafienia. U-Boot odpowiedział ogniem przeciwlotniczym. Tylny strzelec widział ułożenie się bomb. Cztery spadły po prawej, a dwie po lewej stronie kadłuba, po czterech sekundach tworząc głębokie na 10 stóp zagłębienia w wodzie. U-Boot uniósł dziób ku górze pod kątem 80 stopni, przechylając się na prawo. Po kolejnym nawrocie maszt wystawał pod kątem 45 stopni, po czym U-Boot zniknął pod wodą. Włączono reflektor, poszukując rozbitków, i zobaczono trzy pontony z rozbitkami [U-373], po czym zawrócono do bazy²⁶.

Był to trzynasty z kolei atak przeprowadzony na U-373. O ile przetrwała osiem wcześniejszych z powietrza i cztery z morza, tym razem negatywna magia liczby 13 okazała się prawdziwa²⁷.

Jeżeli jednak U-Bootu U-441 – wbrew temu, co sugeruje wcześniej podane źródło – nie zniszczyła załoga „Kayo” Moore’a, kto jeszcze z ramienia Coastal Command operował w tym rejonie? Pewnym jest, że nieco wcześniej, bo 7 czerwca (start nastąpił z St. Eval jeszcze 6 czerwca o 22.18), Liberator „L”, BZ944 F/Lt Carmichaela z 53. Sqn na zachód od Ouessant²⁸ atakował któryś z niemieckich okrętów podwodnych. No właśnie, który?

Lecąca tego dnia załoga w składzie: F/Lt J. Carmichael, F/Sgt E. Stevens, F/Sgt J. McKewen, F/O A. Peters, F/O V. White, F/Sgt R. Curner, F/Sgt K. Campbell, F/Lt J. Shaw, F/Sgt I. Martin oraz Sgt. V. Lusher relacjonowała:

Dwa ataki zostały wykonane podczas tego patrolu [...]. Pierwszy, 7 czerwca 1944 o 4.43 samolot Liberator L/53 był na patrolu w poszukiwaniu U-Bootów, lecąc na wysokości 500 stóp. Morze było umiarkowane do lekko pofalowanego z białymi szczytami fal. Światło księżyca dawało maksymalną widoczność, na wysokości 1500 do 2000 stóp zachmurzenie 3/10. Trzykrotnie nawiązano kontakt radarowy: Czerwony 70/15 mil, Czerwony 55/15 i Czerwony 55/13. Pilot dzięki dyrektywom radaru manewrował, by wyodrębnić jeden z nich i wykorzystując światło księżyca nawiązać kontakt wzrokowy. O 4.25 drugi pilot zauważył zbliżający się kiosk, a następnie sylwetkę U-Bootu w poświacie księżyca. Samolot od razu zaatakował przy pomocy 6 bomb 250-funtowych z wysokości 55 stóp. U-Boot płynął kursem 050(T) z prędkością 15 węzłów i był atakowany pod kątem 75 stopni na lewo w kierunku przesuwania się okrętu. Liberator przeleciał nad U-Bootem na wysokości około 100



Tankowanie Wellingtona Mk XIV na lotnisku Chivenor. Doskonale widoczna typowa dla tej wersji samolotu „broda”, w której znajdował się radar ASV (airborne surface vessel) [Fot. arch. Autora]

stóp i tylny strzelec zaobserwował eksplozję bomb głębinowych pomiędzy nim a U-Bootem. Załoga U-Bootu nie widziała nadlatującego samolotu, dlatego wcześniej nie broniła się. Później zanotowano ostrzał flaku, ale ten był niecelny. Przedni strzelec trafił U-Bootu, strzelał też tylny. Zrzucano markery i flary i samolot zawrócił do ponownego ataku.

Podczas zbliżania się zaobserwowano, że U-Boot pozostał na powierzchni morza i otworzył ogień, wobec czego kapitan zdecydował, by przed rozpoczęciem kolejnego ataku podać komunikat o położeniu. W międzyczasie krążyło nad U-Bootem, zrzucając następne flary. Drugi atak przypuszczono o 5.13. Zaatakowano U-Bootu widocznego dzięki światłu ▶



Jedna z załóg 304. Dywizjonu przed swym Wellingtonem Mk XIV [Fot. arch. śp. Jana Iżyckiego]



Książka lotów L. Antoniewicza, gdzie pod datą 18 czerwca odnotował swój słynny 38. patrol [Fot. arch. Leopolda Antoniewicza]



Wellington Mk XIV, OD-X, HF397, na którym załoga W/O Jaworskiego w listopadzie 1944 roku zaatakowała U-Boota [Fot. arch. rodziny Majewskich via W. Zmysłony]



„Flying Dentist in Action” (latający dentysta w akcji). Leopold Antoniewicz, w czasie wojny pilot Wellingtona, później przez wiele lat pracował jako stomatolog. Ostatniego pacjenta przyjął mając 89 lat [Fot. arch. Autora]



Lotnicy 304. Dywizjonu przed patrolom [Fot. arch. rodziny Majewskich via W. Zmysłony]

padającemu przez przerwę w chmurach i sygnałowi drugiego pilota. Nie było pewności, czy był to ten sam atakowany wcześniej. Wówczas był to jedyny ślad na ekranie radaru, co dało do zrozumienia, że pozostałe dwa U-Booty [z trzech wykrytych przed atakiem – zob. początek relacji – przyp. aut.] już się zanurzyły. Okręt kierował się ku północy z przypuszczalną prędkością 15 węzłów. Liberator, wykorzystując światło księżyca, nadleciał nad U-Boota, który wówczas skręcił w lewo. Samolot znalazł się nieco z przodu po lewej i pod kątem 150 stopni. Sześć bomb głębinowych zostało zrzuconych z 50 i 55 stóp. Tylny strzelec otworzył ogień, widząc dobrze postacie załogi, a następnie eksplozję, która rozniósła okręt. Widział jego przednią część podniesioną do góry. Było to dowodem trafienia. Podczas tego ataku ogień niemiecki był bardzo intensywny i silnik nr 3 oraz osłona komory bombowej zostały trafione. Tylny strzelec celnie odpowiedział ogniem i przez około 200 jardów nie było widać, by Niemcy strzelali. Ze względu na trafienie komory bombowej marker został zrzucony bardzo blisko U-Boota. Strzelec widział ogień przypuszczając, że pochodził on ze zrzuconego markera. Dowódca, wiedząc o uszkodzeniu silnika, skierował się do bazy²⁶.

Samolot wylądował o 6.34. Tu jednak sprawa ponownie się komplikuje. Dwa opisane ataki przeprowadzono bowiem nie na jeden, a na dwa różne okręty podwodne, co w niezupełnie oczywisty sposób wynika z powyższej relacji. Carmichael zaś nie tylko nie zatopił U-441, a jedynie uszkodził U-963 oraz U-256²⁰. Dalej więc nic nie wiadomo w sprawie okrętu Hartmanna, mimo że kilka osób zdecydowanie odmawia udziału polskiego Wellingtona w jego zatopieniu.

Kto jeszcze poszedł na dno w owym burzliwym okresie, bezpośrednio po rozpoczęciu inwazji? Podczas wieczornego patrolu w nocy 6/7 czerwca Sunderland Mk III „S”, ML760 z 201. Sqn pilotowany przez F/Lt H. Baveystocka znalazł się niedaleko wybrzeża hiszpańskiego. Naprowadzony sygnałem radaru zaatakował i w efekcie zatopił U-955 Oblt. Hansa Badena. Tej samej nocy inny Sunderland III, tym razem „R”, ML877 z 228. Sqn wytropił U-970. F/Lt C. Lancaster przeprowadził udany atak, zatapiając okręt Oblt. Hansa-Heinricha Ketelsa.

Już po północy wystartował Wellington „G” F/Lt W. Hilla ze 179. Sqn. Bombowiec odnalazł U-989 Kptlt. Harda Rodlera von Roithberga, którego uszkodził. Uszkodzeniom uległy także U-415 i U-212. Ten ostatni był atakowany przez dwa Mosquito Mk XVIII z 248. Sqn: „L”, MM425 z załogą F/O Turner i F/O Curtis, a także „O” z załogą F/O Bonnett i F/O McNicol. 8 czerwca U-413 został trafiony przez Halifaxa „F” z 502. Sqn. Załódze F/O J. Spurgeona udało się okręt uszkodzić.

Ciągle więc trudno dopatrzeć się sygnałów zatopienia U-441²¹. Gdy więc założymy, że U-441 Hartmanna nie poszedł na dno ani 7, ani 8 czerwca, należy zadać kolejne pytanie: kiedy? Według angielskiego historyka Normana Franksa za zatopienie U-441 częściowo odpowiedzialna jest dziesiątka lotników z 224. Sqn. Liberator „S” pilotowany przez Nowozelandczyka F/Lt J. Jenkinsona zaatakował okręt Hartmanna 12 czerwca i uszkodził go (a więc cztery dni po rzekomym zatopieniu przez Moore’a). Niestety był to dla Liberatora lot tragiczny, nikt bowiem nie powrócił z niego żywy do St. Eval. Franks twierdzi, że U-441 został



Wellingtony 304. Dywizjonu na lotnisku Benbecula. [arch. Romana Szymańskiego]



Zdjęcia wynurzonych łodzi podwodnych wykonane przez załogę W/O Marczałka [arch. Romana Szymańskiego]



Załoga W/O Rudolfa Marczałka (widoczny za sterami) na tle Wellingtona [Fot. arch. Romana Szymańskiego]

zatopiony 18 czerwca (a jednak!) w drodze do bazy. Z jednej strony nie podpira się żadnymi faktami, z drugiej wyklucza jednak udział w zatopieniu U-441 Polaków z Wellingtona HF331. Dlaczego? Nie wiadomo...³²

Kogo zatem, jeśli nie U-441, atakowała załoga Antoniewicza? I tu trudno będzie jednoznacznie wskazać potencjalną ofiarę, tym bardziej, że według raportu Polaków w rejonie ataku znalazły się trzy okręty podwodne. Czy istotnie teza mówiąca, że załoga polskiego Wellingtona nie zatopiła U-441, ma poparcie w faktach, czy jest tylko opinią kilku badaczy? Analizując atak Antoniewicza i jego załogi należy zacytować raporty będące niejako komentarzem do tej akcji. Nim jednak to nastąpi, warto by Czytelnik raz jeszcze wrócił do jednego z kluczowych zdań raportu spisane go po słynnym locie: *Przy czwartym nalocie plama oleju rozprzestrzeniła się coraz bardziej, a wrak rozpoznany powyżej był ciągle widoczny na powierzchni*³³.

Z drugiej strony pamiętajmy jednak, że pierwsze raporty Admiralicji w tej sprawie były raczej ostrożne i jeszcze w sierpniu pisano o tym zdarzeniu: [...] *atak Wellingtona A z 304. Dywizjonu na U-Boota w dniu 18 czerwca 1944 został oceniony w dniu 31 lipca 1944 przez Komisję Admiralicji, która uznała, że U-Boot został prawdopodobnie zatopiony*³⁴. Z kolei Capt. D.V. Peyton-Ward z Royal Navy 29 czerwca 1944 napisał: *Bardzo dobry atak. Opierając się na ewidencji, atak był precyzyjny i winien być zabójczy. Możliwym jest, iż rurowaty obiekt był częścią tuby Schnorkel. Nie jesteśmy w stanie zidentyfikować dwóch trzydziestostopowych cylindrycznych części widocznych obok wraku na powierzchni. Możliwe, iż były to kontenery, w których pod pokładem przechowywane są torpedy, choć o ile wiadomo od pewnego czasu U-Booty ich nie używają. Rozmiar plam oleju pozwolił nam wierzyć, że U-Boot został zniszczony*³⁵.

Jeżeli autor powyższego raportu dobrze zinterpretował widziany przez Polaków czarny rurowaty przedmiot jako Schnorkel, to zdaje się skłaniać ku wersji sceptyków. Nic bowiem nie wiadomo, by tego typu wyposażenie zamontowano na U-441.³⁶

Warto jednak przyjrzeć się działaniom innych U-Bootów, wśród których znalazły się zwłaszcza dwa przykuwające uwagę. Pierwszym, jaki zdaniem Normana Franka mógł teoretycznie paść ofiarą Wellingtona 2A, HF331, był należący do 7. Flottille U-988 typu VIIC Oblt Ericha Dobbersteina, którego wcześniej przyznawano załodze Liberatora „L” z 224. Sqn w wyniku ataku 29 czerwca. Miejsce jego zatonięcia określa się na 49°37'N, 03°41'W, na zachód od Guernsey, czyli dalej na północny zachód od rejonu walki Antoniewicza. Współudział w zniszczeniu tego okrętu przyznawano też okrętom HMS „Essington”, HMS „Duckworth”, HMS „Domett” i HMS „Cooke”.

Z kolei 22 maja z norweskiego portu Stavanger wypłynął dowodzony przez Oblt. Petera Graua U-1191 (również z 7. Flottille). Podobnie jak U-441 był to okręt wersji VIIC i także zbudowany przez firmę F. Schichau z Gdańska, tyle że dwa lata później. Ten okręt, w przeciwieństwie do U-988, był też wyposażony w aparaturę Schnorkel. Rejs trwał bez przeszkód aż do momentu, gdy U-Boot trafił na wody kanału La Manche. 12 czerwca 1944 roku ślad po 50-osobowej załodze jednak zagiął³⁷. Kiedy zginęli? Kto ich zatopił?



Porównanie miejsca walki stoczonej przez załogę Wellingtona 2A w nocy 18-19 czerwca 1944 roku; przypuszczalny rejon zatonięcia U-441

ZAŁOGA WELLINGTONA 2A NR HF331

F/Lt, porucznik Leopold Antoniewicz, pilot. Urodzony 22 stycznia 1916 roku w Żukowicach koło Mińska. Odbił szkolenie szybowcowe. Absolwent V promocji Szkoły Podchorążych Lotnictwa – Grupa Techniczna w Warszawie. Przeszkolony w 25. EFTS w Hucknall, 16. SFTS w Newton i 6. OTU w Silloth. Od 24 lutego 1943 roku w 304. Dywizjonie. Odnznaczony VM oraz trzykrotnie KW. Po wojnie pracował jako stomatolog. Mieszka w Anglii.

F/O, porucznik Zygmunt Spikowski, drugi pilot. Urodzony 18 marca 1915 roku w Zduńskiej Woli. Przed wojną oficer techniczny w 5. Pułku Lotniczym w Lidzie oraz oficer nadzoru technicznego w bazie lotniczej w Brześciu. W 1940 roku we Francji oficer techniczny eskadry myśliwskiej w CWL Lyon-Bron. Pomocnik oficera technicznego w 315. DM. Przeszkolony na pilota w 1941 roku. W 304. Dywizjonie od marca 1944 roku. W czerwcu oddelegowany do 7. OTU, by podnieść kwalifikacje na pierwszego pilota. Odnznaczony VM oraz dwukrotnie KW. Zmarł 5 lipca 1996 roku w Argentynie.

Sgt, plutonowy Piotr Szott, radiooperator i strzelec pokładowy. Urodzony 26 grudnia 1919 roku w Szybakach, pow. Lida. 7 lutego 1942 roku wcielony do polskich oddziałów w Rosji, trafił do Anglii. Przeszkolony w 1. Signal School oraz 8. Air Gunnery School i 6. OTU; od kwietnia 1944 roku w 304. Dywizjonie. Dwukrotnie odznaczony KW.

Sgt, st. szeregowy Stanisław Matias, radiooperator i strzelec pokładowy. Urodzony 8 maja 1920 roku w Bitkowie k. Stanisławowa. W 1939 roku kierowca w 49. Pułku Piechoty. W Szkoci mechanik samochodowy. Przeszkolony na radiooperatora oraz strzelca w 1942 roku. Od 1943 roku w 304. Dywizjonie. Odnznaczony trzykrotnie KW.

F/Sgt, kapral Jerzy Möller, nawigator. Urodzony 7 października 1917 roku w Poznaniu. Przed wojną przeszkolony na szybowcach, SPL Dąblin tzw. XIV promocja, a następnie Lyon-Bron we Francji. Szkolił się w 25. EFTS w Hucknall, a następnie 6. OTU w Silloth. Od 1942 roku w 304. Dywizjonie. Odnznaczony trzykrotnie KW.

F/Sgt, kapral, a następnie sierżant Jan Izyski-Herman, radiooperator i strzelec pokładowy. Urodzony 20 marca 1923 roku w Krakowie. W Szkoci kierowca samochodowy. Po przeszkoleniu w 6. OTU w Silloth trafił do 304. Dywizjonu. Od 1945 roku w stopniu ppor. Odnznaczony VM oraz trzykrotnie KW. Zmarł 7 kwietnia 2005 roku w Anglii.

304. Dywizjon **niezmiennie** wykonywał patrol w poszukiwaniu niemieckich U-Bootów. Było jasne, że inwazja na kontynent wymusi reakcję ze strony Kriegsmarine. Tej zaś za wszelką cenę należało zapobiec.

W nocy z 20 na 21 czerwca słynny Wellington 2A, HF331 znów znalazł się w powietrzu. Pilotujący go F/Sgt Ferdynand Mincel wypatrzył U-Boota i przypuścił na niego atak. Mimo że Niemcy odpowiedzieli ogniem, załoga polska odnotowała to zadanie jako sukces, meldując uszkodzenie jednostki Kriegsmarine. Niestety, brak jest śladu tego wydarzenia po stronie niemieckiej. Również nigdzie nie można dopatrzeć się rezultatów walki stoczonej przez załogę F/O Waldemara Siewruka 6 lipca. Wellington 2E, HF303 obrzucił bombami głębinowymi wytopiony okręt podwodny. Efektu jednak nie widziano.

14 lipca załoga F/Lt Bogusława Piłniaka na 2Q, HF420 po zaatakowaniu U-Boota widziała unoszącą się na wodzie plamę oleju i pęcherze powietrza. Z drugiej strony jedyną stratą tego dnia okazał się U-415 Oblt. Herberta Wernera, który rankiem w rejonie Brestu wpadł na minę.

Dziesięć dni później następny atak przypuściła załoga Wellingtona 2Y, HF329, za sterami którego siedział W/O Antoni Kujawa. Polacy nie widzieli żadnego efektu tego wydarzenia. Kriegsmarine, oprócz U-1164 skasowanego w porcie w Kilonii, też nie odnotowała innych strat.

Ostatnią w 1944 roku walkę stoczył W/O Eugeniusz Jaworski i jego załoga na QD-X, HF397 w nocy z 23 na 24 listopada. Samoloty nosiły już wówczas zmienione oznaczenia kodowe (litery QD zastąpiły wcześniejszą cyfrę 2), a dywizjon po przesunięciu do 15. Grupy od września operował z lotniska Benbecula. Sześć bomb głębinowych zostało zrzuconych w rejonie 58°45'N i 06°55'W, niemniej rezultat pozostał nieznanym. Nic nie wiadomo o niemieckich stracie w tym dniu, a jedynym U-Boatem utraconym w zbliżonym okresie był U-1020 Oblt. Otto Eberleina, zatopiony wraz z 52-osobową załogą 22 listopada na Morzu Północnym.

Rok 1944 dla 304. Dywizjonu okazał się bardzo pracowity. Oczywiście niemożliwym było, by w trakcie 275 lotów operacyjnych, jakie załogi wykonywały, za każdym razem napotkać, a tym bardziej zaatakować lub zniszczyć nieprzyjacielski okręt podwodny. Jednak już sama obecność w powietrzu polskich maszyn zmuszała U-Booty do ostrożności, a co za tym idzie mniejszej aktywności. Kriegsmarine utraciła w 1944 roku łącznie 250 okrętów podwodnych, a w ciągu pięciu miesięcy 1945 roku dalszych 120 U-Bootów.

Zwieńczeniem wysiłku lotników z Dywizjonu „Ziemi Śląskiej” była walka, którą 2 kwietnia 1945 roku stoczyła załoga Wellingtona QD-Y, HF329 W/O Rudolfa Marczaka. Maszyna po starcie ze St. Eval (19. Grupa) na południowy zachód od wybrzeża Irlandii (50°00'N, 12°57'W) wytopiła i skutecznie zaatakowała U-321. 40 niemieckich marynarzy, którzy pod dowództwem Oblt. Fritza Berendsa 15 marca wyszli z portu Horten, poległo. Mimo zakończenia działań wojennych kontynuowano patrol, jako że wiele niemieckich okrętów podwodnych jeszcze „waleśało” się tu i ówdzie. Przekonała się o tym załoga Wellingtona QD-F, NB806 pilotowanego przez F/O Kazi-

Dywizjon 304 nie był jedynym polskim dywizjonem, którego załogi atakowały U-Booty. 14 czerwca 1943 roku załoga Mosquito EW-B HJ648 S/ Ldr Stanisław Szablowski i F/Sgt Henryk Gajewski z 307. DMN, celnie ostrzelała dwa U-Booty: U-155 i U-68. U-68 stracił jednego poległego, a dalszych trzech, w tym dowódcę, było rannych. Na pokładzie U-155 znalazło się pięciu rannych, w tym dwóch ciężko. Oba zostały uszkodzone i zmuszone do powrotu do Loriet. Polski samolot również został uszkodzony, dotarł jednak bezpiecznie na lotnisko.

mierza Garsteckiego. Krótko przed północą 11 maja 1945 roku napotkała wynurzony U-516. Towarzyszyła okrętowi, nad którym ukazała się biała flaga, aż do 5.20, gdy kończące się paliwo zmusiło Polaków do powrotu.

Przypisy

- 24 maja 1943 roku U-441 dowodzony był przez Kptit. Götz von Hartmanna.
- Były to maszyny: DM-A (F/O Payne, F/O McNeill), DM-B (F/Lt Schofield, Sgt Mallinson) oraz DM-V (Lt Newman, F/O Cochrane).
- Inne dane wymieniają liczbę 237. Obejmuje ona wszystkie straty na wszystkich obszarach operowania, również wypadki. Podają też 34 zatopione U-Booty w 1941 roku.
- Lub Schnorkel – forma wysuwanej masztu-rury doprowadzającej powietrze do zanurzonego okrętu, zaadaptowana przez Niemców po zajęciu Holandii.
- Jest to jedna z wersji – N. Franks sugeruje, że Wellington C mógł atakować U-989; inna wersja mówi o ataku Liberatora 12 czerwca (zob. w dalszej części tekstu).
- Istnieje hipoteza, że załoga tego Wellingtona atakowała inny okręt. Mógł to być U-414, U-629 lub U-740.
- Loty załóg 304. Dywizjonu na podstawie: ORB AIR27/1670, National Archives, Kew.
- U-629 podczas tego rejsu ratował załogę U-284.
- Według innych źródeł ataku miał dokonać Halifax U z 502. Sqn.

- Dzień wcześniej Wellington W z 612. Sqn, pilotowany przez F/O Putnera, zatopił U-193.
- Później, od października 1944 roku, oznakowany QD-A.
- Dowodził 304. Dywizjonem od listopada 1941 do sierpnia 1942 roku.
- Dzień wcześniej Catalina S z 210. Sqn należącego do 18. Grupy zatopiła U-241.
- W czerwcu 1944 roku 304. Dywizjon wykonał 85 lotów operacyjnych w czasie 799 godzin i 35 minut. W poprzednich miesiącach 1944 roku odpowiednio: w styczniu – 78 lotów, w lutym – 111, w marcu – 119, w kwietniu – 60 i w maju – 64.
- Na przestrzeni miesięcy załoga Antoniewicza zmieniała się. O ile Antoniewicz dosyć często latał z J. Izyckim (po wojnie bliskim przyjacielem), to poprzednio latał z nim m.in. W/O Buczyński, Sgt Sokolowski, F/Sgt Guchowski, F/Sgt Maj, F/Sgt Gumiel, F/Sgt Papesz, F/Sgt Olejnik, Sgt Mazurek, Sgt Pucek, Sgt Janicki, Sgt Sławinski.
- W RAF niezależnie od stopnia dowodził pilot. W polskiej terminologii często jako dowódcę samolotu podaje się nawigatora (w stopniu oficera). Wynikało to jeszcze z tradycji przedwojennej. To często pokutowało w zapiskach dotyczących PSP na Zachodzie. Autor, dla ujednolicenia, także wymienia pilota jako dowódcę załogi.
- Wszystkie podkreślenia autora. W tym przypadku – zob. raport w dalszej części tekstu.
- CHI/UBAT/31 z dn. 20.6.1944; IPMS LOT.A.V.36/16 Raport bojowy nr 415, patrz także AIR27/1671. Cytowany tu raport jest kompletny, w przeciwieństwie do podanego przez J.B. Cynka w drugiej części „Polskich Sił Powietrznych w wojnie 1943-1945”, s. 499-500. Załoga Antoniewicza była tej nocy jedyną z 304. Dywizjonu, która nawiązała kontakt z U-Boatem.
- W czerwcu 1944 roku F/Lt Antoniewicz został odznaczony Krzyżem Walecznych po raz drugi, a F/Sgt Möller po raz pierwszy.
- Którą powielił też niżej podpisany. Patrz: <http://www.polishairforce.pl/antoniewicz.html> oraz magazyn „Bandera” z października 2006 roku, artykuł pt. „Łowca U-Boatów”, s. 25.
- Np. <http://www.uboot.net/index.html>: „The attack by a Polish Wellington aircraft (RAF 304/A) on 18 June, 1944 in position 49.03N, 04.48W was very probably against a nonsub target”.
- Zob. <http://www.uboot.net/index.html>: „Sunk on 8 June, 1944 in the English Channel in approximate position 48°27'N, 05°47'W by depth charges from a British Liberator V aircraft (Sqn 224/G). 51 dead (all hands lost)”

- Norman Franks, *Search, Find and Kill: The RAF's U-Boat Successes in World War Two*, London 1995 oraz Norman Franks, *Dark Sky, Deep Water: First Hand Reflections on the Anti-U-Boat War in WWII*, London 1997. Ten sam, należący do 1. Flotille U-629, którego 4 stycznia atakowała załoga Człystuna.
- Norman Franks, *Search, Find and Kill...*
- Zakłada się także, iż 7 czerwca U-629 był atakowany przez Liberatora M z 53. Sqn. Jest to jednak tylko jedna z hipotez, ponieważ jako cel ataku tego samolotu wymienia się też U-441 oraz U-740. Ten ostatni zaś U-Boat został zatopiony dwa dni później przez załogę Liberatora F ze 120. Sqn.
- ORB 224. Sqn AIR27/1389 National Archives, Kew.
- Szczegóły tych ataków zob. Norman Franks, *Dark Sky, Deep Water...*
- Wyspa Ouessant (ang. Ushant) znajduje się niemal w linii prostej na zachód od Brestu. W jej rejonie zwycięstwa zgłaszały obie załogi: Moore'a i Carmichaela.
- ORB 53. Sqn AIR27/506 National Archives, Kew.
- Załoga U-256 w październiku 1944 roku została wzięta do niewoli w Bergen w Norwegii, a U-963 zatopiono 20 maja 1945 roku u wybrzeży Portugalii po wzięciu do niewoli całej załogi.
- Rejon Ouessant był bardzo niebezpieczny w tym okresie. W nocy 8/9 czerwca 1944 roku doszło tam do bitwy pomiędzy niemiecką 8. Flotyllą „Narvik” a brytyjską 10. Flotyllą (m.in. OORP „Błyskawica” i „Piorun”).
- [...] Wydział Historyczny Marynarki Wojennej obecnie wierzy, że zatopienie U-441 nie było spowodowane przez Wellingtona A z 304. Polskiego Dywizjonu”. Norman Franks, *Search, Find and Kill...*, s. 166. Z kolei wcześniej, na stronie 118, Franks pisze: „On (U-441) mógł być zatopiony przez 304. Polski Dywizjon w czerwcu 1944 roku podczas jego dziesiątego rejsu”.
- W oryginale: During the fourth run the oil patch was still spreading and the wreckage described above was still evident.
- Raport nr CC/S.17624 A/U Ops. AVM A.B. Elwooda z HQ Coastal Command z dn. 9. 8.1944.
- Raport Ocena wyniku ataku nr 1095.
- Według posiadanych informacji 217 znanych U-Boatów było wyposażonych w Schnorkel, z czego do czerwca 1944 roku tylko ponad 50.
- 18 czerwca Kriegsmarine straciła także U-767 na wodach kanału La Manche, na południowy zachód od wyspy Guernsey. Ten jednak stał się ofiarą trzech okrętów Royal Navy: HMS „Fame”, HMS „Inconstant” i HMS „Havelock”.

MAMY PONAD 300 MODELI REPLIK BRONI

WWW.GUNFIRE.PL TEL. 0 71 325-61-96 CENY OD 199 zł

SVD Dragunov

Waga: 4,2 kg Długość: 1,2 m Moc: 1,4 J
Wykonanie: metal, drewno

cena: 1999 zł

Sturmgewehr StG 44

Waga: 4,2 kg Długość: 0,9 m Moc: 1,25 J
Wykonanie: metal, drewno

cena: 799 zł

Kalashnikov AKMS-47

Waga: 3 kg Długość: 0,9 m Moc: 1,3 J
Wykonanie: metal, drewno

cena: 499 zł

M4A1 Carbine

Waga: 3 kg Długość: 0,85 m Moc: 1,3 J
Wykonanie: metal, ABS

cena: 610 zł

M60 E4

Waga: 6,3 kg Długość: 0,9 m Moc: 1,3 J
Wykonanie: metal, ABS

cena: 1495 zł

Barret M99

Waga: 6,8 kg Długość: 1,25 m Moc: 1,45 J
Wykonanie: metal, ABS

cena: 979 zł

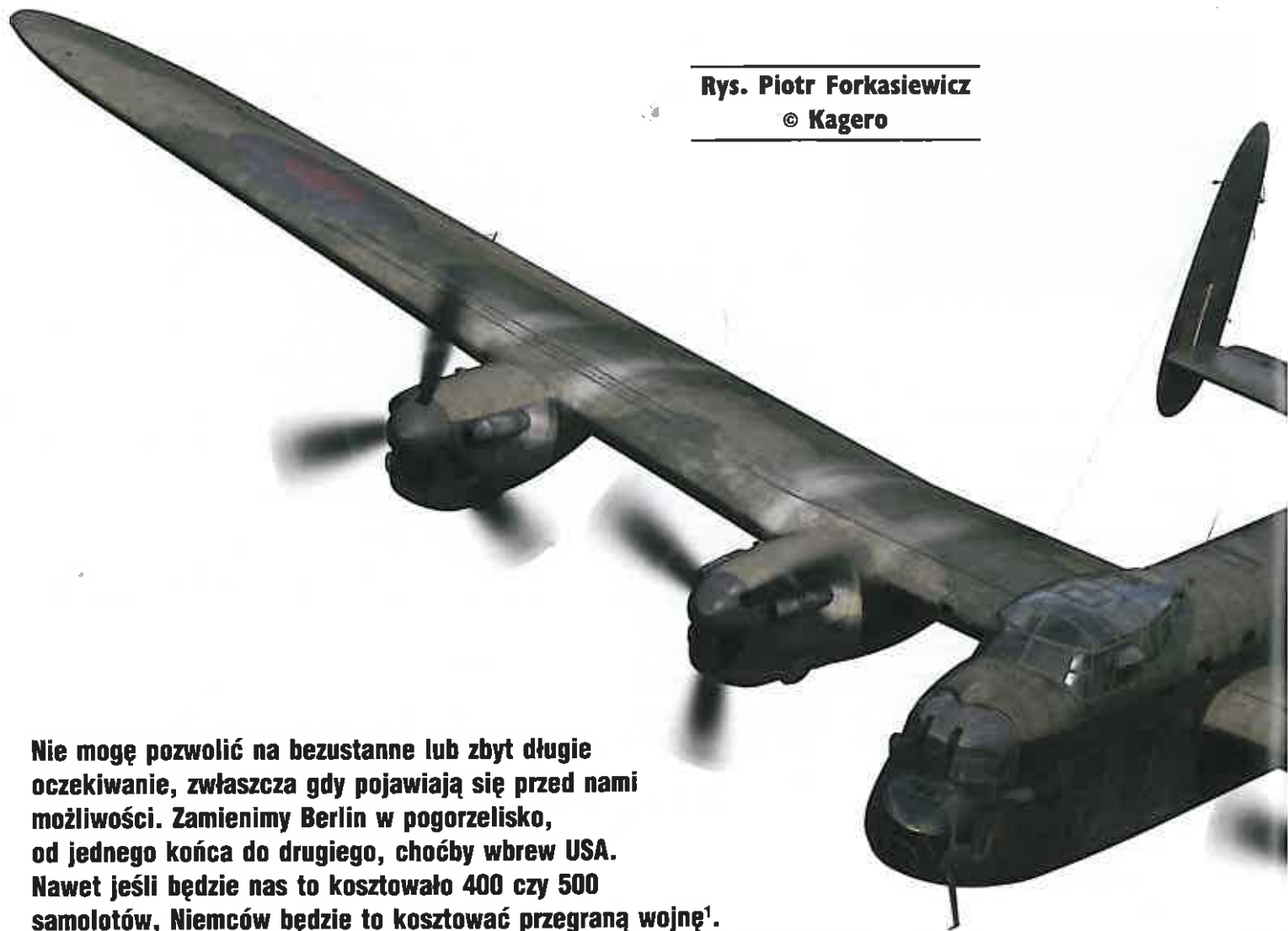
REPLIKI BRONI
WIATRÓWKI
UMUNDUROWANIE
MILITARIA

WROCLAW, UL. PIŁSUDSKIEGO 82

(W OKOLICY DWORCA GŁÓWNEGO PKP - OBOK TEATRU CAPITOLI)

Rys. Piotr Forkasiewicz

© Kagero



Nie mogę pozwolić na bezustanne lub zbyt długie oczekiwanie, zwłaszcza gdy pojawiają się przed nami możliwości. Zamienimy Berlin w pogorzelisko, od jednego końca do drugiego, choćby wbrew USA. Nawet jeśli będzie nas to kosztowało 400 czy 500 samolotów, Niemców będzie to kosztować przegraną wojnę¹.

Berlin w ogniu

KRZYSZTOF JANOWICZ

Te słowa dowódcy Bomber Command, Air Marshalla Arthura Harrisa na spotkaniu z 3 listopada 1943 roku usłyszał premier Wielkiej Brytanii, Winston Churchill. „Bomber” Harris był nieprzejednanym wrogiem nazizmu i po nalotach Luftwaffe na Warszawę, Rotterdam, Londyn i Coventry obrał zdecydowany kurs na agresywną ofensywę bombową skierowaną przeciwko niemieckiemu przemysłowi, bez względu na to czy zakłady i fabryki znajdowały się w miastach, czy też poza nimi. Często powtarzał, że swoimi nalotami Niemcy „posiali wiatr, aby zebrać burzę”. Ponieważ naloty odbywały się pod osłoną nocy, trafienie w konkretne cele było dziełem przypadku i Harris przekonał gabinet wojenny do rozpoczęcia nalotów dywanowych. Polegały one na tym, że atakowano całe miasta lub ich poszczególne dzielnice. W takich wypadkach zrzucono najpierw bomby

burzące, aby zerwać dachy fabryk i domów, a następnie bomby zapalające wzniciające pożary. Pierwszym celem nalotu dywanowego była Lubecka zbombardowana pod koniec marca 1942 roku.

Przed bitwą

W 1943 roku na nocnym niebie między Odrą a kanałem La Manche trwała bezpardonowa walka. Obie strony były już dobrze przygotowane do konfrontacji. Od trzech lat Bomber Command bombardowało cele w Niemczech i krajach zachodniej Europy. Przełomem okazało się wprowadzenie do służby nowych czterosilnikowych bombowców RAF. Wiosną 1941 roku na nocnym niebie zadebiutowały Stirlingi i Halifaxy, a niebawem pojawiły się jeszcze lepsze Lancastery. Były to stosunkowo szybkie samoloty. Avro Lancaster rozwijał prędkość 460 km/h, normalnie zabierał 6350 kg bomb (maksymalnie nawet 9988 kg), a jego uzbrojenie obronne wynosiło od sześciu do dziesięciu karabinów maszynowych w obroto-

wych wieżyczkach. Dzięki stosunkowo mocnej konstrukcji, znacznej prędkości i możliwości zabierania dużego ładunku bomb Lancaster okazał się jedną z najbardziej zabójczych broni II wojny światowej.

Czterosilnikowe bombowce miały także godnych siebie przeciwników. Liczba baterii przeciwlotniczych kalibru 88 mm i nocnych myśliwców Luftwaffe rosły z miesiąca na miesiąc. Najpierw powstała NJG 1, a po uzupełnieniu jej stanów przyszła kolej na NJG 2 oraz NJG 3. Powstała tzw. „linia Kammhubera”, od nazwiska dowódcy nocnej obrony Niemiec. Pierwotnie Niemcy opracowali taktykę walki nocnych myśliwców „Helle Nachtjagd”, bardziej znaną pod skróconą nazwą „Henaja”, która została zainicjowana w lipcu 1940 roku. Polegała ona na współpracy myśliwców z jednostkami reflektorów przeciwlotniczych, które rozmieszczono w dwóch długich pasach obrony o szerokości 30-35 km. Jeden rozciągał się od Jutlandii po Liege w Belgii, drugi w rejonie Berlina. Jednak wyznaczone rejon patrolowały tylko pojedyncze myśliwce i system ten



wyposażone w pokładowe radary Messerschmitt Bf 110 są o wiele skuteczniejsze w działaniu. Tym samym zrezygnowano z taktyki „Henaja” i rozwinięto „Dunaja” opartą o sieć stacji radiolokacyjnych. Nowy system nazwano „Himmelbett”. Polegał on na współpracy stacji radarowych Würzburg z nocnymi myśliwcami, które po otrzymaniu sygnału o namierzeniu przeciwnika rozpoczynały jego przechwycenie. Nie mniej ważne było to, że Niemcy zaczęli montować na stałe działka strzelające w górę. System ten nazwano „Schräge Musik” czyli „muzyka jazzowa” lub „skośna muzyka”. Były to na ogół dwa działka kal. 20 mm montowane na grzbiecie kadłuba pod kątem 65-70°, strzelające w górę i do przodu. Od czerwca 1943 roku coraz więcej niemieckich nocnych myśliwców było wyposażanych w takie dodatkowe uzbrojenie. Wiele brytyjskich załóg trafionych od dołu ze „Schräge Musik” było przekonanych, że padli ofiarą ognia przeciwlotniczego.

Jednocześnie rozbudowywano pas obrony nocnych myśliwców, co pozwoliło na sformowanie NJG 4 i 5. Równie ważne było to, że pod koniec 1942 roku do jednostek bojowych trafiły pierwsze egzemplarze nocnych myśliwców Ju 88 C-6 z radarem Lichtenstein. Przy prędkości rzędu 470 km/h Ju 88 C-6 był zbyt powolny do dłuższej pogoni za Lancasterem czy nawet Halifaxem. Wiosną 1943 roku dostarczono pierwsze egzemplarze samolotów Ju 88 R z mocniejszymi silnikami, ale wciąż było ich zbyt mało jak na potrzeby NachtjagdwaFFE.

Kiedy Anglicy weszli w posiadanie radaru Lichtenstein C-1 szybko opracowali metody jego zakłócania. Pierwszym tego następstwem była kompletna klęska niemieckich nocnych myśliwców podczas nalotu na Hamburg

zawodził, gdyż przez sektor przechodziła cała formacja bombowców. Dopiero kiedy ruszyła budowa stacji radiolokacyjnych Freya stało się możliwe naprowadzanie na bombowce własnych nocnych myśliwców. W ten sposób powstała taktyka nazwana „Dunkel Nachtjagd” („Dunaja”). Dzięki temu nocna obrona III Rzeszy krzepła w walce i w porównaniu z rokiem poprzednim, 1941, liczba zestrzeleń wzrosła dziesięciokrotnie. W tym czasie podstawowym myśliwcem NachtjagdwaFFE był dwusilnikowy Bf 110, którego załogi poniosły olbrzymie straty w misjach dziennych. W jednostkach bojowych znajdowały się także nowe warianty nocnych myśliwców opartych o konstrukcje bombowców Junkers Ju 88 i Dornier Do 17/215/217.

Na początku 1942 roku zaszły poważne zmiany w Bomber Command. Wyszło na jaw, że pomimo znacznych strat własnych dotychczasowe ataki okazały się nieskuteczne i nie wywarły żadnego wpływu na przemysł III Rzeszy. Od 20 lutego dowodzenie Bomber Command przejął Air Marszał Arthur Har-

ris. Na samym początku Harris nakazał, aby formacje bombowców leciały do celu nie pojedynczo jak dotychczas, ale tzw. „strumieniem”, czyli jedną wyznaczoną trasą. Teraz celem bombowców przestały być konkretne fabryki, stały się nimi całe miasta, najlepiej o gęstej zabudowie. Harris zamierzał złamać morale niemieckiej ludności cywilnej niszcząc miasta dywanowymi nalotami. W ten sposób rozpoczął jedną z najkrwawszych kampanii lotniczych II wojny światowej. Jednocześnie rozkazał przyspieszyć produkcję czterosilnikowych bombowców, zwłaszcza bardzo udanych Lancasterów. Pod koniec maja po raz pierwszy nad Niemcy wysłano armadę 1000 bombowców atakujących ten sam cel. Na pierwszy ogień poszła Kolonia.

Wraz z pojawieniem się „strumieni” bombowców spadła skuteczność nocnych myśliwców LuftwaFFE. Wiele z patrolujących swoje rejony myśliwców nie mogło przechwycić przeciwnika, gdyż „strumień” omijał ich sektory. Zaczęto więc montować w samolotach stacje radarowe i w połowie 1942 roku okazało się, że

nocą 24 na 25 lipca 1943 roku. Z wysłanych wówczas 791 bombowców Niemcy zdołali zestrzelić zaledwie 12 maszyn. Bezpośrednią tego przyczyną było zastosowanie 92 milionów zrzuconych przez bombowce pasków folii aluminiowej („window”), które kompletnie oślepiły niemieckie radary – zarówno te na ziemi, jak i umieszczone na pokładach myśliwców. Nagle ekrany radarów pokryły się setkami odbić, z których każdy miał być echem samolotu przeciwnika. Myśliwce i artyleria przeciwlotnicza, nie mogąc zlokalizować właściwego celu, działały na własną rękę osiągając bardzo słabe wyniki. Bombowce w znacznym stopniu zniszczyły Hamburg i w ciągu kolejnych dni wracały jeszcze trzykrotnie. Zginęło 40 000 cywili.

Szukając recepty na taktykę przeciwnika, referent do spraw nocnego lotnictwa myśliwskiego w wydziale technicznym RLM, Obstlt. von Lossberg zaproponował, aby wykorzystując system nawigacyjny Y, kierować grupki myśliwców w środek „strumienia” bombowców jeszcze nad Morzem Północnym. Tam nawet ▶



pojedynczy nocny myśliwiec mógł zniszczyć kilka samolotów przeciwnika pozostając niezauważonym dla pozostałych bombowców. Taktykę tę nazwano „Zahme Sau” („łagodna świnka”) i po raz pierwszy zastosowano w praktyce 17 sierpnia 1943 roku. Jednak chcąc wprowadzić ją na szerszą skalę należało jeszcze poczekać na uruchomienie produkcji seryjnej radarów Lichtenstein SN-2, które były odporne na „window”. Ponadto trzeba było zmodyfikować cały system dowodzenia i kierowania samolotami w powietrzu.

Dzięki szybkiemu rozwojowi elektroniki Brytyjczycy poszli jeszcze dalej. Dotychczas nie do pomyslenia było eskortowanie w nocy własnych bombowców. W ciemnościach identyfikacja samolotów była niemożliwa do momentu nawiązania kontaktu wzrokowego. Na ogół wówczas było już za późno na odwrót, ponieważ zbliżającego się intruza mogli widzieć także strzelcy pokładowi. Tymczasem w 1943 roku brytyjscy naukowcy opracowali pasywny detektor emisji niemieckich radarów, co załogom Mosquito pozwalało rozpoznawać niemieckie samoloty nawet w nocy. Mosquito osłaniały bombowce na ich trasie lub atakowały niemieckie lotniska.

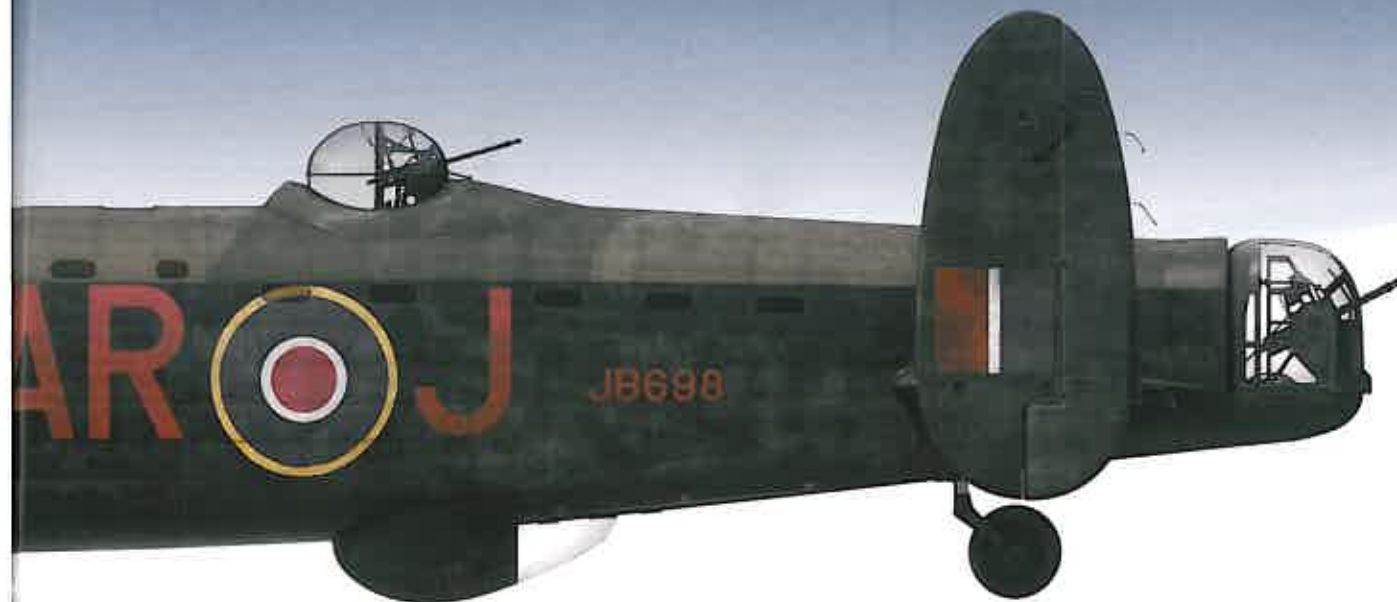
Przestrzeń radiowa pełna była przeróżnych dźwięków. Mówiący biegle po niemiecku Anglicy, głównie żydowscy uciekinierzy mieszkający przed wojną w Niemczech, podszywali się pod kontrolerów na stanowiskach dowodzenia sięgając załogami wśród pilotów myśliwskich. Kiedy Niemcy wprowadzili do służby personel kobiecy, pojawiły się także ich brytyjskie „kobiece echa”. Często było to krótkie przesłanie ostrzegające np. o mgłę nad lotniskiem nocnych myśliwców, ale to wystarczało, aby zasiać niepokój załóg Luftwaffe. Inną metodą zakłócania komunikacji Luftwaffe było czytanie fragmentów Goethego czy puszczanie w eter całych przemówień Hitlera. Niemcy próbowali posługiwać się alfabetem Morse’a, ale Anglicy natychmiast uruchomili własne nadajniki przez cały czas trwania misji nadające ciągi bezsensownych sygnałów kropek i kresek. Myśliwce Luftwaffe miały swój własny kod rozpoznawczy odtwarzany za pomocą stacji radiowych. Kiedy nadawano walcę oznaczało to, że bombowce są w rejonie Monachium, jazz oznaczał okolice Berlina, muzyka kościelna Münster, reńska Kolonię i tak dalej.

Jesienią 1943 roku Brytyjczycy wysyłali dywizyjny ciężkich czterosiłnikowych bombowców uformowanych w długi „strumień”,

który często zmieniał kurs i wysokość aby zmylić przeciwnika co do celu ataku. W tym czasie Bomber Command miał już dość dobrze rozwinięty system naprowadzania własnych bombowców na niemieckie miasta. Przed samolotami wysyłano wyspecjalizowane dywizyjny samolotów Mosquito oraz Lancaster jako tzw. Pathfinder, które miały za zadanie oznaczyć markerami cele. Jako pomoce nawigacyjne stosowano najnowsze urządzenia elektroniczne. Najpierw był to „Gee”, dość szybko przez Niemców rozpracowany. Następnie pojawił się system „Obój”, lecz jego zasięg nie sięgał do Berlina. Na początku 1943 roku przekazano urządzenie H2S umożliwiające precyzyjne (jak na owe czasy) odnalezienie celu także podczas zachmurzenia. Powszechnym zjawiskiem było oznaczanie jednocześnie kilku celów w celu dezorganizacji niemieckiej obrony i próby zakłócania łączności i pracy niemieckich radarów.

Natomiast Niemcy robili wszystko, aby pokrzyżować te plany. Rozwinęli łańcuch nowoczesnych stacji radiolokacyjnych, zcentralizowali i znacznie rozwinęli system obrony przeciwlotniczej z sektorami wyznaczonymi dla artylerii i nocnych myśliwców. Cały czas trwał wyścig elektroniczny naukowców. Na





ogół o krok do przodu byli Brytyjczycy, którym w marcu 1943 roku, choć na krótko, udało się niemal całkowicie zakłócić system niemieckich stacji radarowych Freya w południowych Niemczech.

Latem 1943 roku do jednostek nocnych myśliwców Luftwaffe zaczęto wprowadzać także jednosilnikowe myśliwce Bf 109 G i Fw 190 A. Wykorzystywano je do taktyki „Wilde Sau” („dzika świnia”) opracowanej przez Maj. Hajo Herrmanna, w której piloci działali na własną rękę. Często do wypatrzenia bombowców korzystali z blasku pożarów czy ich odbić przez chmury i atakowali przeciwnika, gdy dostrzegali sylwetki samolotów na tle płonących miast. Pierwszą taką jednostką była JG 300.

Cel: Berlin

Do jesieni 1943 roku naloty na Berlin miały charakter raczej nękający i stolica III Rzeszy nie stanowiła celu generalnej ofensywy. Pod koniec sierpnia nalotu na Berlin dokonało ponad 700 bombowców, a miesiąc później ponad 350. Teraz decyzja o rozpoczęciu nalotów dy-

wanowych zapadła na najwyższym szczeblu brytyjskiego gabinetu wojennego i została zaakceptowana przez premiera. Wydaje się, że przynajmniej częściowo była to decyzja podyktowana chęcią podniesienia morale i prestiżu alianckiego lotnictwa po klęsce poniesionej przez czterosilnikowe bombowce USAAF w dwóch nalotach na Schweinfurt i Ratzburg (17 sierpnia i 14 października). Tak czy inaczej decyzja zapadła i do akcji gotowych było 990 samolotów Bomber Command, w tym 921 czterosilnikowych ciężkich bombowców (513 Lancasterów, 371 Halifaxów i 137 Stirlingów).

Pierwszy nalot nie wyszedł najlepiej. Wieczorem 18 listopada z baz w południowej i wschodniej Anglii wystartowało 440 bombowców naprowadzanych na cel przez cztery Mosquito, tzw. Pathfindery. Nie bez znaczenia był fakt, że priorytetowy cel przeznaczono wyłącznie dla dywizjonów Lancasterów. Jed-

nocześnie nad cele drugorzędne w Mannheim i Ludwigshafen (a więc setki kilometrów na południe od Berlina) poleciało 395 bombowców, z czego 248 to Halifaxy, 114 Stirlingów i tylko 33 Lancastery. Ponadto małe grupki Mosquito pojawiły się nad Essen, Akwizgranem i Frankfurtem dezinformując niemiecką obronę. Wszystko w celu uniknięcia koncentracji obrony nocnych myśliwców w rejonie Berlina. Częściowo się to udało, bo w powietrze wzbilo się 120 myśliwców z NJG 4 i 6 odpowiedzialnych za zachodnie i południowe obszary Niemiec. Nocne myśliwce faktycznie zdołano odciągnąć od głównych sił, jednak zestrzeliły 23 brytyjskie bombowce atakujące zakryte chmurami Mannheim i Ludwigshafen.

Tymczasem nad Morzem Północnym zebrała się formacja Lancasterów, która niebawem wleciała zygzakiem nad Holandię. Na całej trasie do Berlina towarzyszyły jej celujące ▶



Rys. Piotr Forkasiewicz

© Kagero



w niebo linie reflektorów. Nie bez kozery przestrzeń między Niemcami a brzegiem kanału nazywano „aleją reflektorów”. Awarie i oblodzenia spowodowały wcześniejszy powrót 42 bombowców. Załogom brytyjskim nie pomagał też fakt, że Berlin znajdował się zbyt daleko, aby sięgnęły go wiązki systemu „Obój”. Co gorsza, niemal na całej trasie panowało silne zachmurzenie i kłopoty z odnalezieniem celu miały nawet prowadzące nalot Mosquito. Błądząc pośród chmur ich załogi niewłaściwie zrzuciły markery i dlatego większość zrzuconych na ślepo bomb spadła poza obszarem Berlina. Obrona przeciwlotnicza nad celem nie była szczególnie groźna, ale w drodze powrotnej natknęto się na nocne myśliwce na resztkach paliwa powracające do swoich baz. Napotkano nie tylko dwusilnikowe Messerschmitta i Junkersy, ale także jednosilnikowe Focke-Wulfa 190. Jeden z Junkersów zrzucił serię oświetlających flar, aby rozproszyć ciemności.

Do baz w Anglii nie wróciło łącznie dziewięć Lancasterów z formacji atakującej stolicę III Rzeszy, ale wydaje się, że większość z nich padła ofiarą ognia Flaku. Wśród poległych była załoga dowódcy 156. Sqn, 28-letniego Wg Cdr Johna White'a. Nieopodal Schoonebeek w Holandii rozbił się Lancaster ze 101. Sqn, w którym zginęła załoga Irlandczyka F/O McManusa. Przeszukując wrak Niemcy znaleźli tajemnicze urządzenie, które przesłano do zbadania zakładom Telefunken. Tamtejsi inżynierowie doszli do słusznego wniosku, że jest to urządzenie zakłócające pracę radiostacji pokładowych niemieckich nocnych myśliwców, w RAF znane jako ABC.

Jeszcze przed osiągnięciem celu w powietrzu zderzyły się dwa Lancaster. Maszyna z 207. Sqn, pilotowana przez P/O Billa Bakera, została uderzona w przód kadłuba statecznikiem bombowca z 9. Sqn. Tylny strzelec zginął na miejscu, a jego pilot, P/O Lees, stracił panowanie nad swoją maszyną i wydał załozce rozkaz skoku ze spadochronami. Lotnicy trafili do niewoli. Siła uderzenia wyrzuciła z kadłuba także bombardiera załogi Bakera, powodując jego śmierć. Mimo ciężkich uszkodzeń Lancastera Baker doleciał nad cel, okazało się jednak, że mechanizm zrzutu bomb nie działa i bombowiec wrócił do Anglii z pełnym ładunkiem bomb. Lodowate powietrze wdzierające się do wnętrza kabiny przez wybitą dziurę spowodowało odmrożenie palców u obu rąk pilota i konieczna była amputacja. Nagrodą za poświęcenie Bakera było nadanie mu DFC.

W Berlinie zginęło tej nocy 154 mieszkańców, 443 odniosło rany, a 7500 osób straciło swoje domy.

Cztery noce później, z 22 na 23 listopada, miał miejsce drugi nalot na Berlin. Tym razem zwiększono siły uderzeniowe do 753 ciężkich bombowców, którym towarzyszyło 11 Mosquito. Najliczniejsze były jak zawsze Lancaster, których wysłano 469 maszyn. Natomiast dla załóg 50 Stirlingów miał to być ostatni nalot na cele położone w Niemczech. Brytyjczykom ponownie udało się wywieść w pole niemieckie stanowisko dowodzenia znajdujące się nieopodal miasta Gera w Turyngii. Było to o tyle łatwiejsze, że na większości niemieckich lotnisk panowały złe warunki atmosferyczne i w powietrzu nie mogły wzbić się nocne myśliwce.

Okolo 20.00 Pathfindery oznakowały cel zielonymi i czerwonymi markerami. Niemiecka artyleria przeciwlotnicza bezskutecznie próbowała je strącić, ale przy okazji jeden z Lancasterów został trafiony pociskiem z działa 88 mm wprost w komorę bombową, której wybuch rozerwał go na strzępy.

Zaraz potem nadleciały pierwsze bombowce zrzucając w centrum Berlina bomby burzące. Ponownie cel był zasłonięty chmurami, ale fala za falą nad miastem przelatywały samoloty zrzucając bomby zapalające. Zbudowane z kilku warstw cegieł grube mury domów na ogół wytrzymały eksplozje, ale słabsze konstrukcyjnie stropy kolejno zapadały się aż do piwnic. Choć po powrocie załogi bombowców meldowały tylko zrzucenie bomb zgodnie z markerami „wprost w piekielny kocioł”, nalot ten okazał się najskuteczniejszym podczas całej wojny. Najbardziej ucierpiały położone na zachód od centrum dzielnice Tiergarten i Charlottenburg oraz podmiejskie Schöneberg i Spandau. Pożary były bardzo intensywne, a silny wiatr pomógł wywołać burze ogniowe, w których słup gorącego powietrza zasysał z otoczenia powietrze podsycając samoczynnie płomienie. Podczas burz ogniowych natężenie wiatru i ognia bywa tak duże, że nic nie było w stanie powstrzymać tego zjawiska. Poważnym uszkodzeniem uległ Kościół Pamięci Cesarza Wilhelma i wykorzystywana przez Wehrmacht Nowa Synagoga. Pałac Charlottenburg został w znacznej mierze zniszczony, podobnie jak berlińskie zoo, budynki brytyjskiej, francuskiej, włoskiej i japońskiej ambasady, gmach Ministerstwa Uzbrojenia i Amunicji, koszary Waffen SS, koszary w Spandau oraz pięć fabryk

elektrycznych Siemens, Osramu i Telefunken oraz sprzętu pancernego Alkett. Zginęło 1757 osób, rannych zostało 6923. Zniszczonych było 2800 budynków, a 2300 doznało uszkodzeń.

Do baz nie wróciło 25 brytyjskich bombowców – 11 Lancasterów, 10 Halifaxów i cztery Stirlingi. Kolejne dwa Lancaster zderzyły się w drodze powrotnej już nad Anglią i obie załogi poniosły śmierć. Wśród zaginionych samolotów był Lancaster z 97. Sqn, którego pilotował Australijczyk P/O MacEgan. Tuż po zrzuceniu bomb w pobliżu samolotu wybuchło kilka pocisków Flaku, których odłamki wyłączyły dwa silniki. Mimo to załoga miała nadzieję wrócić do Anglii. Miało to szansę powodzenia, ale nad Osnabrück uszkodzony bombowiec znów został trafiony przez ostrzał z ziemi i MacEgan wydał rozkaz opuszczenia samolotu na spadochronach. Kiedy nawigator P/O Spencer ruszył w stronę przedniego wylazu dostrzegł, że fotel pilota jest pusty. Razem z bombardierem, F/O Tylerem, chwycił za stery, aby wyprostować lot maszyny i umożliwić skok pozostałym lotnikom. Wówczas Tyler zobaczył MacEgana leżącego na klapie wylazu i schylił się, aby mu pomóc. W tym momencie samolot znajdował się już na wysokości zaledwie 60 m i po kilku sekundach rąbnął o ziemię nieopodal lotniska w Osnabrück. Tyler i MacEgan zginęli, podobnie jak tylny strzelec. Pozostałych czterech lotników trafiło do niewoli.

Kiedy załogi bombowców wróciły do swoich baz udały się na kwatery, gdzie mogły się przespać i odpocząć. Kiedy wieczorem zebrały się na odprawach ku swojemu zaskoczeniu dowiedziały się, że czeka ich kolejny nalot na Berlin. W sztabie Bomber Command panowało przekonanie, że fatalna pogoda na kontynencie znów zatrzyma nocne myśliwce na ziemi, a Niemcy nie będą się spodziewać ponownego ataku na ten sam cel. Znowu czekały ich snopy reflektorów i piekielny ogień Flaku na całej trasie. Ale nie było innego wyjścia – rozkaz to rozkaz.

W trzeciej misji na Berlin wzięły udział 383 Lancaster, dziesięć Halifaxów i osiem Mosquito. Jako kurs „strumienia” wybrano tę samą trasę co poprzedniej nocy i stanowiska dowodzenia Luftwaffe szybko określili Berlin jako prawdopodobny cel ataku. Chociaż wa-



Rys. Piotr Forkasiewicz
© Kagero

runki atmosferyczne wciąż nie były najlepsze, po ogłoszeniu alarmu wieczorem 23 listopada w powietrze wzbily się niemieckie nocne myśliwce. Wystartowały tylko doświadczalne załogi Luftwaffe, które skierowały się nad Berlin. Już po drodze nad Holandią doszło do pierwszych starć bombowców z Messerschmittami Bf 110 należącymi do IV./NJG 1. Ofw. Vinke zestrzelił pierwszego Lancastera jako swoje 37 zwycięstwo, a pół godziny później dwa kolejne (nr 35 i 36) zapisał na swoje konto dowódca 12./NJG 1, Oblt. Schnauffer. Najpierw posłał w płomieniach do ziemi maszynę z 405. Sqn, a potem z 12. Sqn. Niemieckie myśliwce atakowały bombowce nawet w ogniu własnego Flaku nad samym Berlinem. Brytyjskie załogi meldowały kilka potyczek z Ju 88 i Bf 110 oraz dwa spadające w płomieniach myśliwce. Łącznie Nachtjagdwaflę zgłosiła tej nocy 12 zestrzeleń.

Kiedy pierwsze bombowce dotarły nad zachmurzone miasto mogły dostrzec 11 wielkich pożarów w poprzedniej nocy. Jak zwykle głównym przeciwnikiem czterosilnikowych bombowców była artyleria przeciwlotnicza. W samym Berlinie znajdowały się trzy ufortyfikowane wieże przeciwlotnicze naszpikowane działami różnego kalibru, mogącymi wystrzelić nawet do 8000 pocisków na minutę we wszystkich kierunkach w promieniu 14 km! Skupione w trójkąt stanowiły podstawę obrony przeciwlotniczej stolicy III Rzeszy.

Kilka pocisków eksplodowało obok Lancastera z 7. Sqn Pathfinderów krótko po tym, jak bombardier zrzucił ładunek bomb. Samolot odniósł znaczne uszkodzenia i pilot F/L Peter Williams rozkazał załodze przygotować się do skoku ze spadochronem. Sam zaczął sprawdzać działanie silników i sterów. Okazało się, że można spróbować wrócić do Anglii. Potrząskany bombowiec dowlócił się nad swoją bazę, ale Williams był zbyt doświadczonym pilotem (była to jego 15. misja bojowa), aby ryzykować lądowanie na tak poważnie uszkodzonej maszynie. Kazał lotnikom opuścić pokład na spadochronach, a sam wspólnie z nawigatorem odleciał 30 km od bazy i również wyskoczył z samolotu. Nazajutrz przyznano mu DFC.

Jak zwykle nie wszyscy mieli tyle szczęścia. Rano Bomber Command nie doliczyło się 20

Lancasterów. Liczba kilkudziesięciu utraconych bombowców w trakcie każdej misji może dziwić, jednak należy wziąć pod uwagę fakt, że każdy nocny myśliwiec był naszpikowany działkami kal. 20 i 30 mm, strzelającymi pociskami zapalającymi i przeciwpancernymi. Niemieckie myśliwce atakowały przeciwników z jak najmniejszej odległości, a każdy bombowiec dalekiego zasięgu był załadowany tonami bomb w kadłubie i paliwa w szerokich skrzydłach, które w wielu wypadkach stawały w płomieniach. Nawet jeden celny pocisk z działka mógł zamienić czterosilnikowego kolosa w pochodnię. Inicjatywa leżała po stronie myśliwców i podczas nocnej walki powietrznej nie można było bronić się nawzajem, tak jak załogi bombowców USAAF.

Mimo ponoszonych strat tempo ofensywy nie spadało. Przez kolejne dwie noce alarm przeciwlotniczy w stolicy III Rzeszy wywoływały tylko małe grupki Mosquito. Kolejny zmasowany nalot na Berlin zaplanowano na wieczór 25 listopada, ale plany pokrzyżowała fatalna pogoda. Misję przesunięto na dzień następny.

Wieczorem 26 listopada z baz na terenie Wielkiej Brytanii wystartowały 443 Lancastery i siedem Mosquito. Jak zwykle w nawigacji na Berlin kierowano się wskazaniem urządzeń H2S. Druga formacja bombowców w liczbie 127 Halifaxów i 21 Lancasterów miała zbombardować Stuttgart jako nalot maskujący główny cel. Niemieckie stacje radarowe wykryły formację nad ujściem Sommy i na stanowisku dowodzenia trwały spekulacje co do celu ataku. Przeważała opinia, że jest nim Frankfurt nad Menem. W powietrze poderwano 70 najlepszych załóg i skierowano je właśnie nad Frankfurt. Kiedy się tam pojawiły faktycznie rozbłyśły markery, ale „strumień” poleciał dalej. Niemcy przypuszczali, że niebawem bombowce zawrócą, aby zaatakować Frankfurt od wschodu, ale formacja Bomber Command podzieliła się na dwie kolumny. Lancastery pomknęły w stronę Berlina, a pozostałe maszyny poprzez Norymbergę i Kitzingen skierowały się nad Stuttgart.

Tymczasem w większości nocnych myśliwców Luftwaffe kończyło się już paliwo i tylko część z nich zdołała jeszcze przechwycić bombowce. Z siedmiu zgłoszonych w tej fazie walki zestrzeleń trzy Lancastery zaliczył dowódca I./NJG 4. Maj. Herget (nr 34-36). Wśród

zestrzelonych przez myśliwce Lancasterów znalazł się również samolot dowódcy 7. Sqn, Wg Cdr Hiltona. Cała jego załoga, z wyjątkiem poległego P/O Leonarda, trafiła do niewoli.

W drodze do Berlina Lancaster z 50. Sqn, pilotowany przez P/O Weatherstone'a był atakowany przez pojedynczego Junkersa 88, ale na szczęście seria pocisków nie sięgnęła celu. Tylny strzelec, Sgt Collingwood, ostrzelał przeciwnika ze swojej wieżyczki i zgłosił jego uszkodzenie. Z czterech jego kaemów zadziałał tylko jeden – pozostałe zamarły.

Problemy z zamrażającą bronią pokładową były dość powszechne. Kiedy trójka Bf 110 zaatakowała Lancastera z 432. Sqn pilotowanego przez F/Sgt Derwine'a, z tego powodu tylny strzelec w ogóle nie mógł się bronić. Niemcy zrzucili flary i przystąpili do ataku, nieskutecznego na szczęście. Potem wykonali jeszcze dwa ataki, tylko niegroźnie dziurawiąc poszycie. Odpowiedział im jedynie strzelec grzbietowej wieżyczki, ale po około stu wystrzałach broń się zacięła. Po kolejnym uniku Lancaster zniknął w mroku i skierował się nad cel.

Choć niebo nad Berlinem było czyste, Pathfinderzy zrzucili markery około 10 km na północny zachód od centrum Berlina. Tam też spadała większość bomb powodując wielkie zniszczenia w na wpół przemysłowym przedmieściu Reinickendorf. Część bomb spadła na centrum, dzielnicę Tegel i osiedle Siemensstadt, gdzie znajdowało się wiele zakładów elektrycznych. Niemal kompletnie zniszczone zostały zakłady Alkett, głównego dostawcy artylerii polowej Wehrmachtu. Silnie zbombardowane zostało berlińskie zoo. Choć wcześniej większość zwierząt została ewakuowana do innych miast, to bomby zabiły większość z tych, które pozostały. Kilka dużych i niebezpiecznych zwierząt (małp, panter, leopardów i jaguarów) uciekło z rozbitych klatek i zostało potem zastrzelonych na ulicach.

Sławny po dziś dzień Lancaster „S jak Sugar” z 467. Sqn wykonywał swoją 96. misję bojową. Pilotował go F/L Jack Colpus, który po zrzuceniu bomb na Berlin zamierzał wykonać zdjęcia. Gdy znajdował się na wysokości 8500 m nagle z góry wpadł na niego inny Lancaster (z 61. Sqn), który wykonując unik przed atakiem myśliwca spadł na „S jak Sugar”. Lancaster Colpusa został uderzony w prawe skrzydło. Na szczęście skrzydło tylko się pocięło cztery metry od końcówki. Jednak maszyna runęła w dół i pilot z największym trudem opanował ją dopiero na wysokości 3000 m. Udało mu się wrócić i wylądować



na pierwszym napotkanym lotnisku Bomber Command. Także drugi bombowiec zdołał wrócić do Anglii. Oba uszkodzone Lancastery zostały niebawem naprawione i wróciły do służby.

Były to tylko dwie z 79 maszyn, jakie wróciły uszkodzone. Straty bezpowrotne wyniosły 27 Lancasterów, z czego dziewięć nad samym Berlinem. Dwa z nich padły ofiarą nocnych myśliwców, pozostałe Flaku. Kolejnych 14 bombowców rozbiło się już po powrocie na Wyspy Brytyjskie, gdy lotniska spowiła mgła.

Po czwartym z kolei nalocie Adolf Hitler, a wraz z nim jego świta, był wstrząśnięty. Szczególnie alarmujące było to, że w każdym nalocie w płomieniach stawały kolejne zakłady przemysłowe. Jak zanotował Joseph Goebbels, Führer był bardzo przybity widokiem płonących budynków. Także gmach Ministerstwa Propagandy płonął w dwóch miejscach. Berlin powoli stawał się gruzowiskiem.

Hitler wezwał do siebie Göringa i nakazał mu natychmiastowe wzmocnienie obrony przeciwlotniczej Berlina. Operujące dotychczas z lotniska Florennes w Belgii załogi I./NJG 4 zostały przerzucone do bazy Brandis w Saksonii, gdzie stacjonowała już IV./NJG 5. Jednostka Maj. Hergeta liczyła 12 myśliwców, głównie Bf 110 G. Ponadto na wodach zatoki Helgolandzkiej kotwicę rzucił NJL „Togo” (12 700 ton), który był nowym okrętem naprowadzania nocnych myśliwców. Początkowo był to krążownik pomocniczy, który miał buszować po Atlantyku, ale pierwsza próba wyjścia na ocean zakończyła się uszkodzeniem okrętu. Po powrocie do Kilonii „Togo” został wyposażony w radar wczesnego ostrzegania Freya oraz radar artyleryjski Würzburg-Riese. Okręt miał także silne uzbrojenie przeciwlotnicze złożone z dział kal. 105, 37 i 20 mm. Teraz Niemcy mogli wcześniej wykrywać „stru-

mień” bombowców nad Morzem Północnym i lepiej go monitorować.

Tymczasem Bomber Command szykował się do kolejnej misji bombowej. 29 listopada szef sztabu w brytyjskim Ministerstwie Lotnictwa pisał do Lorda Salisbury:

Rządowa polityka bombardowań nie zostanie zmieniona. Naszym celem jest zniszczenie niemieckiego systemu militarnego, przemysłowego i ekonomicznego. Nigdy nie udawałem, że to może niepotrzebnie spowodować okropne straty wśród niemieckiej ludności. Ale ani ja, ani jakikolwiek inny odpowiedzialny polityk naszego rządu nie będzie kiedykolwiek cieszył się zniszczeniem niemieckich domów. Opieraliśmy się przed prowadzeniem polityki odwetowej, mimo nacisków ze strony Polaków, aby tak uczynić. Oraz Czechów po zniszczeniu wsi Lidice. Odmówiliśmy i trzymamy się swojej polityki celów militarnych. Harris powiedział – Serce Niemiec musi przestać bić. Jest lotnikiem i myśli o Niemcach w kategorii wojennej. Jest przekonany, że Berlin to serce niemieckiej maszyny wojennej. Berlin jest największym pojedynczym centrum niemieckiego przemysłu wojennego, a dodatkowo centrum łączności oraz administracji.

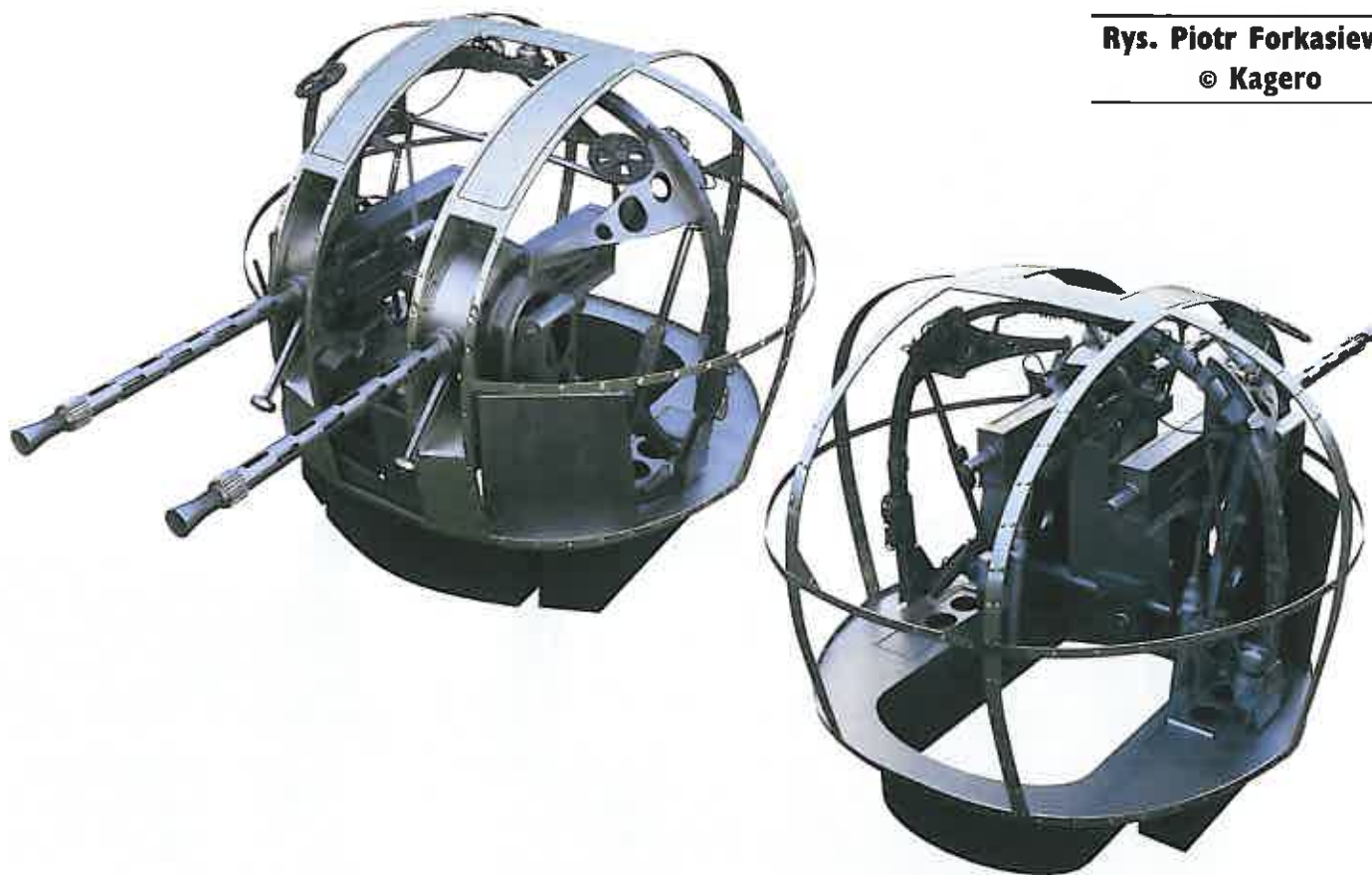
W nocy z 2 na 3 grudnia 1943 roku Bomber Command przeprowadził piątą z serii wielkich nalotów na Berlin. Tym razem wzięło w nim udział 440 Lancasterów, 15 Halifaxów i 18 Mosquito. Zrezygnowano z nalotu dywersyjnego, a trasa „strumienia” prowadziła nad Morzem Północnym i Holandią prosto do Berlina. Był to poważny błąd, bo Niemcy spodziewali się kolejnego ataku na Berlin. Operatorzy na pokładzie „Togo” szybko odkryli brytyjską formację i poprawnie zidentyfikowali cel nalotu 20 minut przed godziną „zero”. W powietrze wzbily się nocne myśliwce z JG 302 oraz NJG 3 i 5, które pomknęły w kierunku „strumienia”.

Wbrew zapewnieniom meteorologów załogi bombowców musiały zmagać się z coraz silniejszym wiatrem, co spowodowało przerwanie w kilku miejscach „strumienia”. Bardzo ułatwiło to niemieckim myśliwcom wmieszanie się w szyki samolotów RAF. Walki powietrzne towarzyszyły formacji od Hanoweru do Berlina i z powrotem przez półtorej godziny. Pierwszego Lancastera zestrzelił Oblt. Zorner z 8./NJG 3, wówczas już doświadczony 23-latek. Było to jego 14. zwycięstwo, a godzinę później zestrzelił kolejny bombowiec. Najwięcej maszyn posłał do ziemi Hptm. Szameitat, dowódca 5./NJG 3 – jego łupem padły trzy bombowce.

Lancaster z 50. Sqn, pilotowany przez P/O Lundy’ego, został zaatakowany przez pojedynczego Ju 88. Pilot wykonał unik stosując korkociąg, a potem tylny strzelec ostrzelał napastnika. Junkers odpowiedział ogniem, a do pojedynku włączył się również górny strzelec. Ju 88 zawrócił do drugiego ataku z prawej burty, ale ostrzelany przez strzelców runął w dół i zniknął z pola widzenia. Uznano go za prawdopodobnie strąconego.

Silny wiatr utrudnił zadanie również Pathfinderom, które nie mogły zidentyfikować celu. Tym bardziej, że w pobliżu Nauen Niemcy rozpalili wielkie ognisko pozorując pożar spowodowany nalotem. W rejonie większych miast nasilał się ostrzał z ziemi i bombowce musiały przedzierać się przez zapory ogniowe.

Nad Berlinem było istne piekło. W połowie drogi do Berlina zacięła się tylna wieżyczka w Lancasterze z 49. Sqn. Kiedy widać już było cel, bombowiec został zaatakowany z prawej burty przez Bf 110. Górny strzelec, Sgt Roberts, otworzył ogień, ale okazało się, że działa tylko jeden jego kaem. To jednak wystarczyło, aby trafić Messerschmitta, który runął w dół z płonącym jednym silnikiem. Kiedy bombar-



Grzbietowa wieżyczka strzelecka typu Frazer-Nash FN 50 wyposażona w dwa karabiny maszynowe kaliber 0,303 cala. W ujęciu na stronie obok dobrze widoczne gumowe rolki dystansowe, które w połączeniu z profilowaną osłoną na kadłubie, zabezpieczały samolot przed przypadkowym ostrzeleniem przez własnego strzelca

dier szykował się do zrzutu bomb pojawił się kolejny Bf 110, zaledwie 15 m niżej. Roberts próbował go ostrzelać, ale nie miał już amunicji. W tej chwili Lancaster został trafiony przez Flak i prawy zewnętrzny silnik stanął w płomieniach. Pilot, W/O Perry, rozkazał załodze wyskakiwać ze spadochronami. Roberts udał się do tylnego włazu, gdzie czekał już tylny strzelec i wyskoczył nad centrum Berlina. Wszędzie dookoła był ogień, dym i markery. W niebo pędziły kolorowe pociski, świsnęły odłamki, spadały bomby i płonące samoloty. Sgt Roberts opadł na drzewo doznając kontuzji i zawisł 12 m nad ziemią. Wisi tam przez 16 godzin zanim dostrzegł do jakiś cywil. Trafili do niewoli i szpitala.

Tuż po zrzucie bomb trafiony pociskiem został Lancaster ze 101. Sqn. Bombowiec runął i jego pilot F/Sgt Trotter stracił nad nim kontrolę. Rozkazał załodze przygotować się do skoku, a sam siłował się z wolantem. Powoli zaczęły działać lotki i stery kierunku i po długiej jak wieczność chwili Trotter wyprowadził Lancastera do lotu poziomego. Okazało się wówczas, że prawa strona kadłuba jest mocno poszarpana odłamkami. Między silnikami na prawym skrzydle widać trzy duże dziury, a ponadto przestała działać górna wieżyczka i kompas. Mimo to Kanadyjczyk oddalał się od płonącego Berlina. Wówczas Lancastera zaatakował myśliwiec uszkodzając lewy zewnętrzny silnik. Udało się go zgubić w chmurach i okaleczony bombowiec wrócił do bazy ostrzeliwany jeszcze przez Flak. Trotter otrzymał DFC.

Tak samo odznaczony został Australijczyk P/O Hughes z 514. Sqn. Po zrzuceniu bomb z mroku wyskoczył Bf 110, który oddał jedną

serię zabijając tylnego strzelca i unieruchamiając górną wieżyczkę. W kadłubie i komorze bombowej pojawił się płomień, jednak zgasł po chwili. Myśliwiec zaatakował ponownie, ale Hughes wykonał prawy korkociąg i odleciał w stronę bazy gubiąc napastnika. Pięć minut później z prawej strony wyskoczył ziejący ogniem Ju 88. Kilka pocisków trafiło Lancastera. Uszkodzony został lewy wewnętrzny silnik oraz system hydrauliczny bombowca, co spowodowało samoczynne otwarcie komory bombowej. Junkers zniknął tak samo szybko, jak się pojawił. Lancaster skierował się do Anglii, ale nie był to jeszcze koniec kłopotów jego załogi. Po kolejnych 10 minutach zaczęła spadać moc prawego zewnętrznego silnika, który trzeba było wyłączyć. Mimo to pilotowi udało się dowiec do bazy i wylądować.

Wyjątkowo nieszczęśliwie los obszedł się z australijskim 460. Sqn. Z 25 samolotów wysłanych tej nocy nad Berlin nie wróciło aż pięć. W dwóch z nich znajdowali się reporterzy – Capt. Nordahl Grieg z „Daily Mail” i Norman Stockton z „Sydney Sun”. Obaj zginęli wraz z większością członków załóg.

Porywisty wiatr spowodował, że w drodze powrotnej „strumień” bombowców praktycznie nie istniał, co ułatwiło zadanie niemieckim myśliwcom. Szczególne nasilenie walk nastąpiło między godziną 20 a 21. Niemieccy piloci zgłosili zestrzelenie 43 bombowców przy stracie trzech swoich maszyn.

Straty Bomber Command okazały się poważne. Do baz nie wróciło 40 samolotów, z czego 37 to Lancaster, dwa Halifaxy i jeden Mossie. Ponadto 79 innych maszyn było uszkodzonych. Co gorsza nalotu nie można

było uznać za udany. Silny wiatr i obrona przeciwlotnicza utrudniły dokładne celowanie i bomby spadły na obszarze niemal całego Berlina, z wyjątkiem dzielnic północnych. Całkowicie zniszczonych zostało tylko 136 budynków, ale jednocześnie poważne zniszczenia zanotowano w gmachach Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ministerstwa Propagandy, wszystkich ambasadach (z wyjątkiem hiszpańskiej), dwóch fabrykach Siemens, w fabryce łożysk kulkowych i stacji metra Poczdam, a pięć innych stacji zostało uszkodzonych. Przerwane zostały także trąckie elektryczna i gazowa.

Pierwsza runda bitwy o Berlin dobiegła końca. W tym okresie samoloty Bomber Command zrzuciły na stolicę III Rzeszy ponad 8600 ton bomb, które spowodowały śmierć 2700 osób. Prawie 70 000 mieszkań legło w gruzach i liczba osób pozbawionych dachu nad głową przekroczyła ćwierć miliona. Straty Bomber Command w misjach na Berlin wyniosły 121 samolotów.

Dwa tygodnie później rozpoczęła się druga runda.

Bibliografia

Cooper A.W., *Bombers over Berlin*, Shrewsbury 2003.
Grayling A.C., *Among the Dead Cities*, London 2006.
Hinchliffe P., *Luftkrieg bei Nacht 1939-1945*, Stuttgart 1998.
Middlebrook M., *The Berlin Raids – RAF Bomber Command Winter 1943-44*, London 2000.

Przypisy

- ¹ A.W. Cooper, *Bombers over Berlin*, Shrewsbury 2003, s. 24.
- ² Ibidem, s. 98.



„Mleczne krowy” U-Bootwaffe: podwodne zbiornikowce

U-Booty typu XIV

MIECZYŚLAW JASTRZĘBSKI

W początkowej fazie działań wojennych U-Booty wyruszające z niemieckich baz na Atlantyk około 2/3 zabieranego paliwa zużywały na drogę w obie strony. Po zajęciu baz francuskich droga do rejonów patrolowania znacznie się skróciła. U-Booty po wystrzeleniu całego zapasu 22 torped stosunkowo szybko wracały do bazy. Jednak w miarę postępu bitwy o Atlantyk czas patrolowania coraz większych „wilczych stad” U-Bootów systematycznie wydłużał się, a rejony operacyjne rozciągały się na zachód i południe, sięgając wybrzeży zachodnioafrykańskich. Coraz częściej dochodziło do sytuacji, kiedy posiadając jeszcze kilka torped, U-Boot musiał wracać z powodu kończącego się paliwa. Do lata 1941 roku rozwiązaniem problemu było uzupełnianie paliwa z nawodnych zaopatrzeniowców, które jednak wobec brytyjskiej przewagi w powietrzu i na wodzie zostały stopniowo wyeliminowane. Problem zaopatrzenia U-Bootów w paliwo w morzu stał

się szczególnie ważny w chwili wypowiedzenia wojny Stanom Zjednoczonym i rozpoczęciu operacji „Paukenslag” – ataku na wybrzeże amerykańskie, w którym obok większego typu IX wzięły również udział U-Booty typu VII, o mniejszym zasięgu około 9000 mil.

W tej sytuacji sięgnięto do wcześniejszego pomysłu wykorzystania podwodnych zaopatrzeniowców – zaprojektowano U-Booty typu XIV – okręty podwodne przeznaczone do zaopatrywania w paliwo U-Bootów frontowych, szybko przez niemieckich podwodniaków przezwane „mlecznymi krowami”. Były to pierwsze na świecie podwodne zaopatrzeniowce, umożliwiające tankowanie nawet zanurzonych U-Bootów, jednak ta technika nie została szerzej wdrożona. W latach 1941-1943 zbudowano dziesięć jednostek tego typu, wcielonych do służby od listopada 1941 roku (U 459) do marca 1943 roku (U 490).

Zaopatrywanie U-Bootów operacyjnych w morzu w paliwo, żywność (łącznie ze świeżym pieczywem), torpedy, lekarstwa i części zamienne pozwalało dwu-, a nawet trzykrotnie wydłużyć czas patrolowania. Alianci szybko

zorientowali się w ich istnieniu, jeszcze zanim wyruszyły do swych zadań i położono główny nacisk na ich wyeliminowanie. Od połowy grudnia 1942 roku, po niemal rocznej przerwie, Anglicy znów na bieżąco czytali korespondencję U-Bootów, szyfrowaną, wprowadzoną 1 lutego 1942 roku czterowirnikową Enigmą w miejsce dotychczasowej trzywirnikowej. Jednakże szyfry dla wód przybrzeżnych ciągle bez problemu dostarczały Brytyjczykom informacji o budowie nowych U-Bootów. W efekcie U 464 został zatopiony już na swym pierwszym patrolu 20 sierpnia 1942 roku. Do końca wojny nie przetrwał żaden podwodny zbiornikowiec. W roku 1943 zatopiono siedem kolejnych „mlecznych krow”. Wiosną 1944 roku zadania wykonywał już tylko U 488, zatopiony 26 kwietnia. W tym czasie na Bałtyku odbywał próby z chrapami U 490. Jednak po wyjściu z zadaniem zaopatrzenia U-Bootów „monsunowych” został 12 czerwca stracony – jako ostatni podwodny zbiornikowiec.

Zagłada „mlecznych krow” nastąpiła głównie dzięki dekryptażowi i radionamierzaniu oraz – z bliskiej odległości – radarowi centy-

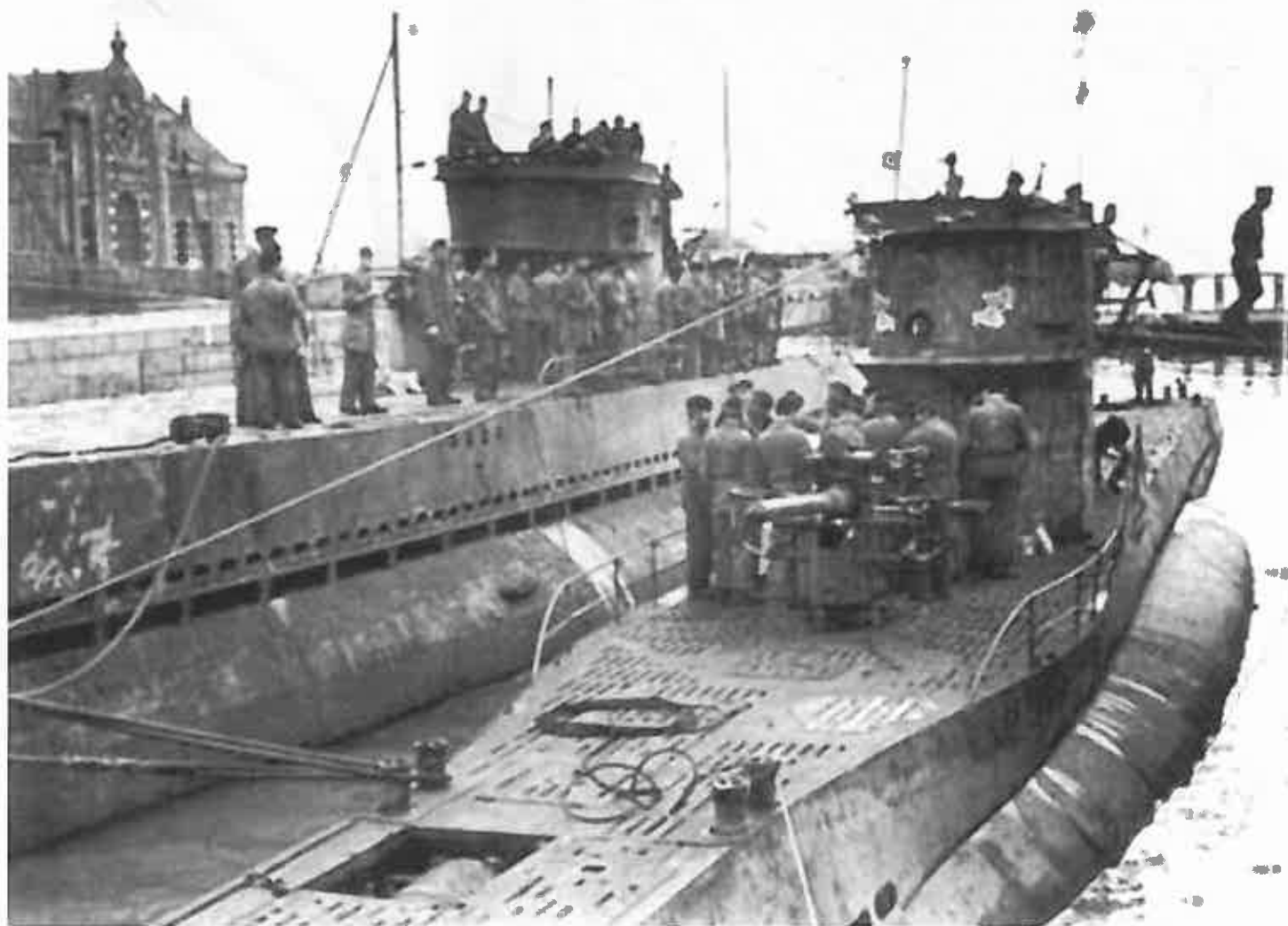
metrowemu. Okręty te były niemal bezbronne, wyposażone jedynie w działka plot. kal. 20 i 37 mm do obrony przed nieprzyjacielskimi samolotami. Ich celem nie była walka, lecz unikanie jej, głównie przy pomocy detektora promieniowania radarowego o metrowej długości fal. Powolne, trudne w manewrowaniu, wyważeniu i wytrzymowaniu, nieświadome złamania Enigmy i stworzenia przez aliantów radaru centymetrowego, były stosunkowo łatwym celem dla wroga, panującego już w powietrzu nad wszystkimi częściami Atlantyku oraz dysponującego nawodnymi jednostkami patrolowymi z lotniskowcami włącznie.

Jedynym atutem „mlecznych krów” było duże doświadczenie dowódców, mianowanych spośród najbardziej doświadczonych, rozważnych oficerów o długim stażu na morzu – w przeciwieństwie do dowódców U-Bootów frontowych, u których ceniono skłonności do brawury i podejmowania ryzyka.

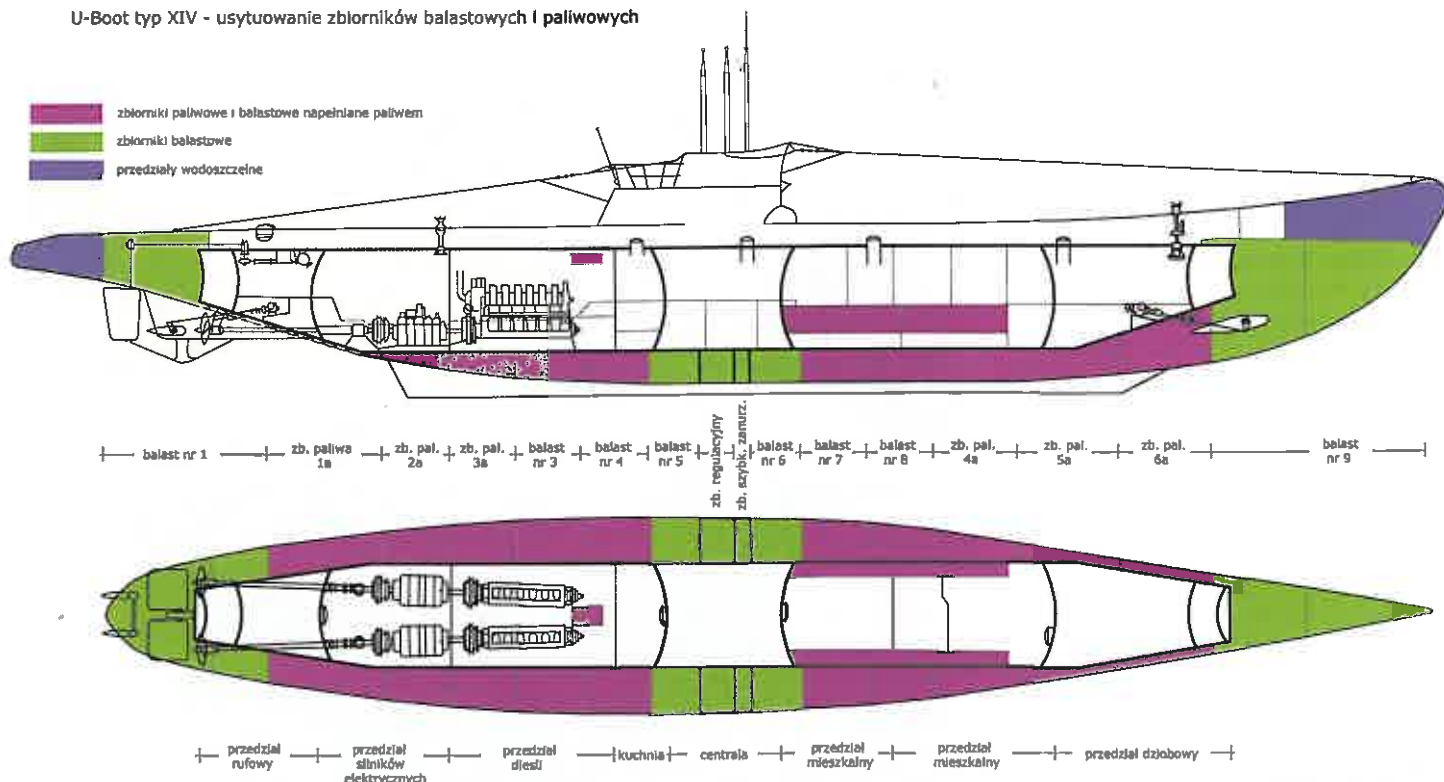
Wychodząc z baz zabierały 720 m³ paliwa (385 m³ w zbiornikach paliwowych i 335 m³ w zbiornikach balastowych), 35 m³ oleju smarnego, 44 m³ żywności, 10 m³ słodkiej wody. Tak duża ilość zabieranego paliwa powodowała spore kłopoty z wypornością, dlatego w celu dociążenia często zabierano na pokład dodatkowy balast w postaci złomu stalowego. Stopniowo, w miarę przekazywania paliwa na zaopatrywane U-Booty, balast wyrzucano za burtę, zbiorniki balastowe i paliwowe wypeł-



Widok rufy „mlecznej krowy”



Porównanie wielkości kadłubów U-Bootów typu VIII i typu XIV (w tle)



Rysował: Mieczysław Jastrzębski

niając wodą zaburtową. Wśród załogi znajdował się lekarz, dysponujący pomieszczeniem ambulatoryjnym, często bowiem zachodziła konieczność przejmowania ciężko rannych lub chorych marynarzy z U-Bootów operacyjnych. W takich przypadkach marynarze z zaopatrzeniowców przekazywani byli na U-Booty bojowe dla zastąpienia chorych – odbywało się to zwykle podczas przekazywania zaopatrzenia (paliwa, żywności, oleju smarnego, czasem także wody pitnej).

„Mleczne krowy” wyszły na 36 patroli zabierając niemal 26 000 m³ paliwa. Trzy z nich zostały zatopione podczas pierwszego patrolu, zanim dotarły do wyznaczonych rejonów, i nie dokonały żadnego tankowania. Pozostałych siedem odbyło 33 patrole przebywając w morzu łącznie 1475 dni – na patrolach trwających 21-97 dni (średnio 45 dni). Od marca 1942 roku do maja 1943 zaopatrzyły w paliwo 437 U-Bootów.

Przyjmując, że „mleczne krowy” podczas patroli zużywały na własne potrzeby nie więcej niż 200 m³ paliwa (tyle do swych zbiorników zabierały U-Booty typu IXC przeznaczone do operowania na odległych akwenach podczas sześciotygodniowych patroli) można przyjąć, że nie mniej niż około 500 m³ przekazywano U-Bootom frontowym. Tak więc podczas 33 patroli przetransportowano na inne jednostki nie mniej niż 16 500 m³ paliwa, średnio około 38 m³ na każdy zaopatrywany okręt.

Kadłub sztywny „mlecznej krowy” pochodził od U-Boota typu IX, skróconego o 11,2 m – do 47,5 m, natomiast kadłub zewnętrzny, mieszczący zbiorniki paliwa i balastowe, poszerzono do 9,35 m. Okręt poruszany był dwoma trójłatowymi, mosiężnymi śrubami

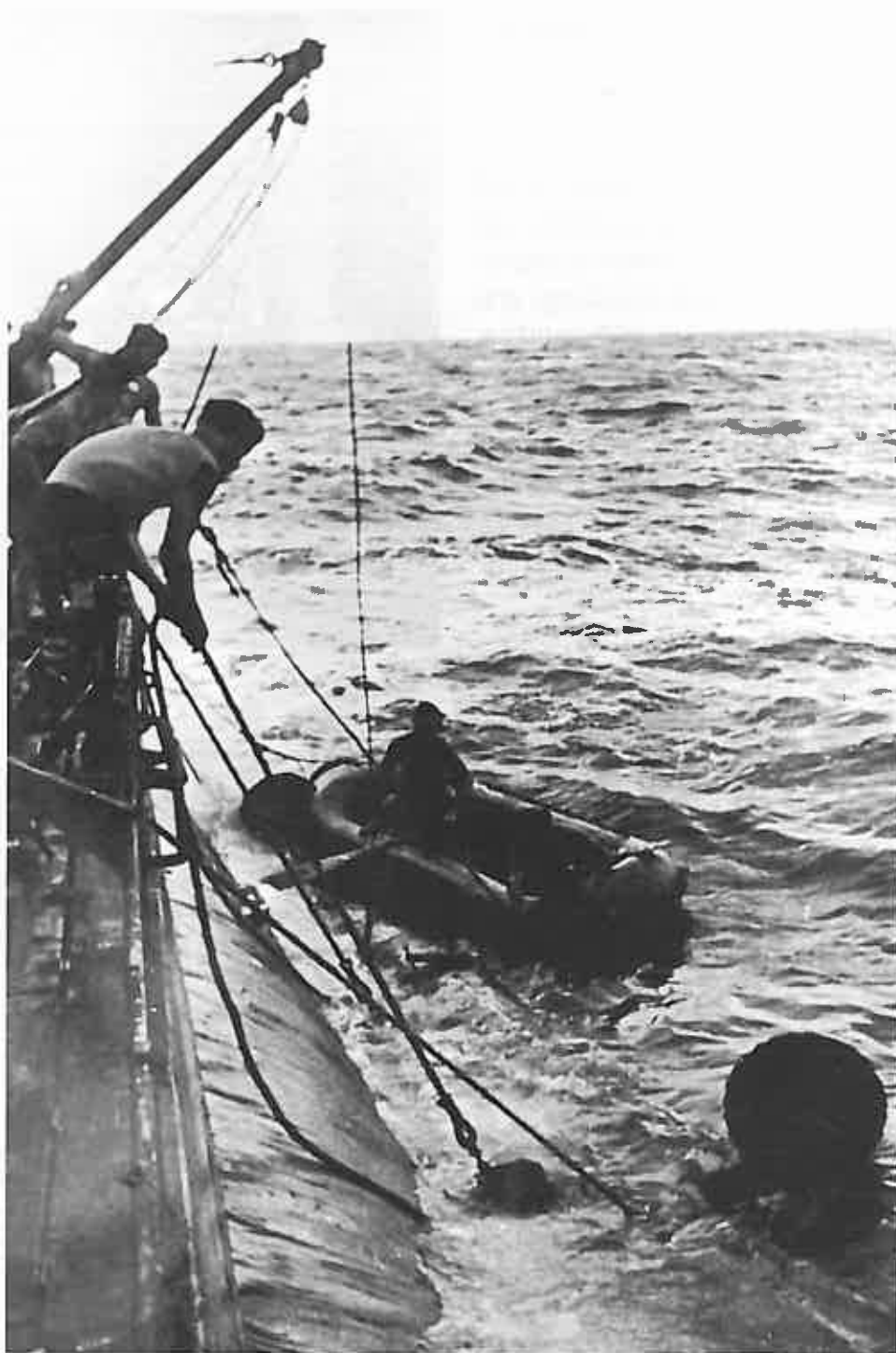


Komunikacja podczas przekazywania paliwa w morzu z „mlecznej krowy”

umieszczonymi na dwóch oddzielnych wałach: lewo- i prawoburtowym. Śruba lewa była lewoskrętna, natomiast prawa – prawoskrętna (podczas pracy obracały się w przeciwnych kierunkach). Napęd nawodny stanowiły dwa silniki diesla licencji GW, typu F46, sześciocyldrowe, nawrotne, z bezpośrednim wtryskiem paliwa, chłodzone wodą, z turbiną doładowującą zwiększającą moc silników do 1400 KM mocy stałej przy 470 obr./min, zużywające 180 g/KM/h paliwa. Osprzęt każdego z silników stanowiły: nawrotna zębata pompa paliwowa zasilająca o wydajności 450 dm³/min, dwutłokowa pompa wodna układu chłodzenia o wydajności 900 dm³/min, nawrotna zębata pompa olejowa układu smarowania o wydajności 380 dm³/min, odśrodkowy regulator obrotów (zabezpieczający przed przekroczeniem 510 obr./min) oraz filtry układów paliwowego, smarowania i chłodzenia. Ponadto układ smarowania każdego silnika wyposażony był w pomocniczą pompę olejową typu śrubowego, napędzaną elektrycznie, umożliwiającą wytworzenie ciśnienia w układzie smarowania przed uruchomieniem diesla.

Do napędu podwodnego – elektrycznego – służyły dwa podwójne, chłodzone powietrzem silniki GU 343/38 o mocy maksymalnej 238 kW przy 280 obr./min i zasilaniu prądem 210 V podczas pracy ciągłej i 276 kW przy 295 obr./min przy pracy w ciągu jednej godziny. Oba silniki elektryczne mogły pracować jako napędzane dieslami generatory prądu potrzebnego do ładowania baterii i zasilania urządzeń elektrycznych, osiągając wydajność 465 kW przy 450 obr./min. Możliwy był kierunek obrotów „naprzód” lub „wstecz”. Między dieslami i silnikami elektrycznymi znajdowały się sprzęgła cierne, zwane sprzęgłami diesli – sterowane ręcznie lub siłownikami pneumatycznymi. Na wałach za silnikami elektrycznymi znajdowały się kolejne sprzęgła cierne, zwane głównymi, sterowane wyłącznie ręcznie (pokrętle przez przekładnię). Dwie baterie akumulatorów składały się łącznie ze 124 ogniwo typu 28 MAL 1000 W. Normalne ładowanie baterii rozpoczynano prądem o natężeniu 2080 A, aż do uzyskania napięcia 2,4 V/ogniwo (149 V na jednej baterii), po czym stopniowo zmniejszano do 520 A, utrzymywanych aż do zakończenia ładowania. Możliwe było także ładowanie szybkie – na początku podwojonym prądem do czasu uzyskania natężenia 2,4 V/ogniwo, potem tak samo stopniowo zmniejszanym do 520 A. Podczas ładowania konieczne było obserwowanie temperatury ogniwo, aby nie dopuścić do jej wzrostu powyżej 45° C, ponadto cały czas pracowała wentylacja pomieszczeń baterii, aż do 30 minut po zakończeniu ładowania. Szybkie ładowanie trwało o 1/3 krócej od normalnego.

Olej napędowy dla własnych potrzeb oraz do przekazania innym U-Bootom przewożony był w zewnętrznych zbiornikach paliwa, zbiornikach balastowych oraz wewnętrznych zbiornikach paliwa – wszystkie były prawo- i lewoburtowe. Łącznie mieściły 721,76 m³ paliwa. Zbiorniki wyposażone były w rury odpowietrzające, przyłączone w górnych częściach zbiorników. Wypieranie paliwa odbywało się za pomocą rurociągu ciśnieniowego wody chłodzącej (diesli, łożysk i dławic wałów napędowych, łożysk silników elektrycznych) przyłączonego w dolnych częściach zbiorników, z wykorzystaniem pomp układu chłodzenia.



Przekazywanie zaopatrzenia: torpeda w wodzie z pływakami

Do podawania paliwa na inne okręty wykorzystywano elektrycznie napędzaną pomocniczą pompę olejową o wydajności 20 m³/h i ciśnieniu 10 atm oraz gumowe, zbrojone węże podwieszone na stalowej linie. Praktyczna wydajność bunkrowania wynosiła od kilkunastu do 20 m³/h. Po zakończeniu podawania paliwa węże płukano wodą i przedmuchiwano sprężonym powietrzem.

Ówczesne silniki diesla, również te stosowane do napędu U-Bootów, cechowało duże zużycie oleju silnikowego niezbędnego do ich smarowania. Dużym usprawnieniem było zastosowanie systemu instalacji oczyszczającej olej, poprzez wykorzystanie wirówek i odśrodkowników. Mimo że ilość oleju silnikowego na U-Boocie typu VIIC wynosiła 8890 dm³, wobec coraz bardziej przedłużających się pobytów na patrolach w morzu wraz z uzupełnianiem

zapasów paliwa, zachodziła konieczność uzupełniania zapasów oleju. Dlatego „mleczne krowy” wyposażone były w zbiorniki oleju silnikowego (usytuowane wewnątrz kadłuba sztywnego) o łącznej pojemności prawie 36 000 dm³. Podawanie oleju silnikowego na inny okręt odbywało się – podobnie jak paliwa – za pomocą pomocniczej pompy olejowej.

Do przekazywania torped, żywności i części zamiennych wykorzystywano tratwy gumowe oraz wodoszczelne pojemniki i podwieszane między U-Bootami liny. O możliwości bunkrowania decydowała pogoda: przy stanie morza powyżej sześciu stopni nie było możliwe i oczekiwano na polepszenie warunków.

Opracowano na podstawie materiałów
Archiwum U-bootów w Cuxhaven
Zdjęcia: Archiwum U-bootów w Cuxhaven

Podczas drugiej wojny światowej wiele okrętów walczyło z jednostkami podwodnymi i sporo z nich odniosło przy tym sukcesy, ale najczęściej ich jedynym osiągnięciem było zniszczenie jednego albo dwóch podwodnych przeciwników. Były jednak okręty, które osiągnęły o wiele większe efekty w tej walce, a sukces jednego z nich wydaje się być nieprawdopodobny. Był jednak faktem. Ów sukces był dziełem amerykańskiego eskortowca „England”.



Amerykański niszczyciel „Hazelwood”, który przed „Englandem” wykrył i atakował japoński okręt podwodny Ro 105

Pogromca podwodnych korsarzy

Jego budowę, jako jednej ze 152 jednostek typu Buckley, klasyfikowanych także jako niszczyciele eskortowe, rozpoczęto 4 kwietnia 1943 roku w stoczni Bethlehem Steel Corp. Inc. w San Francisco. Wodowanie okrętu nastąpiło 26 września 1943 roku, a nazwą upamiętniono Johna Charlesa Englanda (1920-1941), chorążego marynarki poległego 7 grudnia 1941 roku na pancerniku „Oklahoma” podczas japońskiego nalotu na bazę Pearl Harbor na Hawajach. Matka chor. Englanda była matką chrzestną okrętu. Jego wyporność standardowa wynosiła 1400 ton, pełna 1720 ton, a prędkość maksymalna 24 węzły. Uzbrojenie artyleryjskie składało się z trzech dział uniwersalnych kal. 76 mm, z których dwa były umieszczone na dziobie w superpozycji, a trzecie na rufie, ponadto z czterech sprzężonych działek przeciwlotniczych kal. 28 mm znajdujących się na rufie w superpozycji do działa 76 mm oraz z ośmiu pojedynczych działek kal. 20 mm, z których dwa zostały zamontowane przed mostkiem za drugim dziobowym działem 76 mm, dwa kolejne po bokach tego działa, i cztery sprzężone po dwa na sponsonach koło komina na śródokręciu. Do walki z okrętami podwodnymi, „England” został

uzbrojony w miotacz podwodnych pocisków głębinowych typu „hedgehog” (jeż) z 60 pociskami umieszczonymi na dziobie, osiem miotaczy z pięcioma bombami każdy, znajdującymi się po cztery z każdej burty i dwie wyrzutnie bomb głębinowych z 24 bombami – każda na rufie. Uzbrojenie uzupełniały trzy wyrzutnie torped kal. 533 mm w części rufowej. Etatowa liczba załogi wynosiła 186 ludzi.



Armata kal. 76 mm na amerykańskim eskortowcu. W takie armaty był uzbrojony również „England”

„England” z taktycznym znakiem alfanumerycznym DE 635 (DE – skrót od Destroyer Escort) rozpoczął służbę 10 grudnia 1943 roku, a jego dowódcą został 46-letni wówczas kmdr ppor. Walton Barclay Pendleton. Po okresie prób okręt opuścił San Francisco i zawijając po drodze do Pearl Harbor, na wyspy Funafuti (Wyspy Ellice) i Guadalcanal (Wyspy Salomona) przybył 12 marca 1944 roku do bazy na wyspie Espiritu Santo na Nowych Hebrydach (południowo-zachodni Pacyfik). W oparciu o tę bazę „England”, należąc do złożonego z sześciu okrętów typu Buckley 40. Dywizjonu Eskortowego, wykonywał zadania eskortowe między Espiritu Santo a Guadalcanalem, czasami zawijając do Noumei na Nowej Kaledonii (na południe od Espiritu Santo), a raz docierając bardziej na północ do Wysp Marshalla.

Pierwszy sukces

14 maja 1944 roku amerykański wywiad morski przechwycił informację o planie dostarczenia ładunku ryżu dla japońskich żołnierzy w Buin na południowym krańcu wyspy Bougainville (Wyspy Salomona). Informację

Ciąg dalszy artykułu na stronie 49. ▶

MILITARYKOR

PORTAL O POJAZDACH WOJSKOWYCH I TERENOWYCH



więcej...

militaryrok.pl

KOŁOWE
POJAZDY
OPANCERZONE

POJAZDY
WOJSKOWE

POJAZDY
GASIENICOWE

CZOŁGI

4X4

TECHNIKA





Rys. Piotr Forkasiewicz
© Kagero

TargiKielce

EXHIBITION & CONFERENCE CENTRE



MSPO

**XVIII MIĘDZYNARODOWY SALON
PRZEMYSŁU OBRONNEGO**

6-9.09.2010, Kielce

Honorowy Patronat Ministra Obrony Narodowej

**Najważniejsze targi obronne
w Europie Centralnej**

W ramach MSPO 2010:

- * WYSTAWA NARODOWA WIELKIEJ BRYTANII
- * XVI Międzynarodowe Targi Logistyczne
- * konferencje naukowe i naukowo-techniczne
- * seminaria i prezentacje
- * pokazy dynamiczne

TARGI KIELCE SP. Z O.O., 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

www.mspo.pl

tę przekazano dowódcy 39. Dywizjonu Eskortowego, kmdr. por. H. Plainsowi w Tulagi na wyspce Florida w archipelagu Wysp Salomona. Plains wówczas nakazał poszukiwanie okrętu podwodnego należącym do 39. Dywizjonu eskortowcom „George” i „Raby” oraz bliźniaczemu „Englandowi” z 40. Dywizjonu. Po południu 18 maja „England”, „George” (dowódca kmdr ppor. Fred W. Just) i „Raby” (kmdr ppor. James Scott) wyruszyły z Purvis Bay na wyspce Florida. Nazajutrz przed południem na eskortowcach odebrano wiadomość o wykryciu przez amerykański samolot japońskiej jednostki podwodnej w odległości około 140 mil na północny wschód od Cape Alexander na Bougainville. Eskortowce udały się na podany akwen płynąc w szyku czołowym, odległe od siebie o około 3600 m. O 13.35 sonar na „Englandzie” wykrył obecność okrętu podwodnego. Pięć minut później eskortowce wykonały „jeżem” pierwszy atak, a potem cztery kolejne – ostatni o 14.33. Już podczas drugiego ataku po czterech sekundach usłyszano dwie podwodne eksplozje, a po trzecim ataku zauważono wypływające na powierzchnię morza bąble powietrza. Podczas piątego, ostatniego ataku, po 12 sekundach usłyszano dwa albo trzy wybuchy, a około dwie minuty później nastąpiły serie małych stłumionych eksplozji poprzedzających olbrzymią detonację, która zwała z nóg część marynarzy na pokładzie eskortowca, ale nie zauważono słupa wody wywołanego tym wybuchem.

Po następnych około 20 minutach na powierzchni morza pojawiły się różne szczątki,

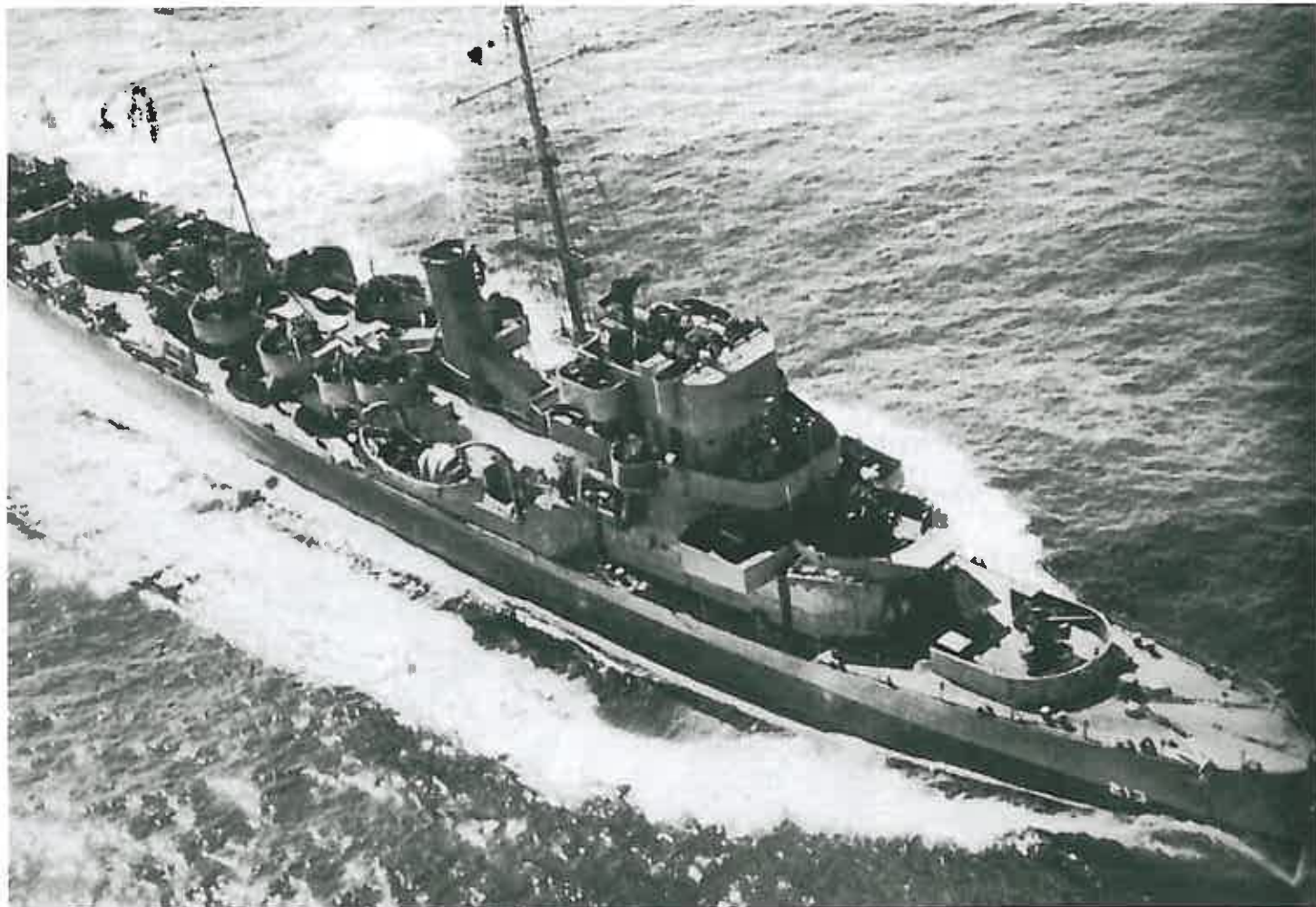
a w ciągu kolejnej godziny morze w miejscu ataku pokryło się dużą ilością ropy – znaki niewątpliwie skutecznej akcji „Englanda”. Wśród szczątków dominowały kawałki drewna i korka, ale przedmiotem najbardziej identyfikującym cel ataku był worek ryżu o masie około 30 kg umieszczony w gumowym pojemniku i mający japoński napis. Do zachodu słońca eskortowce przeszukiwały akwen, po czym udały się do bazy, by rano 20 maja powrócić na miejsce ataku, pokryte teraz plamą ropy o długości około sześciu i szerokości dwóch-czterech mil.

Zatopionym wówczas okrętem był I 16 (dowódca kmdr ppor. Yoshitaka Takeuchi). Była to jedna z pięciu dużych jednostek typu C zbudowanych w latach 1940-1941, mających wyporność nawodną 2554 ton i podwodną 3561 ton, osiągających maksymalną prędkość nawodną 23,5 w i podwodną 8 w, a uzbrojonych w jedno działo kal. 140 mm i osiem wyrzutni torped kal. 533 mm. I 16 miał bogatą przeszłość bojową – brał udział w ataku na Pearl Harbor 7 grudnia 1941 roku, w pobliżu którego dostarczył na swym pokładzie miniaturowy okręt podwodny – miał on wedrzeć się do amerykańskiej bazy i storpedować któryś ze znajdujących się tam pancerników, ale atak tego, jak i czterech innych „liliputów”, zakończył się fiaskiem. Takie samo zadanie I 16 wykonywał 30 maja 1942 roku w akcji przeciw alianckim jednostkom w brytyjskiej bazie Diego Suarez na Madagaskarze – jednak wówczas wysłany „liliput” odniósł największy sukces wśród japońskich jednostek tej klasy, poważnie uszka-

dzając brytyjski pancernik „Ramillies” i topiąc zbiornikowiec, choć ten ostatni co prawda później został podniesiony i naprawiony, jak też się stało z uszkodzonym pancernikiem. Sam I 16 w czerwcu 1942 roku zatopił na Oceanie Indyjskim cztery alianckie statki o łącznym tonażu 17 727 BRT. Japończycy jednak widzieli w tym okręcie dobrego nosiciela „liliputów” – 20 listopada 1942 roku kolejny okręt tej klasy został dostarczony przez I 16 w pobliże Guadalcanalu, gdzie poważnie uszkodził amerykański frachtowiec. Potem I 16, jak większość dużych japońskich okrętów podwodnych w tym czasie, otrzymał rolę podwodnego transportowca zaopatrzenia dla japońskich żołnierzy odciętych na zdobytych wyspach na Pacyfiku. Właśnie takie zadanie rozpoczął rano 14 maja 1944 roku I 16, wychodząc z bazy w Truk z ładunkiem ryżu dla japońskich żołnierzy w Buin na Bougainville. Dowódca okrętu zameldował dowódcy 7. Flotylli Okrętów Podwodnych na wyspie Saipan, że I 16 przybędzie do Buin 22 maja około 20.00 i ten meldunek został przechwycony przez Amerykanów, co pozwoliło na zniszczenie jednostki. I 16 zatonął na pozycji 05°10'S i 158°10'E z całą 107-osobową załogą.

Pogrom 51. Dywizjonu

Tymczasem również 20 maja Amerykanie rozszyfrowali japoński plan zastawienia pułapki na dowodzony przez adm. Williama Fredericka Halseya amerykański zespół lotniskowców, który był spodziewany na akwie- nie położonym na północny wschód od Wysp ▶



Bliźniacza jednostka „England” – eskortowiec „William T. Powell”



Bohater tekstu – amerykański eskortowiec „England”. Fotografia wykonana koło San Francisco 9 lutego 1944 roku

Admiralicji (na północ od Nowej Gwinei i północny zachód od Wysp Salomona). Tam Japończycy wysłali siedem jednostek: Ro 104, Ro 105, Ro 106, Ro 108, Ro 109, Ro 112 i Ro 116, które tworzyły 51. Dywizjon 7. Flotyli Okrętów Podwodnych (dowódca dywizjonu kmdr Ryonosuke Kato, dowódca flotyli kontradm. Noboru Owada). Wszystkie siedem jednostek należało do typu Kaisho, obejmującego 18 okrętów zbudowanych w latach 1942-1944. Te jednostki posiadały wyporność nawodną 601 ton i podwodną 782 tony, osiągały maksymalną prędkość nawodną 14,25 w i podwodną 8 w, a ich uzbrojenie składało się z jednego działka kal. 76 mm i czterech wyrzutni torped kal. 533 mm. Wymienione okręty miały wyjść z bazy na wyspie Saipan między 15 a 17 maja i o północy z 20 na 21 maja miały zająć pozycje na linii o kryptonimie NA położonej między punktami znajdującymi się na pozycjach 01°30'N / 150°30'E i 00°30'S / 148°30'E. Właśnie rozkaz kontradm. Owady z 18 maja nakazujący okrętom 51. Dywizjonu zajęcie pozycji na wspomnianej linii został przechwycony przez Amerykanów.

Na ten akwen udały się też „England”, „George” i „Raby”, które szukały kolejnych ofiar, tym razem prowadząc akcję także w nocy i płynąc tak jak wcześniej w szyku czołowym. W nocy 22 maja o 3.45 radar na „George’u” wykrył okręt odległy o około 15 300 m. Wkrótce cel został uchwycony przez radar na „Englandzie”, ale kontakt został przerwany i oba eskortowce ruszyły na poszukiwanie we wskazanym przez radar miejscu. O 4.10 reflektory z „George’a” na chwilę oświetliły cel – wynurzony okręt podwodny, który dostrzeżono z „Englanda” zanim jednostka zdołała zejść pod wodę. Zaraz po tym sonar na „George’u” wykrył okręt odległy o około 1500 m i eskortowiec wystrzelił pociski głębi-

nowe z „jeża”, ten jednak nie był przygotowany do akcji, dlatego pociski zostały odpalone z opóźnieniem 7-8 sekund, a kontakt sonarem został utracony.

O 4.33 okręt podwodny został wykryty z dystansu 2250 m przez sonar na „Englandzie”, który osiem minut później wykonał atak „jeżem”, a po minucie drugi. Po 18 sekundach

od wystrzelenia drugiej salwy usłyszano trzy eksplozje, po nich szereg mniejszych wybuchów, a po upływie 7,5 minuty nastąpiła potężna detonacja. Gdy „England” zbliżył się do celu na odległość około 1000 m, doszło do kolejnej silnej podwodnej eksplozji, a po niej zabrzmiał głuchy dźwięk, po czym kontakt sonarem został utracony.



Eskortowiec „Marsh”, także należący, jak „England”, do typu Buckley



Dowódca „England” kmdr ppor. Pendleton podczas wręczania odznaczenia Navy Cross

Po złożeniu odpowiedniego meldunku o 5.35 dowództwo nakazało eskortowcom dalsze poszukiwania. Okręty miały pływać po okręgu odległym o około 1800 m od miejsca ostatniego kontaktu zgodnie z kierunkiem wskazówek zegara, a co kilka minut jeden z eskortowców miał odłączać się od szyku i przeszukiwać obszar, na którym nastąpił atak. To zadanie jednostki wykonywały do 6.30, gdy dał się odczuć silny zapach ropy, a już w świetle dziennym zauważono jej plamę o szerokości około 100-300 m odległą o 400-600 m od miejsca ataku, zaś z „George’a” zaobserwowano drewniane szczątki, zapewne pochodzące z desek pokrywających pokład okrętu podwodnego.

Tym razem ofiarą „Englanda” padł Ro 106 (por. mar. Keitai Uda), który rozpoczął służbę 26 grudnia 1942 roku, a miał na swym koncie tylko jeden sukces, topiąc 18 lipca 1943 roku koło Nowej Georgii amerykański okręt desantowy LST-342. Ro 106, który wyszedł z Truk 16 maja w swój jedenasty patrol, zatonął na pozycji 01°40’N / 150°31’E z całą 49-osobową załogą.

Polowanie amerykańskich eskortowców nadal trwało. 22 maja minął bez przygód. W nocy z 22 na 23 maja „England”, „George” i „Raby”

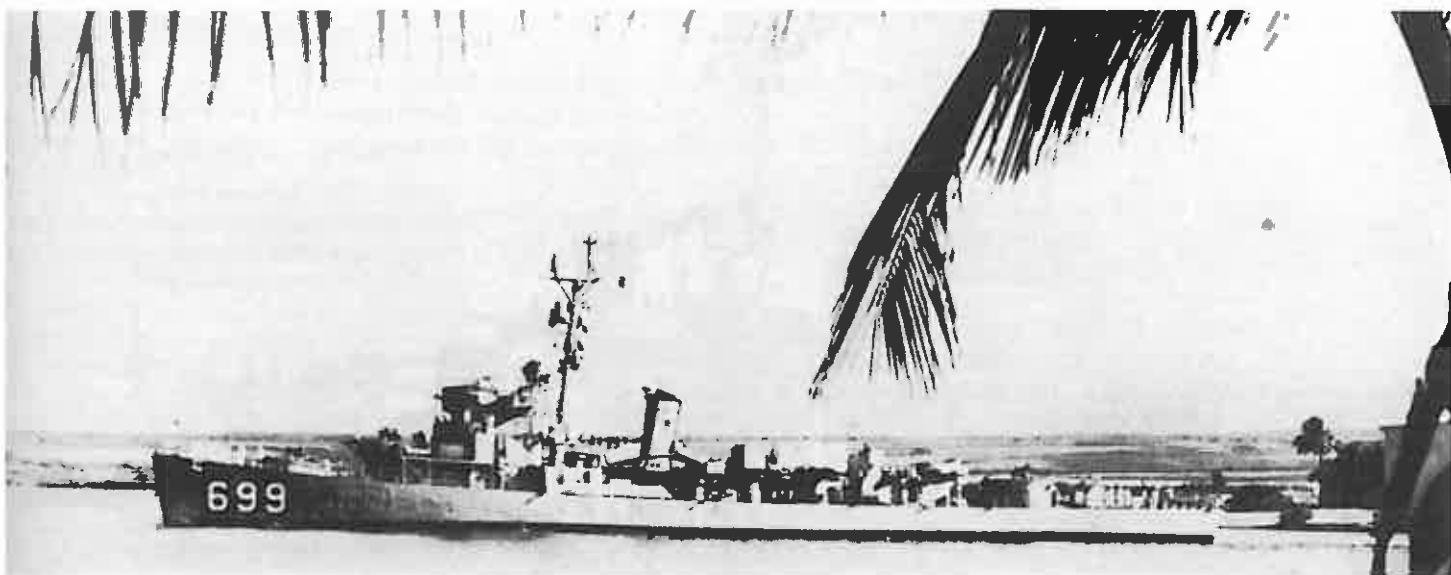
pływały znów w szyku czołowym w odstępach około 15 300 m. 23 maja o 6.04 radar na „Raby” uchwycił kontakt z odległości około 10 000 m, po czym okręt ruszył do ataku. Jednak wykryty okręt podwodny zwiększył prędkość do 5-6 w i gdy dystans do niego zmniejszył się do około 5400 m, jednostka zanurzyła się. Wówczas „Raby” podjął poszukiwania sonarem i o 6.14 znów uchwycił kontakt z celem odległym w głębinach o około 1700 m, a następnie wykonał cztery ataki „jeżem”, a po nim jeden taki sam atak wykonał „George”, ale bez skutku, zaś kontakt z celem został utracony.

O 7.04 sonar na „George’u” ponownie wykrył okręt podwodny w odległości około 3600 m od miejsca poprzednich ataków. Eskortowiec po tym użył czterokrotnie swego „jeża”, lecz także bez skutku. Jednak „George” utrzymywał kontakt sonarem aż przejął go „England”, który o 8.23 zaatakował cel również „jeżem”, powtarzając atak 11 minut później. Po upływie 14,5 sekundy od drugiego ataku usłyszano 8-10 eksplozji pocisków głębinowych, a trzy minuty później nastąpił duży podwodny wybuch. Następnie „England” zrzucił 13 bomb głębinowych w odległości około 100-150 m od miejsca owego dużego wybuchu. Kontakt sonarem ustał, a „George” i „Raby” kontynuowały poszukiwanie celu w pobliżu, zaś „England” przeszukiwał miejsce ataku. Około 10.45 z „Englanda” zaobserwowano dużą plamę ropy oraz szczątki drewna i korka, stanowiące pokrycie pokładu podwodnej jednostki, a na niektórych szczątkach zauważono japońskie napisy. Były to pozostałości po Ro 104 (por. mar. Hisashi Izubuchi), który służąc od 25 lutego 1943 roku nie zdołał odnieść żadnego sukcesu, a który razem z Ro 105 wyszedł 17 maja z Saipanu w dziesiąty bojowy rejs. Miejsce zatonięcia okrętu również z całą 58-osobową załogą znajduje się na pozycji 01°20’N / 149°20’E.

Podczas następnej nocy z 23 na 24 maja okręty wciąż przeszukiwały akwen w szyku, który tworzył od lewej „England”, w środku „George”, a z prawej „Raby”, tworząc linię przeszukiwania o długości około ośmiu mil. Już 24 maja o 1.22 radar na „George’u” znalazł cel odległy o około 15 300 m. Eskortowce natychmiast przyspieszyły ruszając do ataku, ale gdy dystans zmniejszył się do 8100 m, wykryty okręt podwodny zszedł w głębiny.

O 1.50 kontakt został odzyskany przez sonar na „Englandzie” z odległości około 1600 m. Jednak z powodu zakłóceń i najprawdopodobniej uników czynionych przez wyrty cel, nie zdołano uzyskać odpowiednich danych do przeprowadzenia ataku w pierwszych dwóch podejściach. W końcu o 2.14 nastąpił atak „jeżem”, a po siedmiu sekundach usłyszano dwie albo trzy eksplozje, a następnie głuchy dźwięk. Dziesięć minut później odpalono kolejną salwę z „jeża”, lecz bez efektu. Po tym „England” podjął przeszukiwanie powierzchni morza. O 7.02 spuszczone z eskortowca łódź, której osada odnalazła drewniane szczątki i zauważyła kilka małych plam ropy. Jednak to było mało przekonywujące, że cel został zniszczony, i o 8.15 na rozkaz dowódcy zespołu eskortowce znów podjęły poszukiwania przeciwnika. O 9.45 cel został wykryty przez sonar na „Englandzie” w odległości około 18 mil od miejsca ostatniego ataku. Eskortowiec zmniejszył dystans i wykonał bezskuteczny atak „jeżem”, lecz kontakt był utrzymywany, jednak do następnego ataku okręt podchodził kilka razy z powodu niewystarczających danych i dopiero o 11.08 wystrzelono kolejną salwę z „jeża”, ale też bez skutku. Dwanaście minut później przystąpiono do zrzucenia na cel bomb głębinowych, lecz wówczas okręt podwodny zawrócił i ruszył ku eskortowcowi przechodząc pod nim, dlatego atak został wstrzymany, ale po chwili go wznowiono. Na „Englandzie” usłyszano dźwięk przypominający odpalenie torped przez przeciwnika, dlatego eskortowiec zwiększył prędkość i zawrócił ku celowi. W międzyczasie zbliżył się „George” i znajdując się w odległości około 350 m od „Englanda” także przyspieszył do 15 w i odpalił 32 pociski głębinowe. To samo i w tym samym miejscu wykonał „England” zużywając 13 bomb, po czym wszystkie trzy eskortowce kontynuowały poszukiwania celu aż do zmroku, jednak bezskutecznie.

Poszukiwania wznowiono następnego dnia, 25 maja, i o 13.00 dostrzeżono pływające na powierzchni morza szczątki oraz plamę ropy o powierzchni kilku mil na akwencie odległym o około 32 mile na północny zachód od miejsca pierwszego ataku, wykonanego 24 maja o 2.14, a więc prawie 35 godzin wcześniej. Tymi szczątkami były kawałki polakierowanego



Fotografia eskortowca „Marsh” wykonana na Hawajach po wojnie



„Hazelwood” w ujęciu z prawej burty i bez kamuflażu

drewna, puste kartki papieru, kawałki korka z pokładu okrętu oraz małe kawałki mahoni. Uznano, że w ciągu 35 godzin od ataku te szczątki zdryfowały na tak dużą odległość z prędkością 0,8-1,2 w, jak zaobserwowano, a należały do Ro 116 (por. mar. Takeshi Okabe). Ta jednostka rozpoczęła służbę dopiero 21 stycznia 1944 roku i również nie miała na swym koncie żadnego sukcesu, a jej ostatni rejs rozpoczęty 15 maja także z Saipanu był zaledwie jej drugim rejsem bojowym. Ro 116 poszedł na dno na pozycji 00°53'N / 149°14'E, nikt z 56 marynarzy załogi nie ocalał.

Nie był to jednak koniec sukcesów „Englanda”. Nazajutrz, 26 maja późnym wieczorem, gdy „George”, „Raby” i „England” płynęły jak zwykle w szyku czołowym tworząc pas przeszukiwania o szerokości około 1550 m, o 23.04 radar na „Raby” zasygnalizował kontakt odległy o około 14 500 m, wkrótce potwierdzony przez radar na „Englandzie”. Wykryty cel zmierział w przybliżeniu na południowy wschód z prędkością 7 w. O 23.12 „England” zmienił kurs, aby uzyskać pozycję do oświetlenia wykrytego okrętu podwodnego czy wyrzelenia

torped, ale gdy dystans zmniejszył się do około 3700 m, cel zniknął pod powierzchnią morza. Wówczas podjęto poszukiwanie sonarem i o 23.15 oraz trzy minuty później uzyskano dobry kontakt. O 23.23 odpalono salwę z „jeża” i już po 11 sekundach nastąpiło 4-6 podwodnych eksplozji, a potem szereg mniejszych i odgłosy grzmienia, po czym kontakt sonarem został utracony. Po około godzinnym poszukiwaniu „Raby” i „George” ruszyły dalej, a „England” pozostał na miejscu ataku. O 5.30 już 27 maja „Raby” i „George” zawróciły i w świetle dnia dołączyły do „Englanda”, i dopiero wtedy dostrzeżono niewielką, ale wyraźną plamę ropy oraz wiele szczątków drewna, w tym jeden z japońskim napisem, a także kawałki korka i fragment lakierowanego mahoni. Pochodziły one z Ro 108 (por. mar. Kanichi Kobari), będącego od 20 kwietnia 1943 roku w służbie bez efektów, a od 16 maja 1944 roku w swym piątym bojowym rejsie rozpoczętym wyjściem z Saipanu. Również 16 maja z okrętu nadszedł ostatni meldunek radiowy. Przyjmuje się, że Ro 108 został zatopiony na pozycji 00°32'S / 149°56'E, a jego cała 53-osobowa załoga zginęła.

Jeszcze 26 maja na miejscu poszukiwań pojawił się zespół amerykańskich okrętów, który tworzyły lotniskowiec eskortowy „Hoggatt Bay” oraz niszczyciele „Hazelwood”, „Hermann”, „Hoel” i „McCord”, co pozwoliło eskortowcom na odejście do bazy na wysepce Manus na Wyspach Admiralicji. „England”, „George” i „Raby” przybyły do bazy 27 maja o 15.00, by po uzupełnieniu zapasów paliwa, zaopatrzenia i amunicji udać się nazajutrz o 18.00 z powrotem na akwen poszukiwania japońskich okrętów podwodnych. Z tymi trzema eskortowcami wyruszył czwarty, należący do tego samego typu – „Spangler”. Na miejscu eskortowce dołączyły do wspomnianego lotniskowca „Hoggatt Bay” i czterech niszczycieli.

W nocy 30 maja o 1.44 niszczyciel „Hazelwood” (dowódca kmdr por. Volckert Petrus Douw) uchwycił radarem kontakt, który początkowo uznano za... tuman deszczu. Przy dystansie około 6300 m cel został rozpoznany jako okręt na powierzchni, a gdy odległość zmniejszyła się do 3600 m kontakt został utracony, ale „Hazelwood” odzyskał go za pomocą sonaru i o 2.03 oraz 23 minuty później wykonał dwa ataki bombami głębinowymi, jednak bez spodziewanego efektu. Jeszcze około 2.20 działające w pobliżu „George” i „Raby” otrzymały rozkaz od dowódcy 39. Dywizjonu Eskortowego dołączenia do „Hazelwooda”. Gdy oba eskortowce zbliżyły się do niszczyciela, ten stracił kontakt z celem. O 4.05 „George” uchwycił na chwilę radarem wynurzony okręt za rufą „Hazelwooda”. Ta sama sytuacja pojawiła się po 25 minutach, a w międzyczasie „Hazelwood” został odwołany do zadań eskortowych. O 4.37 „George” rozpoczął poszukiwania okrętu podwodnego od miejsca ostatniego kontaktu. 51 minut później „Raby” wykrył sonarem cel około siedem mil na południe od „George’a” i zaatakował go „jeżem”, lecz miał problem z utrzymaniem kontaktu i przekazał go na „George’a”, który wykonał dwa ataki „jeżem”, a o 6.30 trzeci, po którym usłyszano trzy eksplozje. Potem oba eskortowce kontynuowały ataki, które chyba przyniosły skutek, gdyż o 8.35 nad „Georgem” pojawił się samolot, który doprowadził okręt do odległej o około cztery mile na północny wschód od



Inny bliźniak „Englanda” – „Osmus”



Inny eskortowiec typu Buckley – „Jack C. Wilke”

miejsca ataków plamy ropy o długości 0,5 mili i szerokości 0,25 mili. O 9.17 „George” odzyskał kontakt i zrzucił 13 bomb głębinowych, ale zaraz po tym kontakt został utracony do 10.34, kiedy to na „George’u” zauważono peryskop. Jednak wówczas „George” doznał awarii steru i przekazał kontakt na „Raby’ego”. Na nim jednak uznano, że kontakt jest tylko prawdopodobny, dlatego do ataku nie doszło.

Duża liczba wątpliwych kontaktów spowodowała uznanie przez dowódcę 39. Dywizjonu, że celem była... podwodna rafa. Jednak urządzenia na obu eskortowcach wskazywały, że cel intensywnie manewrował, dlatego zdecydowano się utrzymywać kontakt do czasu, aż wykryty obiekt znajdzie się na pozycji wolnej od zakłóceń i nie będzie mógł manewrować. To nastąpiło o 13.37, gdy wydawało się, że okręt podwodny nie może zawrócić. Siedem minut później „George” wystrzelił salwę z „jeża”, po której nastąpiła nieokreślona liczba podwodnych eksplozji. Kontakt był wciąż utrzymywany, aż o 15.50 „George” stanął nad celem, który według pomiaru echosondy był na głębokości około 63-74 m. Wówczas usłyszano sporo dochodzących spod wody bulgoczących dźwięków. Znowu rozważano możliwość, że obiekt jest rafą, ale zdecydowano się utrzymywać kontakt, aż cel, jeśli tam był, będzie próbował się wynurzyć.

Przed nastaniem ciemności „Raby” otrzymał rozkaz podtrzymywania kontaktu przez całą noc przy dystansie około 90 m, a „George” udał się na przeszukanie wcześniej dostrzeżonej plamy ropy. O 19.22 radar na „George’u” uchwycił cel odległy o pięć mil w kierunku południowo-zachodnim. Podczas przeszukiwania miejsca kontaktu usłyszano na obu eskortowcach osiem silnych podwodnych eksplozji w dwóch-trzech grupach. O 19.56 na „Rabym” doszło do awarii steru i okręt utracił kontakt z celem. Odzyskał go „George” o 20.38 i utrzymywał go do 3.02 już 31 maja, kiedy to między oboma eskortowcami wynurzył się okręt podwodny oddalony o około 360 m. Zanim amerykańskie jednostki zdołały otworzyć ogień, cel



Japoński okręt podwodny I 16 na próbach w 1940 roku



Japoński okręt podwodny Ro 109 typu Kaisho. Do tego typu należało pięć okrętów podwodnych zatopionych przez „Englanda”



USS „England” koło Filadelfii, 21 lipca 1945 roku

zszedł pod wodę. „George” odzyskał kontakt radarem, lecz utracił go zanim przeprowadził atak. Za to cel uchwycił „Raby” i o 4.09 wykonał atak „jeżem”, jednak bez efektu. Potem cel podjął „George” i utrzymywał aż do świtu.

O 5.50 przybyły „England” i „Spangler”, które otrzymały rozkaz pozostania w pobliżu przy dystansie około 4500 m. O 6.49 zaatakował „jeżem” „George”, po 10 minutach „Raby”, a o 7.13 „Spangler”, ale bezskutecznie. Dopiero gdy o 7.35 to samo wykonał „England” natychmiast udało się to, czego od przeszło doby nie powiodło się okrętom dotychczas prześladowającym podwodną jednostkę – po 9 sekundach usłyszano 6-10 podwodnych wybuchów, a 5 minut i 43 sekundy później nastąpiła potężna podwodna detonacja. Po przeszło 30 godzinach ścigania okręt podwodny został zniszczony. Około dwie godziny później w odległości około 450 m od „Englanda” dostrzeżono plamę ropy, a potem szczątki drewna i korka, którym był pokryty pokład szóstej ofiary „Englanda”. Gdy eskortowiec, jak i „Raby” oraz „Spangler” wykonywały wymienione ataki, „George” udał się 4-5 mil na północny zachód na przeszukiwanie drugiej plamy ropy o szerokości około dwóch mil i długości około pół mili. Ta plama, jak i poprzednia, była pozostałościami po japońskim okręcie podwodnym Ro 105 (por. mar. Junichi Inoue), który służąc od 5 marca 1943 roku wykonał trzy bezowocne patrole bojowe, a w czwarty wyszedł 17 maja z Saipanu razem z Ro 104. Na pokładzie Ro 105 dodatkowo znajdował się dowódca 51. Dywizjonu Okrętów Podwodnych kmdr Ryonosuke Kato. Ta szósta ofiara Englanda poszła na dno na pozycji 00°47'N / 149°56'E z wszystkimi znajdującymi się na jej pokładzie 55 marynarzami. Tak więc z wysłanych przez Japończyków siedmiu okrętów 51. Dywizjonu „England” w ciągu 12 dni zatopił aż pięć!

Feralny nalot

Po tym spektakularnym sukcesie – posłaniu na dno sześciu okrętów podwodnych – „England” kontynuował wykonywanie zadań eskortowych na akwenie między północną częścią Wysp Salomona. W sierpniu 1944 roku na eskortowcu przeprowadzono w Manus niewielki remont, a między 24 września a 15 października pokonał trasę z Wysp Skarbów (Treasury Island, na południe od Bougainville) do Sydney i z powrotem. Następnie udał się w konwoju do Holandii na północnym wybrzeżu Nowej Gwinei, dokąd przybył 18

października, by stamtąd wykonać dwa rejsy w konwojach wiozących zaopatrzenie dla amerykańskich oddziałów desantowych na wyspie Leyte na Filipinach, a potem 2 grudnia powrócił do Manus, skąd prowadził lokalne akcje eskortowe.

Od 2 stycznia 1945 roku „England” ubezpieczał konwoje między Manus a bazą w atolu Ulithi na Karolinach, skąd wyruszały amerykańskie okręty do operacji desantowych na Iwo-Jimie (Wyspy Ogasawara) i Okinawie (Wyspy Riukiu). W lutym „England” zawinął do bazy w Kossol Roads na Wyspach Palau, by stamtąd udać się w konwoju na Filipiny. Następnie wykonywał zadania eskortowe między Manus a Ulithi. Z tej ostatniej bazy wyruszył 23 marca w zespole mającym za zadanie ostrzeliwanie japońskich pozycji na Okinawie, lecz zawrócił do Ulithi, by podjąć eskortę dwóch krążowników, które dołączyły do zespołu już po rozpoczęciu operacji 1 kwietnia. Między 6 a 17 kwietnia „England” eskortował wyladowane transportowce z Okinawy do bazy na wyspie Saipan (Mariany), a następnie podjął patrole na akwenie znajdującym się na północ od Kerama Retto – grupy wysepek położonych około 30 km na zachód od miasta Naha na Okinawie.

Na tym akwenie 9 maja „England” został zaatakowany przez trzy japońskie bombowce nurkujące Aichi D3A „Val”. Ogień artylerii przeciwlotniczej eskortowca spowodował zapalenie jednego samolotu, którego pilot w samobójczym ataku rozbił maszynę tuż pod mostem bojowym okrętu z jego prawej burty. Wieżona przez samolot bomba wybuchła już na pokładzie „Englanda”, powodując dalsze uszkodzenia jednostki. Przybyłe amerykańskie myśliwce strąciły oba pozostałe bombowce, ale i tak uszkodzenia na eskortowcu były poważne, jednak powstały na okręcie pożar udało się ugasić i „England” został odholowany do Kerama Retto. Na jednostce zginęło 35 marynarzy (w tym trzech oficerów), a 27 zostało rannych, z których jeden zmarł nazajutrz, a drugi 11 maja.

Uszkodzony eskortowiec dotarł na Leyte, gdzie przeprowadzono na nim prowizoryczną naprawę, aby okręt mógł udać się przez ocean do ojczyzny na remont kapitalny. 16 lipca „England” zawinął do Filadelfii, gdzie oprócz remontu miano przebudować jednostkę na szybki transportowiec, ale koniec wojny, rozmiar uszkodzeń i duża liczba okrętów tego typu spowodowały, że do naprawy i przebudowy nie doszło. Tak zasłużony w walce z okrętami podwodnymi „England” został 15



Ceremonii chrztu USS „England” dokonała matka chorążego Englanda



Uszkodzenia na „Englandzie” po ataku 9 maja 1945 roku. Fotografia wykonana 24 lipca 1945 roku

października 1945 roku wycofany ze służby, 11 stycznia 1946 roku skreślony z listy floty i 26 listopada sprzedany na złom. Za zasługi wojenne „England” został uhonorowany 10 gwiazdami bojowymi (battle stars). Należy jedynie żałować, że nie zachowano eskortowca jako okrętu-muzeum, gdyż takiego sukcesu – posłania na dno sześć jednostek podwodnych – nie osiągnął nigdy więcej żaden okręt.

Dowódca „Englanda” kmdr ppor. Pendleton za swe wojenne zasługi został wyróżniony najwyższym amerykańskim odznaczeniem morskim Navy Cross i awansowany na stopień komandora porucznika. Służbę w marynarce zakończył w styczniu 1947 roku, otrzymując jednocześnie awans na komandora. Zmarł w 1972 roku w wieku 75 lat.

Nazwę okrętu przejęła zbudowana w latach 1960-1963 fregata z oznaczeniem alfanumerycznym DLG-22, przeklasyfikowana w 1976 roku na krążownik raketowy (Guided Missile Cruiser) z oznaczeniem CG-22. Jego służba zakończyła się 21 stycznia 1994 roku, a 10 lat później okręt został pocięty na złom. Obecnie żaden okręt US Navy nie nosi nazwy tej najskuteczniejszej jednostki w walce z okrętami podwodnymi podczas drugiej wojny światowej.

Zdjęcia: Elliott P., *Allied escort ships of World War II*, Annapolis 1977 oraz Bagnasco E., *Submarines of World War Two*, Annapolis 1978.

Bibliografia

- Bagnasco E., *Submarines of World War Two*, Annapolis 1977.
Cressman R.J., *The Official Chronology of the U.S. Navy in World War II*, Annapolis 1999.
Elliott P., *Allied Escort Ships of World War II*, Annapolis 1977.
Fock H., *Marineleutnantmittel*, Hamburg 1982.
Gill G.H., *Royal Australian Navy 1942-1945*, Canberra 1968.
Lanier W.D., Williamson J.A., *The Twelve Days of the England*, Annapolis 1980.
O'Neill R., *Samobójcze oddziały*, Warszawa 1996.
Rohwer J., *Die U-Boot-Erfolge der Achsenmächte 1939-1945*, München 1968.



USS „England” koło San Francisco, 9 lutego 1944 roku

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

I MIĘDZYNARODOWE TARGI „OLDTIMER MILITARIS”



„PANZER FARM”
CHRCYNNO K. NASIELSKA
28-30 MAJA 2010 R.



MUZEUM ZABYTEKÓW TECHNIKI WOJSKOWEJ W WARSZAWIE ORAZ KOLEKCJA „ARES”
ZAPRASZA NA

**PIERWSZĄ W POLSCE MILITARNĄ GIEŁDĘ
KOLEKCJONERSKĄ CZĘŚCI I OSPRZĘTU
ORAZ JEDYNĄ W KRAJU AUKCJĘ HISTORYCZNYCH
POJAZDÓW WOJSKOWYCH**

- ✳️ Bogaty wybór części zamiennech i akcesoriów do zabytkowych pojazdów wojskowych – kołowych i gąsienicowych – wszystkich armii.
- ✳️ Ponad 5 tysięcy części do pojazdów z okresu II wojny światowej. Zakup – sprzedaż – wymiana.
- ✳️ Giełda militarna – mundury, militaria, modele, literatura, stal i żelazo.
- ✳️ Prezentacja ofert firm specjalizujących się w renowacji i rekonstrukcji sprzętu militarnego.
- ✳️ Ekspozycja kolekcji historycznych pojazdów wojskowych z okresu II wojny światowej z kraju i ze świata: m.in. Stug IV, Sherman, Stuart, Comet, T-34, T-55.
- ✳️ Czołgi, ciężarówki, Jeepy, motocykle.
- ✳️ Dla zwolenników mocnych wrażeń – pokazy sprzętu w akcji oraz jazdy po trudnym terenie pojazdami pancernymi i terenowymi.

GWARANTUJEMY:

- Wyjątkowy teren „PANZER FARM”
- Miejsca handlowe i wystawowe – możliwość wynajęcia zaduszonych (zamkniętych) pomieszczeń na stoiska w budynkach koszarowych.
- Wynajęcie zamkniętych pomieszczeń w celu magazynowania zakupionego towaru.
- Transport zakupionego towaru
- Pole namiotowe
- Zaplecze socjalne i gastronomiczne

NIEPOWTARZALNA ATMOSFERA!
ZAPRASZAMY

JUŻ WKRÓTCE WIĘCEJ SZCZEGÓŁÓW NA STRONACH
WWW.PANZER-FARM.PL WWW.OLDTIMERMILITARIS.PL

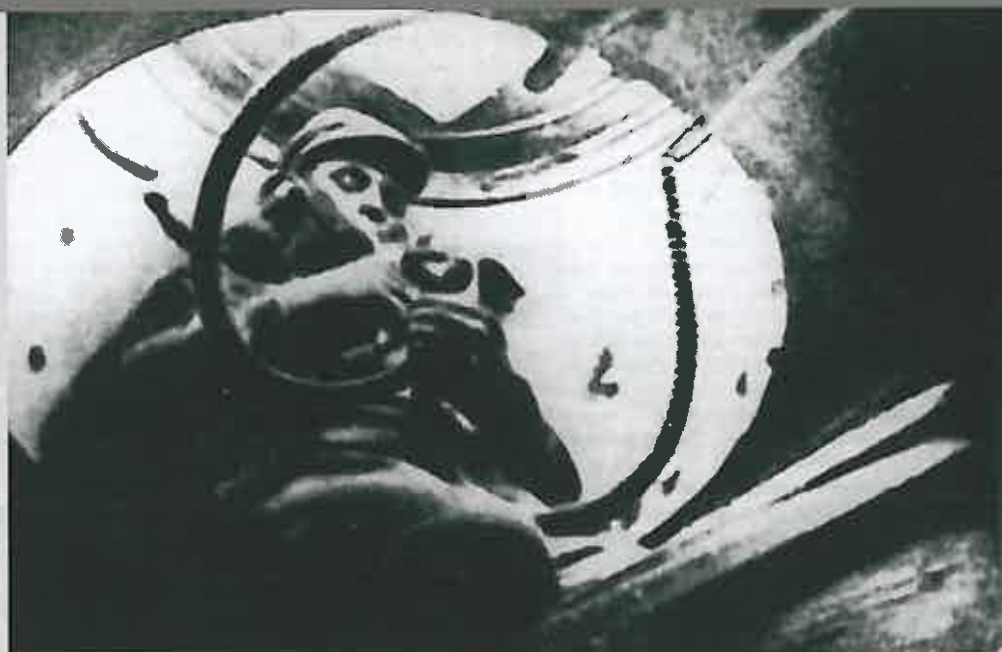
Radzieckie pociągi pancerne w walkach na Kaukazie w 1942 roku

PRZEMYSŁAW MANDELA

W 1939 roku Związek Radziecki dysponował najliczniejszymi wojskami pancernymi na świecie. Przemysł zbrojeniowy tego kraju był w stanie wyprodukować gigantyczne ilości wozów bojowych, które zgodnie z ofensywną doktryną Armii Czerwonej miały ponieść w świat płomień rewolucji proletariackiej. Co ciekawe, rozbudowując potężne siły pancerne złożone z czołgów wcale nie zapomniano o pociągach, które swą przydatność bojową wykazały już w czasie wojny domowej.

Radzieckie pociągi pancerne w latach 1922-1939

Pociągi pancerne miały w stosunkowo młodym państwie, jakim był Związek Radziecki, niezwykle bogatą historię. W czasie wojny domowej na terenie byłego Cesarstwa Rosyjskiego zbudowano i wykorzystano bojowo ponad 400 różnych pociągów pancernych, co jest rekordem w historii wojen. W większości improwizowane, doraźnie przystosowane do walki maszynowej, doskonale sprawdziły się w warunkach rosyjskich bezdroży, gdzie często były czynnikiem rozstrzygającym w bitwach (zwłaszcza na Dalekim Wschodzie czy Syberii). To właśnie podczas wojny domowej wykształcił się w Armii Czerwonej podział na trzy typy pociągów pancernych: typ A, czyli pociąg polowo-szturmowy, którego uzbrojenie (cztery działa kal. 76,2 mm, 15-20 karabinów maszynowych) doskonale nadawało się do walki na bliskim dystansie; typ B, których zadanie polegało na wsparciu pociągów polowo-szturmowych (uzbrojone w dwa działa kal. 107 mm i 10-12 karabinów maszynowych) oraz typ W, jako pociąg specjalnego przeznaczenia, których potężne uzbrojenie (jeden lub dwa wagony z działami kal. 203 mm i 5-8 karabinów maszynowych) umożliwiało rażenie celów na dalekim zapleczu przeciwnika. Pociągi pancerne typu A i B składały się z opancerzonej lokomotywy oraz dwóch wagonów artyleryjskich, w typie W natomiast wagony artyleryjskie zastąpiono platformami oraz dodano wagon-magazyn do przechowywania amunicji. Wszystkie typy posiadały oprócz tego tzw. bazy, czyli osobowe wagony mieszkalne



Stanowisko dowodzenia w wieży artyleryjskiej wagonu PT-33.

dla załóg. Podział ten obowiązywał w Armii Czerwonej także po zakończeniu wojny domowej, z tym że drobnym korektem uległo nazewnictwo: pociągi typu A były określane mianem pociągów lekkich; typu B ciężkich, a składom typu W nadano nazwę ciężkich baterii kołowych.

W momencie zakończenia wojny domowej w Armii Czerwonej znajdowały się 123 pociągi pancerne, w większości wyprodukowane w Sormowskich Zakładach Żelaznych, Zakładach Sudostal w Noworosijsku, Izorskich Zakładach Mechanicznych Admiralicji w Kołpino, warsztatach marynarki wojennej w Sewastopolu lub zakładach mechanicznych w Niżnym Nowogrodzie. Analizą doświadczeń płynących z bojowego wykorzystania tej broni oraz szkoleniem załóg zajmowała się Szkoleniowo-Doświadczalna Brygada Pociągów Pancernych i Oddziałów Desantowych, mająca bazę w mieście Karaczajew. W 1924 roku na mocy dyrektywy Rady Wojskowo-Rewolucyjnej pociągi pancerne przekazano pod jurysdykcję Zarządu Artylerii. Wkrótce wprowadzono także redukcję załóg do stanu etatu pokojowego, co w praktyce oznaczało utrzymywanie jedynie kadry dowodzącej, której zadanie polegało głównie na szkoleniu poborowych. Zmiany dosięgły także brygady szkolno-doświadczalnej, którą zreorganizowano w samodzielny terytorialny pułk pociągów pancernych. Zgodnie z etatem liczył on dwa lekkie oraz ciężki pociąg pancerny, wsparty dodatkowo przez pluton uzbrojonych w broń maszynową drezyn pancernych. Mniejszą formacją taktyczną od pułku, w której skupiano pociągi pancerne, były dywizjony, różniące się od pułku jedynie brakiem plutonu drezyn. Do

marca 1925 roku sformowano łącznie trzy takie dywizjony, odpowiednio w Kijowie, w Karaczajewie oraz stacji Nawtług na Kaukazie. Oprócz tego w Armii Czerwonej znajdowały się także trzy samodzielne lekkie pociągi pancerne, stacjonujące w Turkmenii, na Kaukazie oraz na Dalekim Wschodzie.

Taka organizacja została jednak zreformowana stosunkowo szybko, bo już pod koniec 1926 roku. Zgodnie z rozkazem Rady Wojskowo-Rewolucyjnej terytorialny pułk został przekształcony w 2. Pułk Pociągów Pancernych, a dotychczasowe dywizjony połowe zmieniły nazwy na dywizjony pociągów pancernych. Zmieniono także etat pułku, który od tej pory wynosił cztery pociągi (trzy lekkie oraz jeden ciężki). W wyniku tej reorganizacji Armia Czerwona na początku 1927 roku dysponowała jednym pułkiem, trzema dywizjonami (1., 2. i 7.) oraz trzema samodzielnymi pociągami pancernymi. O możliwościach mobilizacyjnych tego typu broni najlepiej świadczyło zaostreżenie sytuacji na granicy sowiecko-chińskiej w 1929 roku, kiedy to w przeciągu zaledwie kilku miesięcy do samodzielnego pociągu pancernego stacjonującego w Ussurijsku dołączyło aż sześć kolejnych. Wspierały one później jednostki Zabajkałskiego Zgrupowania Specjalnej Armii Dalekiego Wschodu w ich działaniach w Mandżurii.

W październiku 1929 roku już po raz wtóry Rada Wojskowo-Rewolucyjna przystąpiła do reorganizacji posiadanych jednostek pociągów pancernych. Gruntownie rozbudowano 2. Pułk, który miał składać się ze szkoły pułkowej, trzech dywizjonów pociągów pancernych (zgodnie z etatem z 1926 roku), trzech baterii kolejowych oraz baterii drezyn pancernych.



Nowa generacja radzieckich pociągów pancernych – pociąg BP-49 z charakterystycznymi wieżami czołgu T-8476

Równocześnie rozbudowano także dywizjon, powiększając je o dodatkowe jednostki pancerne oraz kadrę II rzutu, która w przypadku mobilizacji miała być skompletowana z poborowych i rezerwistów. Jako rodzaj broni pociągów pancerne zostały także przekazane, utworzonemu w 1929 roku, Zarządowi Motoryzacji i Mechanizacji Robotniczo-Chłopskiej Armii Czerwonej. Zgodnie z raportem zarządu z marca 1931 roku na wyposażeniu armii znajdowały się łącznie 22 pociągi pancerne, a w zapasie mobilizacyjnym kolejnych 15.

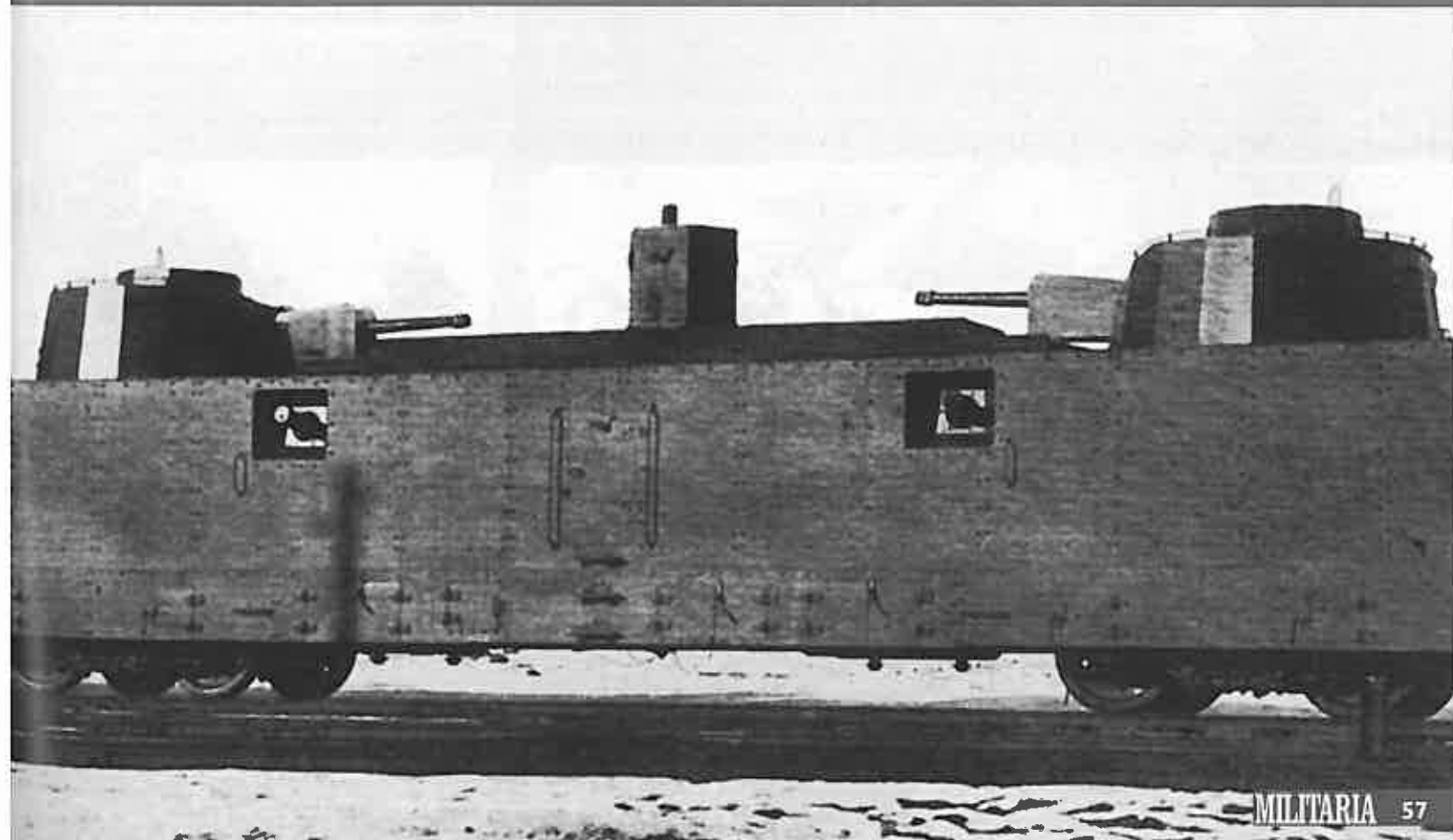
Wyłączenie spod jurysdykcji Zarządu Artylerii, który nie bardzo wiedział jak obchodzić się z pancernymi składami, przyniosło temu specyficznemu rodzajowi broni niemałe korzyści. Już w 1930 roku rozpoczęto prace nad unowocześnieniem posiadanego, wyraźnie już wystuzonego taboru, w tym głównie pociągów ciężkich. W ciągu czterech następnych lat zakład produkcyjny Krasnyj Profintern oraz warsztaty Składu Wojskowego nr 60

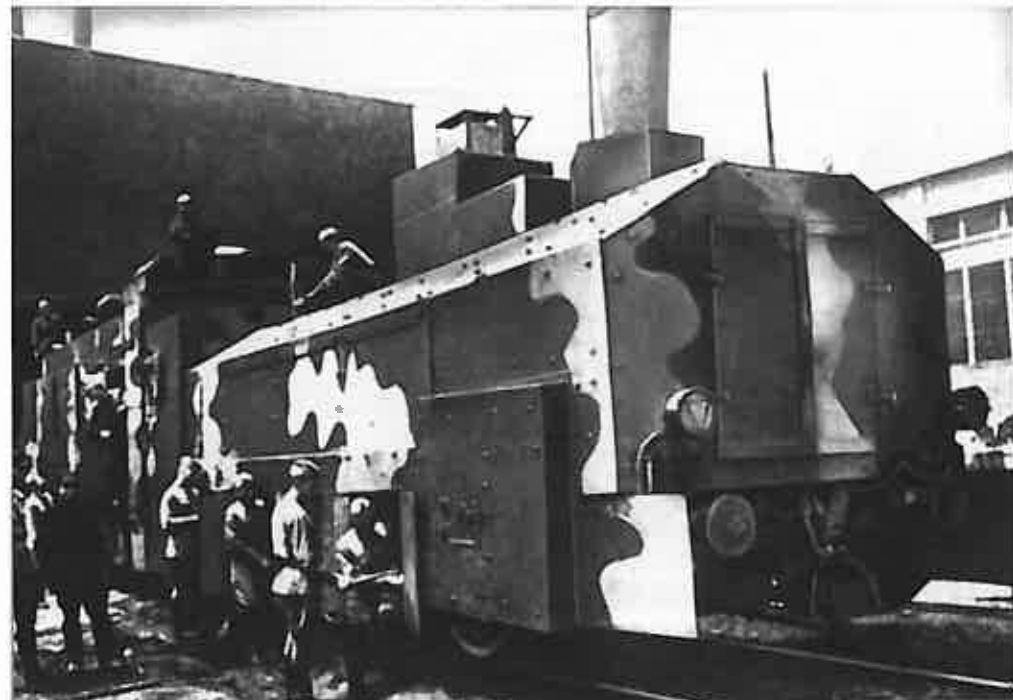
wyprodukowały łącznie 26 ciężkich wagonów artyleryjskich (nazewnictwo: ciężki wagon artyleryjski typu Składu Wojskowego nr 60 oraz ciężki wagon artyleryjski wzór 1933 – PT-33, od 1935 roku – PT-35), które znalazły się na wyposażeniu dziesięciu nowych ciężkich pociągów pancernych. Produkowane od początku lat 30. wagony artyleryjskie były opancerzone płytami grubości 20 mm. Zdecydowanie poprawiono także systemy wentylacyjne oraz obserwacyjne. W przedniej części nadbudowy wagonu mieściła się sześciokątna wieżyczka dowodcza, w której umieszczono także karabin maszynowy Maxim. Łącznie 15-osobowa załoga wagonu artyleryjskiego obsługiwała jeszcze cztery karabiny maszynowe oraz uzbrojenie główne w postaci działa wz. 1910 kal. 107 mm.

Nie zapomniano także o wagonach pancernych przeznaczonych dla lekkich pociągów pancernych. Jesienią 1936 roku biuro konstrukcyjne Składu Wojskowego nr 60 opracowało projekt lekkiego wagonu pancernego PL-36.

Nowatorska konstrukcja przewidująca kąty ostrzału w pionie od -5 do $+37^\circ$ dawała dwóm działom kal. 76,2 mm możliwość prowadzenia ognia zaporowego do samolotów. Rozmieszczenie uzbrojenia dodatkowego w postaci karabinów maszynowych również pozwalało prowadzić bardziej efektywną walkę na krótkim dystansie. Do karabinów Maxim, umieszczonych w wieżach działowych, dodano kolejne cztery ułożone w specjalnych wieżyczkach strzeleckich. Oprócz tego szczeliny obserwacyjne zostały zabezpieczone szkłem pancernym, a do dyspozycji dowódcy oddano peryskop, co czyniło wagon pancerny całkowicie nieczułym na ostrzał z broni strzeleckiej. Rok później opracowano udoskonaloną wersję wagonu, nadając jej oznaczenie PL-37. Zawierał on zmodyfikowane ławety do dział, dzięki czemu ich zasięg wzrósł do 14 km. Poza tym wagony wyposażono w ogrzewanie, wewnętrzne oświetlenie oraz sprzęt łączności. Dodatkowym wyposażeniem były również części zamienne oraz

Wagon pancerny PL-37. Między wieżami artyleryjskimi doskonale widoczna wieżyczka obserwacyjna dowódcy





Radziecka lokomotywa pancerna podczas przeglądu technicznego. Widoczny wariant dwukolorowy (malowania ochronnego)



Propagandowe ujęcie dowódcy pociągu pancernego, obserwującego otoczenie przez lornetkę podczas patrolu

sprzęt saperski. Znamienny był również fakt, iż wagony PL-37 były przygotowane do jazdy po torach kolejowych o rozstawie 1435 mm, czyli typowo zachodnioeuropejskich.

W warunkach nowoczesnego pola walki podstawowym zagrożeniem dla pociągów pancernych było lotnictwo przeciwnika. W Zarządzie Samochodowo-Pancerno-Czołgowym Armii Czerwonej doskonale zdawano sobie z tego sprawę i już na początku 1935 roku polecono biurowi konstrukcyjnemu Składu Wojskowego nr 60 przygotowanie planów wagonu przeciwlotniczego. Już rok później z linii produkcyjnej zjechał prototyp takiego wagonu oznaczony SPU-BP, który wkrótce później został skierowany do produkcji seryjnej w zakładach Krasnyj Profintern. Konstrukcja przewidywała umieszczenie sześciokątnej wieży (składającej się z nitowanych płyt pancernych grubości 20 mm) z poczwornie sprzężonym karabinem maszynowym pośrodku dwuosiowej, dwudziestotonowej platformy. Każdy pociąg pancerny miał być docelowo wyposażony w jeden wagon tego typu, jednakże do wybuchu wojny zakłady Krasnyj Profintern wyprodukowały zaledwie 28 sztuk SPU-BP.

Rok 1937 przyniósł kolejną reorganizację struktury pociągów pancernych Armii Czerwonej, co było bezpośrednim następstwem reorganizacji całości wojsk zmechanizowanych w Związku Radzieckim. Na mocy decyzji podjętych przez Ludowy Komisariat Obrony, 2. Pułk Pociągów Pancernych powiększono o kolejny dywizjon (łącznie było ich już cztery) oraz pociąg szkolny, a samemu dywizjonowi przydzielono pięć samochodów pancernych mających możliwość poruszania się po torach (były to BA-20zd i BA-10zd) oraz drezynę zmotoryzowaną SU. Wraz ze zbliżającym się wybuchem wojny, Sztab Generalny Armii Czerwonej zdecydował się rozformować 2. Pułk, a na jego bazie stworzyć dwa dywizjony pociągów pancernych (pozostali żołnierze pułku posłużyli jako kadry dla dwóch kolejnych dywizjonów). 17 września 1939 roku w składzie frontów biorących udział w ataku na Polskę znalazły się dwa dywizjony pociągów pancernych (8. Dywizjon w składzie Frontu Białoruskiego i 1. Dywizjon w składzie Frontu Ukraińskiego). Kampania jesienna oraz bojowe wykorzystanie pociągów pancernych



przez Wojsko Polskie wykazała, iż mimo wielu wad broni ta nadal doskonale nadaje się do patrolowania, wsparcia oddziałów piechoty lub też działań osłonowych i pozostaje przydatna w warunkach nowoczesnej wojny. Najlepszym tego dowodem był fakt, iż Niemcy, którzy w 1939 roku w ogóle nie dysponowali tego typu sprzętem, już dwa lata później podczas ataku na Związek Radziecki użyli 12 pociągów pancernych. Późniejsze walki zaowocowały nawet zaprojektowaniem własnych składów – BP-42 i BP-44 – oraz wielkiej liczby pociągów improvisowanych, uzbrojonych w najroźniejszy sprzęt europejski.

Walki na północnym Kaukazie, lipiec-sierpień 1942 roku

Ze względu na słabo rozwiniętą sieć dróg, a co za tym idzie wyższe znaczenie połączeń kolejowych, głównym teatrem działań wojennych dla pociągów pancernych były zachodnie tereny Związku Radzieckiego. Ich rola rosła tym bardziej, im większe straty ponosiła Armia Czerwona w sprzeczce pancernym, a te latem 1941 i w 1942 roku były gigantyczne. Po katastrofalnych klęskach kontrofensyw radzieckich na Krymie i pod Charkowem, Armia Czerwona nie tylko utraciła inicjatywę strategiczną na południowym odcinku frontu, lecz także wykrwawiła się niemal w przededniu ofensywy niemieckiej. Pod znakiem zapytania stały możliwości obronne Frontów Południowego i Północnokaukaskiego, które nie dość, że dysponowały szczątkowymi siłami pancernymi, to jeszcze zdawały się zupełnie bagatelizować zagrożenie ze strony Niemców. Dopiero rozpoczęcie operacji „Edelweiss” uzmysłowiło dowództwom frontów faktyczne zagrożenie wyjścia nieprzyjaciela nad Wolgę, Kaukaz i tereny nadkaspjskie. Ta sytuacja wymusiła na Armii Czerwonej stoczenie wielu rozpaczliwych bitew opóźniających, w których istotna rola przypadła w udziale jednostkom pociągów pancernych.

Pociąg pancerny z 53 Samodzielnego Dywizjonu Pociągów Pancernych podczas działań bojowych na północnym Kaukazie, sierpień 1942 roku



Broni przeciwlotnicza radzieckich pociągów pancernych – podzwornie sprzężony karabin maszynowy Maxim w wieży wagonu przeciwlotniczego

Stanowisko obserwatora artyleryjskiego pociągu pancernego „Za Rodiną” z Floty i Morza Azowskiego. Widoczne niestandardowe uzbrojenie w postaci morskich dział kal. 76,2 mm



BRON PANCERNA



Samochód pancerny BA-10 w wersji umożliwiającej poruszanie się po torach BA-10zd



Samochód pancerny BA-20 w wersji umożliwiającej poruszanie się po torach BA-20zd, któremu z ciekawością przyglądają się niemieccy żołnierze



Pociąg pancerny „Za Rodinu” podczas walki na północnym Kaukazie, sierpień 1942 roku

Pod koniec lipca i na początku sierpnia 1942 roku w składzie Frontu Północnokaukaskiego znajdowały się trzy dywizjony pociągów pancernych (16., 51. i 53.), stanowiących grupę uderzeniową 17. Korpusu Kawalerii na odcinku Timaszewska – Kuszczewska oraz pociąg pancerny Floty Azowskiej Floty Czarnomorskiej o nazwie „Za Rodinu” (główne uzbrojenie stanowiły armaty morskie kal. 76,2 mm). Korpus wchodził w skład Nadmorskiej Grupy Wojsk dowodzonej przez generała Czerewiczenkę, na którą składała się także 18., 56. i 47. Armia, a także 1. Samodzielny Korpus Strzelecki. Zadaniem tych wojsk była osłona kierunku Krasnodarskiego i Półwyspu Tamańskiego. Główne uderzenie niemieckiej 17. Armii na tym odcinku od początku skoncentrowało się na radzieckich 18. i 56. Armii, poważnie osłabionych w toku wcześniejszych walk. Już 29 lipca wojska niemieckie sforsowały rzekę Kagalnik w pobliżu Nowobatajska i, przełamując słaby opór 18. Armii, ruszyły w kierunku Kuszczewskiej, wychodząc na głębokie tyły radzieckich sił na Półwyspie Tamańskim. Zgodnie z ówczesną strategią Armii Czerwonej, ze sztabu dowództwa Frontu Północnokaukaskiego natychmiast nadszedł całkowicie nierealny rozkaz kontrataku i przywrócenia poprzedniego kształtu linii frontu. W przeciwnatarciu, obok wyczerpanych jednostek 18. Armii, miała wziąć także udział 12. Armia ze składu Dońskiej Grupy Wojsk oraz 17. Korpus Kawalerii. Niestety, całkowity chaos spowodowany pośpiechem uniemożliwił wykonanie tego rozkazu w planowanym terminie, czyli... 30 lipca. Zamiast tego swoje natarcie kontynuowali Niemcy, którzy wieczorem 30 lipca wyszli na rzekę Jeja, osiągając tym samym rubież Kuszczewska – Szkurinska – Kanielewska. 17. Korpus został zaskoczony w momencie przegrupowywania się w celu wykonania rozkazu kontrataku, toteż ratowanie sytuacji spoczęło na barkach grupy pociągów pancernych. W dniach 1-2 sierpnia, operując na linii kolejowej Kawalerska – Kryłowska, trzy pociągi pancerne dowodzone przez majora Michelewa ostrzeliwały z powodzeniem stację Kuszczewska, uniemożliwiając Niemcom dalsze posuwanie się na południe. Dało to dwóm dywizjom korpusu (16. i 116.) czas na przygotowanie obrony na linii rzeki Jeja. Działająca w tym rejonie niemiecka 73. Dywizja Piechoty poniosła znaczne straty, a jej marsz został powstrzymany. W tej sytuacji Niemcy przenieśli środek ciężkości walk na odcinek broniony przez jednostki 18. i 12. Armii, obchodząc tym samym pozycje obronne 17. Korpusu.

Na początku sierpnia, wobec wycofania się jednostek Armii Czerwonej za Kuban i braku realizacji zadania okrążenia wojsk Frontu Północnokaukaskiego pomiędzy Donem a Kubaniem, dowództwo Grupy Armii A zmodyfikowało plan działania. 1. Armia Pancerna miała zostać zawrócona w kierunku Armawiru i Majkopu, by współdziałać z 17. Armią walczącą pod Krasnodarem wyjąć nad Morze Czarne w rejonie Tuapse. Już 3 sierpnia, wobec odwrotu radzieckiej 37. Armii (ze składu Grupy Dońskiej) oraz 12. Armii, w liniach obronnych Armii Czerwonej w rejonie Armawiru powstała luka, zagrażająca prawemu skrzydłu Grupy Nadmorskiej. Nie zwlekając ani godziny, generał von Kleist skierował tam jednostki 13. Dywizji Pancernej wspartej przez Dywizję



Załoga wieży artyleryjskiej pociągu pancernego z 53. Samodzielnego Dywizjonu Pociągów Pancernych podczas prowadzenia ostrzału. Na zdjęciu widoczna francuska armata Schneider mle 1897 kal. 75 mm



Wnętrze radzieckiego pociągu pancernego podczas walki na północnym Kaukazie, sierpień 1942 roku

Zmotoryzowaną SS „Wiking”, które z łatwością przedarły się przez słabą obronę 1. Samodzielnego Korpusu Strzeleckiego. Pogorszyło to znacząco i tak już trudną sytuację całej Grupy Nadmorskiej. Zadanie zlikwidowania zagrożenia ze strony niemieckich wojsk szybkich ponownie powierzono grupie pociągów pancernych, którą dodatkowo zasilili pociąg nr 1 z 65. Samodzielnego Dywizjonu, 1. tak 51. i 53. Samodzielny Dywizjon Pociągów Pancernych został oddany do dyspozycji dowódcy radzieckiej 18. Armii. Operacyjnie zaś zostały podporządkowane 236. Dywizji Strzelców i działały w następujących rejonach: 53. Samodzielny Dywizjon na linii Tichoriek – Aczkasowo, pociąg nr 1 z 51. Samodzielnego Dywizjonu oraz pociąg nr 1 z 65. Samodzielnego Dywizjonu na linii Tichoriek – Małorosyjska.

Oba zespoły otrzymały zadanie wsparcia ogniowego czołowych elementów 236. Dywizji Piechoty. 4 sierpnia dowódca grupy pociągów pancernych, a równocześnie zastępca szefa Zarządu Wojsk Pancernych 18. Armii, podpułkownik Jakimowicz, otrzymał rozkaz, by wykorzystując wszystkie posiadane pociągi

próbować przebić się do Krasnodaru przez stację Kawkazka znajdującą się już w rękach nieprzyjaciela. Zuchwały rajd zakończył się kilka kilometrów przed Kawkazką, w okolicy stacji Pogaczewski, gdzie uszkodzone tory uniemożliwiły dalszą jazdę. Na domiar złego pociąg nr 1 z 65. Samodzielnego Dywizjonu oraz nr 2 z 51. Samodzielnego Dywizjonu zostały wykryte przez Niemców i natychmiast obłożono je ciężkim ogniem artyleryjskim i moździerzowym. Ostrzał uszkodził tory w kierunku Tichoriecka, zamykając tym samym obu składom drogę odwrotu. Jednocześnie unieruchomiony został pociąg nr 2, którego dwie platformy wypadły z szyn, a w parowozie zabrakło wody. Nie mając innej możliwości, dowódcy pociągów podjęli decyzję o wysadzeniu pociągów w powietrze, wycofując się wraz ze spieszącymi załogami w kierunku Majkopu. Podobny los stał się udziałem pociągów 53. Samodzielnego Dywizjonu oraz składu nr 1 z 51. Samodzielnego Dywizjonu, które co prawda zdążyły wycofać się do Tichoriecka, lecz już z Niemcami depczącymi im po piętach. Wobec braku możliwości odwrotu musiały one przyjąć

walkę, trwającą do godzin wieczornych. W jej wyniku wszystkie pociągi zostały wysadzone w powietrze przez własne załogi. Straty poniósł również 16. Samodzielny Dywizjon walczący na odcinku Starominska – Sosyka i wspierający ogniem jednostki 17. Korpusu. Podczas osłaniania odwrotu za rzekę Kubań, na dywizjon spadło skoncentrowane uderzenie Luftwaffe, które zaowocowało zniszczeniem pociągu nr 1.

Sytuacja Frontu Północnokaukaskiego pogarszała się z dnia na dzień. 6 sierpnia Niemcy sforsowali rzekę Kubań i zdobyli Armawir i niemal bez oporu ze strony przeciwnika parli na Majkop. W tym samym czasie do ataku ruszyła także 17. Armia, która – przełamując słaby opór wojsk radzieckiej 56. Armii – zdobyła Krasnodar w ciągu kolejnych sześciu dni. Wkrótce wojska niemieckie zdobyły także Majkop, Tułską oraz Białoreczenską, pokonując oprócz chaotycznej obrony także trzy przeszkody wodne. O tym jak poważna była sytuacja świadczą wytyczne STAWKI jakie otrzymał dowodzący Frontem marszałek Budionny 10 sierpnia: W zaistniałej sytuacji najważniejszy i najbardziej niebezpieczny dla całego Frontu Północnokaukaskiego oraz wybrzeży Morza Czarnego jest odcinek od Majkopu po Tuapse. Po dotarciu przeciwnika w rejon Tuapse 47. Armia, a także pozostałe wojska frontu, zostaną odcięte od głównych sił i trafią do niewoli [...]. W żadnym wypadku nie wolno pozwolić Niemcom dojść do Tuapse. Osobiście za to odpowiadać.

Ostatecznie Niemcom udało się osiągnąć linię Samurajskaja – Chadyżenskaja – Kluczewaja – Smolenskaja, gdzie zatrzymał ich silny opór jednostek Armii Czerwonej oraz trudności zaopatrzeniowe. Mimo przebycia imponującej odległości i pobicia wojsk radzieckich, dywizje niemieckie 17. Armii i 1. Armii Pancerniej nie zrealizowały swoich głównych celów jakimi były dotarcie do Tuapse i osiągnięcie wybrzeży Morza Czarnego. Jednocześnie koncentracja sił Grupy Armii A na tym właśnie odcinku umożliwiła wojskom Frontu Zakaukaskiego generała Tuleniewa zająć pozycje obronne wzdłuż rzek Terek i Baksa oraz na przedgórzu głównego grzbietu Kaukazu, skąd blokowały drogę ku Groznemu, Baku, Ordżonikidze (dziś Władykaukaz) i Tbilisi.

Walki na przedgórzu głównego grzbietu Kaukazu, sierpień-wrzesień 1942 roku

W czasie gdy niemiecka Grupa Armii A większość swych sił zaangażowała w walkę z radzieckim Frontem Północnokaukaskim, do obrony przedgórza Kaukazu przygotowywały się armie Frontu Zakaukaskiego. Zreorganizowane i wzmocnione odwodami STAWKI dywizje 44. Armii miały za zadanie bronić odcinka od ujścia Tereka do Czerwieńnej; rubież Czerwieńna – Majska aż do rzeki Uruch została obsadzona przez grupę armijną generała Kurdiumowa (wkrótce później włączoną do 9. Armii). Obronę głównego pasma Kaukazu od Przełęczy Mamisonskiej aż po wybrzeża Morza Czarnego powierzono natomiast 46. Armii. Dwa ostatnie związki taktyczne, ze względu na dużą odległość dzielącą je od sztabu frontu w Tbilisi, zostały decyzją STAWKI połączone w tzw. Północną Grupę Wojsk Frontu Zakaukaskiego pod oddzielnym



Zniszczony radziecki pociąg pancerny ze składu wojsk Frontu Zakaukaskiego/ listopad 1942 roku.

dowództwem generała Maslennikowa. W jej odwodzie, oprócz 89. i 417. Dywizji Strzeleckiej oraz 52. Brygady Pancerniej, znalazły się także 36. i 42. Samodzielny Dywizjon Pociągów Pancernych. Wkrótce później w skład Północnej Grupy Wojsk weszły także 37. Armia oraz **nowo** sformowana 58. Armia.

Szczególna rola w walkach na przedgórzu głównego pasma Kaukazu przypadła radzieckim pociągom pancernym. Pociągi nr 1 i 2 z 36. Samodzielnego Dywizjonu Pociągów Pancernych oraz składy nr 17, 18 i 66 wraz ze specjalnym pociągiem NKWD zostały połączone w Grupę Czerwienna, której zadaniem była osłona szlaków kolejowych na linii Terek – Czerwienna (w tym osłona zniszczonego mostu w Czerwiennie jako miejsca możliwej **przeprawy**). W toku realizacji tego zadania pociągi wielokrotnie wspierały ogniem swych dział walczące oddziały Armii Czerwonej, pełniąc rolę mobilnej artylerii. Jedną z większych **bitew** z udziałem składów z Grupy Czerwienna był zwycięski boj pociągu nr 1 z 36. Samodzielnego Dywizjonu oraz specjalnego pociągu pancernego NKWD o stację Terek, w wyniku którego zniszczono trzy, a zdobyto dwa samochody pancerne, samochód sztabowy oraz trzy działa. Walczył także 42. Samodzielny Dywizjon złożony z dwóch pociągów pancernych. Osłaniał on rejon Prochladny – Kotlariewka, wspomagając w obronie jednostki 37. Armii, mające **za** zadanie uniemożliwić przeciwnikowi **przeprawę** przez rzeki Małka i Baksan. Godnym odnotowania jest bój jaki 11 września stoczył pociąg nr 1 z sześcioma czołgami niemieckimi w rejonie mostu kolejowego biegnącego przez Małkę. Niemiecki zagon pancerny wycofał się po stracie dwóch czołgów, a grupa desantowa składu zdobyła samochód ciężarowy biorąc do niewoli jego kierowcę. O zaciętości walki świadczy najlepiej fakt, iż tylko pancerny parowóz pociągu nr 1 w toku bitwy otrzymał aż siedem trafień, które uszkodziły kocioł. Załoga nie zdecydowała się jednak na odwrot, co więcej, sama zmusiła przeciwnika do cofnięcia. Drugi pociąg dywizjonu miał wedle raportów radzieckich odnotować jeszcze większy sukces, niszcząc podczas walki w okolicy Murtazowa osiem czołgów i dziewięć samochodów ciężarowych.

Walki z udziałem radzieckich pociągów pancernych, choć epizodyczne, udowodniły przydatność tego typu broni w zaciętych walkach obronnych jakie rozgorzały w sierpniu i wrześniu na kierunku małgobeckim. Nie-

mieckiej 1. Armii Pancerniej, pomimo początkowego sukcesu w walkach o Mozdok, nie udało się otworzyć drogi ku roponośnym polom wokół Groznego właśnie dzięki umiejętnej rozplanowanej obronie oraz współdziałaniu poszczególnych rodzajów wojsk, w tym także pociągów pancernych. Jest to warte podkreślenia, ponieważ wcześniejsze radzieckie operacje obronne, zwłaszcza w roku 1941, przeważnie odstawały od tego standardu.

Tuaspeńska operacja obronna, wrzesień-grudzień 1942 roku

Dotychczasowy przebieg działań wojennych na odcinku Grupy Armii A był dla Niemców niezwykle rozczarowujący. Armii Czerwonej, mimo poważnych strat materiałowych i terytorialnych, nie tylko udało się uniknąć zniszczenia w okrążeniu, ale także powstrzymać natarcia niemieckich dywizji na Baku i Grozny. Winnego klęski operacji „Edelweiss” uznano feldmarszałka Wilhelma Lista, który na początku września 1942 roku został odsunięty od dowodzenia Grupą Armii A. Nie poprawiło to jednak sytuacji wojsk osłaniających Kaukazy, które w wyniku wysokich strat oraz rozciągnięcia linii frontu nie były w stanie prowadzić działań zaczepnych na całej jego długości. Konieczne stało się prowadzenie kolejno pojedynczych operacji przeciwko poszczególnym zgrupowaniom **radzieckim**. Ze względu na wielkie znaczenie **rejonu** Tuapse, to właśnie **na ten** odcinek zostało skierowane uderzenie większej **części** niemieckiej 17. Armii. Obronę kierunku chadyżeńsko-tuaspeńskiego miała przygotować tzw. Grupa Czarnomorska w składzie trzech armii – 18., 56. i 47. (12. Armia została rozwiązana). W składzie tej pierwszej, zajmującej kluczowy pas obrony, znajdował się 12. Samodzielny Dywizjon Pociągów Pancernych, stanowiąc jeden z jej odwodów. Do akcji wszedł 10 października, wspierając ogniem swych dział kontratak 328. Dywizji Strzeleckiej w rejonie stacji Gajtch. Na skutek zaniedbania, po blisko dwugodzinnym przygotowaniu artyleryjskim, pozostał na swoich dotychczasowych pozycjach, co nie uszło uwadze Niemców. Wezwane przez nich lotnictwo poważnie uszkodziło pociąg, w wyniku czego stały się one niezdadne do dalszej walki. Zdołano ewakuować zaledwie jeden wagon pancerny. Resztę składów wysadzono w powietrze podczas odwrotu po nieudanym,

pośpiesznym kontrataku, jakich wiele wykonała we wrześniu i październiku 18. Armia czy cała Czarnomorska Grupa Wojsk.

Trudno o przykład większej nonszalancji w wykorzystaniu bojowym specyficznego rodzaju broni jakimi są pociągi pancerne. Jedną decyzją, a w zasadzie jej brak pozbawił osłabione dywizje armii generała Kamkowa cennego wsparcia artyleryjskiego w kluczowym okresie bitwy. Podobnych zaniedbań w czasie Tuapskiej Operacji Obronnej było więcej, co zaowocowało dotkliwymi stratami wszystkich jednostek podporządkowanych dowódcy 18. Armii. Dziewięć dni po unicestwieniu 12. Samodzielnego Dywizjonu Pociągów Pancernych został on odwołany ze stanowiska i zastąpiony przez dotychczasowego dowódcę 47. Armii, generała Greczkę. Ostatecznie pod koniec października Armii Czerwonej udało się zatrzymać oddziały niemieckie zaledwie 30 km od Tuapse. W połowie listopada cztery dywizje 17. Armii ponowiły natarcie na tym kierunku, jednak i tym razem zostały odparte.

Północna grupa wojsk, październik-listopad 1942 roku

Tylko nieco lepiej w porównaniu do walk w rejonie Tuapse wykorzystano pociągi pancerne Północnej Grupy Wojsk Frontu Zakaukaskiego. Mimo trudnego **terenu** oraz **działań** niemieckiego lotnictwa, składy **te** podzielono na dwa zgrupowania (grupa Czerwienna **oraz** 41. Samodzielny Dywizjon), **które** walczyły z powodzeniem w rejonie Czerwiennie i Elchotowa, wspierając w obronie dywizje piechoty ogniem artyleryjskim. Pod koniec października organizacja radzieckich pociągów **pancernych** w wyniku rozpoczęcia walk obronnych w rejonie Nalczyku została nieco **zmieniona**. Przystąpiły **one** do tej operacji w następującym **składzie**: 36. Samodzielny Dywizjon Pociągów Pancernych (dwa pociągi), 41. Samodzielny Dywizjon Pociągów Pancernych (**dwa** pociągi), 42. Samodzielny Dywizjon Pociągów Pancernych (**dwa** pociągi), 19. Samodzielny Dywizjon Pociągów Pancernych (dwa pociągi), pociąg pancerny NKWD nr 46.

Niejako punktem kulminacyjnym udziału tego rodzaju broni w kampanii na Kaukazie stały się dni 30 i 31 października oraz 1 listopada 1942 roku, kiedy to pociągi 42. i 36. Samodzielnego Dywizjonu stoczyły zaciętą walkę z czołgami niemieckiej 13. Dywizji Pancerniej

ze składu 1. Armii Pancernej, która po zdobyciu Nalczyka parła niemal pełną szybkością w kierunku Ordżonikidze. W tych dniach pociąg 36. Dywizjonu patrolowały teren Ałagir – Ardon, a 42. Dywizjonu Dorg-Koch – Ardon z zadaniem osłony kierunku Biełoreczeńskiej i Digory. 31 października około południa pociąg 42. Dywizjonu został zaatakowany przez lotnictwo, a wkrótce później także przez pojazdy pancerne nieprzyjaciela. Gdy wiadomość o ataku dotarła do składów 36. Dywizjonu oddalonych o zaledwie 21 km, te postanowiły włączyć się do walki. Niestety, jadąc na pomoc same zostały zaatakowane przez czołgi i zmuszone do przyjęcia walki. Zaskoczeni Niemcy skoncentrowali większość swych środków ogniowych na idących na odsiecz pociągach, co pozwoliło wycofać się z walki pociągowi 42. Dywizjonu. Podobny manewr nie udało się składowi nr 1 z 36. Dywizjonu, który w wyniku zniszczenia mechanizmu rozrządu pary został unieruchomiony. Jego załoga przystąpiła jednak do zaciętej obrony, w wyniku której pozostałe składy mogły się bezpiecznie wycofać. O 14.30, po półgodzinnej wymianie ognia, trafiony i zapalony został wagon artyleryjski, jednak dopiero drugie trafienie uciszyło wciąż prowadzącą ostrzał załogę. Kolejny wagon artyleryjski został zniszczony około 16.30, a godzinę później parowóz oraz ostatni, wciąż uporczywie walczący wagon. Ocalała załoga otrzymała od ранnego dowódcy, porucznika Fandēja, rozkaz opuszczenia składu. O 18.00 pociąg nr 1 z 36. Dywizjonu został ostatecznie zniszczony. Straty w jego załodze wyniosły 48 żołnierzy, w tym 13 zabitych oraz 18 zaginionych. Według danych radzieckich w walce z pociągami zniszczonych zostało pięć niemieckich czołgów, a przeciwlotnicze karabiny maszynowe DSzK kal. 12,7 mm składu zestrzeliły dwa bombowce Junkers Ju 88.

Dużo tragiczniejszy przebieg miał bój jaki stoczył następnego dnia skład nr 2 z 36. Samodzielnego Dywizjonu Pociągów Pancernych. Stacjonując około 3 km od stacji Ardon, około 12.00 pociąg został zaskoczony przez znaczne zgrupowanie pancerne przeciwnika, które nacierało od strony Digory. Już jeden z pierwszych przeciwpancernych pocisków przebił kocioł parowozu, przez co gorąca para pod ciśnieniem spowodowała śmierć maszynistów oraz dowódcy por. Połuszki. Po-

zbawiona dowodzenia załoga odpowiedziała chaotycznym i nieskoordynowanym ogniem, co zdecydowanie ułatwiło Niemcom niszczenie kolejnych wagonów artyleryjskich. Pochyły teren spowodował, iż pociąg zaczął bezwładnie staczać się w kierunku stacji Ardon. Ocalała załoga zmuszona została opuścić skład w czasie jazdy. Ostatecznie przy eksplozjach detonowanych płomieniami pocisków, rozrywających wagony, pociąg wykołeił się, zastygając w bezruchu nieopodal stacji. Straty jego załogi były niezwykle dotkliwe. Wyniosły 42 zabitych, dwóch rannych i aż 51 zaginionych.

Strat nie uniknęły także załogi składów 42. Samodzielnego Dywizjonu Pociągów Pancernych, które w wyniku uszkodzeń spowodowanych dwugodziną walką zmuszone zostały do wycofania się za rzekę Terek, na stację Dorg-Koch. Tam 2 listopada spadł na nie atak Luftwaffe, powodując dalsze uszkodzenia składów. Ostatecznie w walkach z czołgami 13. Dywizji Pancernej oraz niemieckim lotnictwem 42. Dywizjon stracił 11 zabitych i 24 rannych. Dowódca dywizjonu, major Lebiediew, z pozostałych nieuszkodzonych wagonów artyleryjskich polecił stworzyć jeden improwizowany pociąg pancerny i na nim kontynuować walkę.

Podobnie jak w przypadku wykorzystania bojowego pociągów pancernych, punkt kulminacyjny kampanii kaukaskiej przypadł na przełom października i listopada 1942 roku. Po przełamaniu przez dwie niemieckie dywizje pancerne zewnętrznego pierścienia Ordżonikidzkiego Rejonu Obronnego i wdarcia się na przedmieścia samego miasta, sytuacja Frontu Zakaukaskiego stała się skrajnie trudna. Wydawało się, że upadek Ordżonikidze i przecięcie arcyważnej Gruzjińskiej Drogi Wojennej pozostaje jedynie kwestią niedługiego czasu. Był to jednak kres możliwości ofensywnych 1. Armii Pancernej, która ostatecznie utknęła na rozpaczliwej obronie jednostek radzieckich. W tych ciężkich dla Frontu Zakaukaskiego dniach nieustającą walkę prowadziły także pozostałe pociągi pancerne będące w dyspozycji Północnej Grupy Wojsk. 2 listopada pociąg pancerny z 41. Dywizjonu wspierał ogniem swych dział żołnierzy 84. Brygady Piechoty Morskiej, których zadanie polegało na zlikwidowaniu wyłomu w obronie radzieckiej w pobliżu wzgórza nr 459,5. Głównie za jego sprawą marynarzom udało się postawiony cel

zrealizować, choć sam został później poważnie uszkodzony przez niemieckie samoloty. Uszkodzony pociąg (uszkodzony został wagon przeciwpancerny i przeciwlotniczy, a także rozbity kocioł parowozu) został później odholowany przez skład z 19. Dywizjonu do Machaczkały. Z powodzeniem walczyły także Specjalny Pociąg Pancerny NKWD nr 46, który 4-8 listopada ostrzeliwał niemieckie zgrupowania w okolicy Gizel – Nowa Saniba. Na jego konto zapisano zniszczenie pięciu czołgów oraz 14 samochodów ciężarowych przeciwnika.

Trzy dni po tym jak niemieckie czołgi wdarły się na przedmieścia Ordżonikidze stało się jasne, że niemiecka ofensywa została ostatecznie zatrzymana. Armia Czerwona rozpoczęła przygotowania do kontrnatarcia. Ocalałe pociągi pancerne zdecydowano się przesunąć od odwodu, gdzie razem z dywizjami 3. Korpusu Strzeleckiego miały bronić pozycji na prawym brzegu rzeki Terek, na linii Szinajewo – Biesłan. Listopadowy kontratak wojsk radzieckich nie powiódł się. Przeprowadzony chaotycznie i bezmyślnie niewielkimi zgrupowaniami został odparty przez o wiele mniej liczny nieprzyjaciela. Do 11 listopada jednostki 13. Dywizji Pancernej wyrwały się z groźącego im kotła w pobliżu miejscowości Gizel. Mimo tego niepowodzenia wojska Frontu Zakaukaskiego zrealizowały swój podstawowy cel: zablokowały Niemcom drogę do groźnińskich i bakińskich pól naftowych. Mimo iż znacznej części 1. Armii Pancernej udało się uciec z pułapki i umocnić pozycję w pobliżu Ałagiru, nie miało to już żadnego znaczenia. Losy kampanii kaukaskiej rozstrzygały się bowiem 200 km dalej na północ, pod Stalingradem.

W późniejszych działaniach, mających na celu wyparcie niemieckiej Grupy Armii A z Kaukazu, pociągi pancerne nie wzięły już znaczącego udziału. To zadanie wzięły na siebie siły pancerne Frontu Zakaukaskiego, bezsprzecznie lepiej nadające się do tego celu. Radzieckie dywizyjony pociągów pancernych udowodniły natomiast, iż nadal są wartościową bronią, zwłaszcza w walkach obronnych. Jak udowodniły walki na Kaukazie, umiejętnie dowodzone składy pancerne mogły być nie tylko bezpośrednim wsparciem dla jednostek piechoty, lecz także doskonale sprawdzały się w roli mobilnej artylerii. Najlepszym dowodem na to, że realizowały swoje zadania, jest fakt służenia ich zarówno w Armii Czerwonej, jak i w Wehrmachcie do samego zakończenia wojny, która w historii wojskowości zapisała się jako szczytowa era czołgu.

Zdjęcia: Kołomyjec M., Moszczański I., Kaukaz 1942, Warszawa 2007 oraz Kopenhagen W., Armored Trains of The Soviet Union 1917-1945.

Bibliografia

- Bieszanow W., 1942 Poligon Czerwonych Generalów, Warszawa 2009.
Kołomyjec M., Moszczański I., Kaukaz 1942, Warszawa 2007.
Kołomyjec M., Socieckie Pociągi Pancerne, vol. I, Warszawa 2006.
Kopenhagen W., Armored Trains of The Soviet Union 1917-1945, Stanv Zjednoczone 1997.
Piekalkiewicz J., Kalendarium wydarzeń drugiej wojny światowej, Warszawa 1999.
Solarz J., Polska 1939, vol. I, Warszawa 2007.

Zniszczony radziecki pociąg pancerny z 36. Samodzielnego Dywizjonu Pociągów Pancernych, listopad 1942 roku.

Czołgi Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie 1945-1947

TOMASZ SZCZERBICKI, ANDRZEJ ANTONI KAMIŃSKI

Wiosna roku 1945 przyniosła kres II wojny światowej, jednak nie był to koniec napięć militarnych w Europie. Po definitywnym pokonaniu Niemiec pojawiły się cienie III wojny światowej – wojny pomiędzy demokratycznymi krajami Europy zachodniej wspieranymi przez Stany Zjednoczone a Związkiem Radzieckim. Dziś nie w pełni zdajemy sobie sprawę w powagi tamtej sytuacji, ale przez pewien czas wybuch III wojny światowej wisiał na włosku.

Wojna to okrutny i bezlitosny czas zniszczenia oraz ludzkich nieszczęść, ale paradoksalnie dla Polaków III wojna światowa jawiła się jako nadzieja na powrót do wolnej, niepodległej Polski. Był to dziwny okres w szeregach aliantów zachodnich, w których znajdowali się również żołnierze Polskich Sił Zbrojnych. Mieszkańcy zachodniej Europy hucznie świętowali zakończenie II wojny światowej i klęskę hitlerowskiej potęgi. Żołnierze z Europy wschodniej przyzwyczajali się do koszmarnych myśli, że do ich krajów wkroczył nowy, „czerwony” okupant, nie mniej okrutny od poprzedniego. Do czego był zdolny, pamiętali dobrze z lat 1918-1920 oraz dowiadawali się z relacji żołnierzy Armii Krajowej, którzy znaleźli się na zachodzie Europy, w niemieckich stalagach i oflagach, po klęsce akcji „Burza”.

W powietrzu wisiał wybuch trzeciej wojny, która miała być starciem komunistycznego Wschodu z demokratycznym Zachodem.

Państwa zachodniej Europy nie były realnie zainteresowane nową wojną. W ich przypadku napięcia pojawiały się przeważnie na płaszczyźnie ideologicznej i propagandowej. W tamtych kulturach ekonomia jest jednak nadrzędna i to było decydujące. Społeczeństwa zachodnie były zmęczone minionym koszmarem i nie chciały na własne życzenie rozpocząć nowego konfliktu tylko dla idei czy przez solidarność z Polakami. Sprawa Polski została przegrana już w Jaltie, a przypieczętowano wszystko w Poczdamie w czasie konferencji szefów rządów trzech mocarstw, gdzie ustalono nowy podział polityczny świata.

Dla rządów zachodnich przyszła wojna nie miała wielkich korzyści ekonomicznych, a wręcz przeciwnie – byłaby dużym obciążeniem. Nie bez znaczenia był również przeciwnik – Związek Radziecki, potężne mocarstwo. Na tyle mocne, że nie było pewności czy uda się je pokonać, nawet siłami sprzymierzonych. Pamiętano o klęskach Napoleona i Hitle-

Jeden z nowych Shermanów M4A1 (76), które 1. Dywizja Pancerna otrzymała zimą z 1944 na 1945 rok w Holandii

ra. W latach 1945-1946 bomba atomowa też nie była już decydującą siłą, bo Rosjanie mieli bardzo zaawansowane prace nad jej wyprodukowaniem.

Jedynymi przesłankami do nowej wojny były względy moralne, związane z wywiązaniem się z obietnic danych Polakom. Cóż, nie pierwszy raz w tej wojnie okazało się, że obietnice dane Polakom nic nie znaczą. A brytyjskie, amerykańskie czy francuskie słowo honoru warte jest tyle co...

Dodatkowym ciosem dla żołnierzy Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie było uznanie, już w lipcu 1945 roku, przez Stany Zjednoczone i Wielką Brytanię legalności komunistycznego rządu w Warszawie. To jednak nie był koniec upokorzeń.

W czerwcu 1946 roku w Londynie Brytyjczycy zorganizowali Defiladę Zwycięstwa. Nie zaproszono na nią Polaków, bo... Anglicy nie chcieli drażnić Stalina. W drodze wyjątku zezwolono na udział w defiladzie polskim lotnikom, ale oni nie skorzystali z tego zaproszenia, solidaryzując się ze swoimi kolegami z wojsk lądowych.

A oto jak na to patrzyli zwykli żołnierze: [...] *Odbyla się wielka parada zwycięstwa w Londynie. W paradzie reprezentowane były nawet takie narody jak Brazylia, których udział w wojnie był tylko symboliczny. Ale zabrakło tam nas. Zabrakło miejsca dla żołnierzy walczących od pierwszego do ostatniego*

dnia wojny na wszystkich frontach – na lądzie, morzu i w powietrzu. My, żołnierze polscy na Zachodzie, czuliśmy się głęboko dotknięci i upokorzeni takim potraktowaniem sprawy. Doskonale uzbrojeni i zorganizowani czekaliśmy, kiedy pójdziemy do kraju. [...] (Piotr Medyna, *Do Polski przez cały świat*, Warszawa 1970)

W 1945 roku większość dowódców Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie nie było pewnych jak będzie rozwijała się sprawa III wojny i czynili pewne przygotowania „na wszelki wypadek”. Mimo że w maju 1945 roku II wojna światowa została zakończona, w kolejnych kilku miesiącach stan osobowy 2. Korpusu Polskiego podwoił się do stanu ponad 100 tys. żołnierzy. Również w szeregach 1. Dywizji Pancernej i 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej, stacjonujących w Niemczech, wstąpiło kilka tysięcy nowych polskich żołnierzy.

Wspomniane uzupełnienia oddziałów Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie po maju 1945 roku stanowili Polacy uwolnieni z niemieckich obozów jenieckich, zarówno żołnierze Września 1939 roku, jak również żołnierze Armii Krajowej. Kolejnym źródłem uzupełnień byli żołnierze Wehrmachtu polskiego pochodzenia, siłą wcieleni do armii niemieckiej. Po weryfikacji stawali się oni żołnierzami polskimi.

W drugiej połowie 1944 roku w szeregach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie wcielono około 90 tys. Polaków – żołnierzy pełniących przymusową służbę wojskową w Wehrmachcie. Napływ uzupełnień pozwolił na odtworzenie stanów istniejących oddziałów oraz formowanie nowych jednostek wojskowych w Wielkiej Brytanii i we Włoszech.

W grudniu 1944 roku szef Sztabu Naczelnego Wodza, gen. dyw. Stanisław Kopański, rozkazał dowódcy Jednostek Wojskowych w Wielkiej Brytanii utworzyć do dnia 1 czerwca 1945 roku, w ramach I Korpusu Polskiego, dywizję piechoty i brygadę pancerną oraz jednostki korpusne.

Na przełomie lat 1944/1945 było rzeczą oczywistą, że Niemcy przegrają wojnę. Była to tylko kwestia czasu. Formowanie nowych polskich jednostek wojskowych miało na celu wzmocnienie naszego potencjału zbrojnego do ewentualnej kolejnej rozgrywki o sprawę polską. Jednym z rozpatrywanych wariantów była III wojna światowa.

16. Samodzielna Brygada Pancerna

W lutym 1945 roku dowódca Jednostek Wojskowych w Wielkiej Brytanii, gen. bryg. Janusz Głuchowski, nakazał przystąpić do formowania 4. Dywizji Piechoty i 16. Samodzielnej Brygady Pancernej oraz skadrowanych jednostek korpusnych o łącznej liczebności około 26 tys. żołnierzy wraz z pierwszym uzupełnieniem.

W marcu 1945 roku przystąpiono do formowania 5. Pułku Pancerneho, a w kwietniu rozpoczęto organizację 16. Pułku Dragonów.

W maju 1945 roku struktura organizacyjna 16. Samodzielnej Brygady Pancernej wyglądała następująco: Kwatera Główna, 3. Pułk Pancerny, 14. Pułk Ułanów Jazłowieckich, 5. Pułk Pancerne, 16. Pułk Dragonów, 16. Szwadron Czołgów Zapasowych, 16. Szwadron Łączności, 16. Kompania Zaopatrywania, 16. Kompania



Zwycięzcy z 1. Dywizji Pancernej przed wjazdem do Wilhelmshaven gdzie Polacy przyjęli kapitulację załogi niemieckiej



Czołgi 5. Pułku Pancerneho z 16. Brygady Pancernej utworzonej z nadzieją na powrót do wolnej Polski



Shermany 15. Pułku Ułanów Poznańskich, najstarszego pułku 14. Wielkopolskiej Brygady Pancernej



Shermany z 3. Pułku Ułanów Śląskich z 14. Wielkopolskiej Brygady Pancernej



Shermany 1. Dywizji Pancernej w czasie okupacji Niemiec

Warsztatowa, 8. Lekka Kompania Sanitarna, 16. Pluton Żandarmerii, Park Materiałowy.

W zbiorach Instytutu Polskiego i Muzeum im. gen. Sikorskiego w Londynie zachował się oryginalny dokument rozkazu formowania 16. Samodzielnej Brygady Pancernej, w którym czytamy: [...] Tajne. Rozkaz organizacyjny nr 1 – na podstawie rozkazu Szefa Sztabu Naczelnego Wodza, L. dz. 150, z dnia 2.II.1945 roku

1. Przemianowanie 16. Brygady Pancernej: 16. Brygada Pancerna zostaje przemianowana na „16. Samodzielną Brygadę Pancerną”.

2. Zmiana podległości Brygady: 16. Brygada Pancerna z dniem 15 II 45 r. zostaje wydzielona ze składu organizacyjnego i podległości Dywizji Grenadierów Pancernych i podporządkowana bezpośrednio dowództwu I Korpusu.

3. Organizacja 16. Samodzielnej Brygady Pancernej: Ustalam skład, nazwy i stany etatowe oddziałów 16. Samodzielnej Brygady Pancernej:

– Kwatera Główna 16. Samodzielnej Brygady Pancernej: oficerów 23, szeregowców 227.

– 3. Pułk Pancerny: oficerów 43, szeregowców 745.

– Czołwka Naprawcza „C” 3. Pułku Pancernego: oficerów 1, szeregowców 25.

– 14. Pułk Ułanów Jazłowieckich: oficerów 43, szeregowców 745.

– Czołwka Naprawcza „C” 14. Pułku Ułanów Jazłowieckich: oficerów 1, szeregowców 25.

– 5. Pułk Pancerny: oficerów 43, szeregowców 745.

– Czołwka Naprawcza „C” 5. Pułku Pancernego: oficerów 1, szeregowców 25.

– 16. Pułk Dragonów: oficerów 44, szeregowców 895.

– Czołwka Naprawcza (Brygady Pancernej): oficerów 1, szeregowców 13.

– 16. Szwadron Czołgów Zapasowych: oficerów 3, szeregowców 46.

– 16. Samodzielny Szwadron Łączności: oficerów 4, szeregowców 161.

– Kompania zaopatrzenia: oficerów 14, szeregowców 540.

– 16. Kompania Warsztatowa: oficerów 8, szeregowców 270.

– 16. Samodzielny Pluton Żandarmerii: oficerów 1, szeregowców 40.

– 19. Polowy Park Materiałowy: oficerów 3, szeregowców 90.

– Poczta Polowa: oficerów 0, szeregowców 4.

– Pluton Opieki nad Żołnierzami: oficerów 9, szeregowców 15.

– Szefostwo Służb Piechoty: oficerów 2, szeregowców 5.

– Kasa Polowa: oficerów 1, szeregowców 2.

Ogółem 16. Samodzielna Brygada Pancerna: oficerów 256, szeregowców 4815.

4. Formowanie jednostek Brygady:

a) 9. Pułk Ułanów Małopolskich wydzieli oficerów, podoficerów i szeregowców na zawiązki 5. Pułku Pancernego.

b) 16. Samodzielny Szwadron Łączności formowany jest przez 4. Szwadron Łączności z Centrum Wyszkożenia.

c) 8. Lekka Kompania Sanitarna formowana jest przez 1. Lekką Kompanię Sanitarną z Centrum Wyszkożenia Służby Zdrowia.

d) 16. Samodzielny Pluton Żandarmerii formowany jest przez Kadrę Zapasową Żandarmerii.

e) Pozostałe oddziały formowane są przez Brygadę.

5. Różne: Została ustalona nazwa „I Korpus” zamiast nazwy „I Korpus Pancerno-Motorowy”.



Dodatkowo opancerzone segmentami gąsienic Shermany 24. Pułku Ułanów przed ostatnią zmotoryzowaną defiladą 1. Dywizji Pancernej w Meppen



Czołgi Dowództwa 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej prezentują świeżo otrzymany sztandar, w czasie defilady w Loreto, w której Dywizja wystąpiła w pełnym składzie



Czołgi Pułku 4. Pancernego „Skorpion” przed defiladą 2. Dywizji w Loreto



1. Pułk Ułanów Krechowieckich przygotowany do defilady 2. Dywizji w Loreto

Obecna Dywizja Grenadierów Pancernych (kadrowa) została przemianowana na „4. Dywizję Piechoty”.

Dowódca Brygady, Sokołowski, Ppłk [podpisano – przyp. aut.]

2. Warszawska Dywizja Pancerna

Oficjalne formowanie 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej rozpoczęło się w oparciu o rozkaz nr 23 z 11 maja 1945 roku z oddziałów zahartowanych i sprawdzonych w walkach w czasie kampanii włoskiej, a niektóre, jak Pułk Ułanów Karpackich, walczyły już dużo wcześniej. W historii tej formacji pojawia się spora rozbieżność dat, gdyż realne tworzenie nowej dywizji pancernej rozpoczęło się już kilka tygodni wcześniej niż został wydany oficjalny rozkaz o jej formowaniu.

Dywizja ta powstała w wyniku połączenia oddziałów 2. Korpusu Polskiego we Włoszech



Pułk 6. Pancerny „Lwowskie Dzieci” przed defiladą pułku w czasie uroczystości wręczenia Pułkowi sztandaru w lutym 1946 r.



2. Szwadron Pułku Ułanów Karpackich, oddziału rozpoznawczego 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej, w czasie defilady Dywizji w Loreto

(2. Brygada Pancerna, 7. Pułk Artylerii Konnej, Pułk Ułanów Karpackich) oraz jednostek formowanych w Bazie 2. Korpusu Polskiego (2. Pułk Artylerii Przeciwlotniczej Lekkiej, 2. Pułk Artylerii Przeciwpancernej, saperzy, łączność, służby) i na Bliskim Wschodzie (16. Pomorska Brygada Piechoty, 16. Pułk Artylerii Lekkiej).

11 maja 1945 roku stan osobowy 2. Brygady Pancernej we Włoszech oraz 16. Pomorskiej Brygady Piechoty i 16. Pułku Artylerii Lekkiej na Bliskim Wschodzie wynosił ogółem 7300 żołnierzy. Tego samego dnia w ewidencji obu brygad pozostawało: czołgów i dział samobieżnych – 264, transporterów opancerzonych – 241, samochodów pancernych – 76, samochodów i ciągników – 789, armatohaubic – 24, moździerzy – 16, armat przeciwpancernych – 18, armat przeciwlotniczych – brak.

2. Warszawską Dywizję Pancerną nie wzięła udziału w działaniach wojennych. W pełnym składzie wystąpiła tylko jeden raz: 15 sierpnia 1945 roku na lotnisku pod Loreto odbyła się defilada wszystkich jednostek dywizji z etatowym uzbrojeniem i wyposażeniem. Prawdopodobnie tego samego dnia dywizja otrzymała sztandar ufundowany przez Związek Byłych Wojskowych i Obróńców Ojczyzny w Argentynie.

Pojazdy bojowe 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej stanowiły głównie czołgi Sherman M4 w różnych odmianach i działa samobieżne Achilles i Sexton oraz samochody pancerne różnych typów: Daimler Dingo, Humber, Staghound. Do zadań rozpoznawczych wykorzystywano także bezwieżowe czołgi Stuart M3A3.

Dowódcą dywizji był gen. Bronisław Rakowski, jego zastępcą płk dypl. Franciszek Skibiński. Struktura organizacyjna 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej w latach 1945-1947 wyglądała następująco: Kwatera Główna, Szwadron Sztabowy, 2. Brygada Pancerna w składzie: Pułk 4. Pancerny „Skorpion” [oryginalna pisownia – przyp. aut.], 1. Pułk Ułanów Krechowieckich, Pułk 6. Pancerny „Dzieci lwowskich” [oryginalna pisownia – przyp. aut.] oraz 2. Batalion Komandosów (zmotoryzowanych). Ponadto w skład 2. WDP wchodziła 16. Pomorska Brygada Piechoty oraz grupa wsparcia. W skład grupy wsparcia weszły: 7. Pułk Artylerii Konnej, 16. Pułk Artylerii Lekkiej, 2. Pułk Artylerii Przeciwpancernej, 2. Pułk Artylerii Przeciwlotniczej Lekkiej. Jednostkami dywizyjnymi zostały: Pułk Ułanów Karpackich, 2. Batalion Saperów, 2. Batalion Łączności oraz 9. Kompania Zaopatrzenia. Oddziały Warsztatowe, Oddziały Sanitarne, Oddziały Medyczne, Służba Materiałowa, Żandarmeria, 9. Wysunięty Szwadron Czołgów Zapasowych, Drużyna Wywiadu Obronnego, Sąd Polowy, Pluton Opieki nad Żołnierzem, Kasa Polowa, Poczta Polowa.

W tym samym czasie co 2. Warszawską Dywizję Pancerną sformowano 14. Wielkopolską Brygadę Pancerną w składzie: 15. Pułk Ułanów Poznańskich, 10. Pułk Huzarów, 3. Pułk Ułanów Śląskich oraz oddziały brygadowe. Brygadę formowano z nadzieją na utworzenie 3. Korpusu Polskiego.

W połowie 1946 roku wszystkie jednostki 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej i innych oddziałów 2. Korpusu Polskiego, po zdaniu etatowego uzbrojenia i wyposażenia, zostały przetransportowane do Wielkiej Brytanii, roz-



Koniec marzeń o powrocie z bronią do Wolnej Polski. Czołgi Pułku Ułanów Karpackich w czasie załadunku na transportery w celu przekazania ich Brytyjczykom



Czołgi 24. Pułku Ułanów załadunek na platformy w celu zwrócenia ich Brytyjczykom



Pożegnanie z bronią i marzeniami o III wojnie światowej. Czołgi 24. Pułku Ułanów wracają do baz brytyjskich



Czołgi Pułku 4. Pancernego „Skorpion” wracają do baz brytyjskich



Pomnik 1. Dywizji Pancernej na wzgórzu w Chamboise



Pomnik Pułku 4. Pancernego u stóp Monte Cassino

lokowane w okolicach miasta York i włączone w struktury Polskiego Korpusu Przysposobienia i Rozmieszczenia, z zachowaniem numeracji i nazewnictwa jednostek. W 1947 roku większość oddziałów i pododdziałów dywizji została rozformowana. Najpóźniej, bo w październiku 1948 roku, rozformowany został 2. Szwadron Żandarmerii.

Rozformowanie oddziałów 2. Warszawskiej Dywizji Pancernej było zarazem końcem historii polskich formacji pancernych w strukturach Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie.

Odnosząc się do tytułowych ram czasowych warto wspomnieć również o rocznicowej defiladzie pojazdów 1. Dywizji Pancernej, która odbyła się 3 maja 1946 roku w Meppen. W defiladzie uczestniczyło po 4-5 pojazdów z batalionów lub pułków wchodzących w skład 1. Dywizji Pancernej. Była to zmotoryzowana defilada tej formacji. W honorowym przejeździe wzięły udział m.in. czołgi Sherman M4 i Cromwell, działa samobieżne Sexton, Carriery, samochody pancerne i transportery opancerzone różnych typów: Staghound, Humber, M14.

Źródła zdjęć: Instytut Polski i Muzeum Im. gen. Sikorskiego w Londynie oraz archiwum A. Kamińskiego

Sprostowanie
Do poprzedniego artykułu z tego cyklu wkradł się błąd edytorski, który nieopracowanemu czytelnikowi mógł zniekształcić wymowę danej informacji. Na stronie 74, wiersz 12 od góry, akapit został wklejony do poprzedniego wiersza. Poprawna forma powinna wyglądać następująco – od nowego akapitu 3: Brygada Strzelców w składzie...
Za zaistniały błąd przepraszamy
Autorzy

XII OGÓLNOPOLSKI KONKURS MODELARSKI

ZORGANIZOWANY Z OKAZJI 65 ROCZNICY
ZAKOŃCZENIA II WOJNY ŚWIATOWEJ
1945-2010

12-13 CZERWCA 2010

**CENTRUM OBYWATELSKIE
UL. DEUGA 29A, ZGIERZ**

Organizator

KLUB MODELARSKI „RADAREK” ZGIERZ

Kontakt: email: kmradarek@wp.pl,

tel: 600-239-720, tel: 507-036-240

KAGERO
Oficyna Wydawnicza

h!arte
media interaktywne

Sponsorzy konkursu



Rada Osiedla
650-cio Leśca



Urząd Miasta Zgierz
Wydział promocji UMZ



**TYGODNIK
ZGIERSKI**
ARMIA
TYGODNIK ZGIERSKI

Patroni medialni

MILITARIA

**SUPER
MODEL**
MAGAZYN MODELARSKI

EXPRESS
ilustrowany

PASMO
MAGAZYN MODELARSKI

Calmein
Grupa Biznesu

p. Agnieszka Hanajczyk
poseł na sejm RP

AGROS NOVA

p. Artur Dunin
poseł na sejm RP

MARKAB

Panzer-Aufklärungs- Abteilung 12

Walki o Grodno i w rejonie Białegostoku latem 1944 roku

ROBERT WRÓBLEWSKI

Po ciężkich zimowych walkach prowadzonych na początku 1944 roku, 12. pancerny batalion rozpoznawczy, będący częścią 12. DPanc, nie przedstawiał wielkiej wartości bojowej. 9 lutego w szpitalu w Pskowie zmarł z powodu ran jego dowódca, major Hans Wilhelm Langenfaß. Kompanie batalionu były wykrwawione i prawie nie posiadały sprzętu pancernego. W tej sytuacji dowództwo niemieckie postanowiło wycofać go z frontu wschodniego i przebroić w całości w sprzęt pancerny, tak aby stał się pełnowartościową jednostką bojową.

24 marca 1944 roku batalion otrzymał rozkaz opuszczenia frontu i odjazdu do ośrodka szkoleniowego w Wildflecken celem przebrożenia w transportery opancerzone. W tym czasie tylko 1. kompania (Pz.Sp.Kp.) posiadała pancerne samochody rozpoznawcze (Pz.SPWg). Trzy kompanie rozpoznawcze (2., 3. i 4.), mimo że z nazwy były motocyklowe, to przewożone były na samochodach ciężarowych. Brak odpowiedniego wyposażenia odbierał im możliwość realizacji zadań jakich wymaga się od tego typu pododdziałów. Kompania wsparcia (5.) była w całości zmotoryzowana.

Zgodnie z rozkazem z 3 kwietnia, 12. pancerny batalion rozpoznawczy przeformowywano według tzw. swobodnej struktury organizacyjnej „Freie Gliederung”. Reorganizacja miała zakończyć się 10 maja.

W nowej organizacji 1. Pz.Sp.Kp. uzbrojoną w pancerne samochody

rozpoznawcze połączono z nowo zorganizowaną Stab.Kp. (kompania sztabowa), 4. Pz.Aufk.Kp. (Krad) przemianowano na 1. Pz.Sp.Kp. „c”, kompanię wsparcia 5. sPz.Aufk.Kp. (mot) przemianowano na 4. sPz.Aufk.Kp. (gep), 2. Pz.Aufk.Kp. (Krad) zmieniła nazwę na 2. lePz.Aufk.Kp. (gep), a 3. Pz.Aufk.Kp. (Krad) stała się 3. Pz.Aufk.Kp. (gep). Rozwiązano wtedy lekką kolumnę rozpoznawczą lePz.Aufk.Kol. (mot). Już w kwietniu zaczęły przybywać pierwsze lekkie

Uzbrojone w działka kal. 20 mm Sd.Kfz. 250/9 były podstawowym sprzętem Pz.Sp.Kp. „c”, zastępując pancerne samochody rozpoznawcze

transportery opancerzone. Rekrutów dostarczył 3. zapasowy pancerny batalion rozpoznawczy. Okres osiągnięcia pełnej zdolności bojowej opóźnił się w związku z brakiem pojazdów pancernych. Ostatnie brakujące transportery batalion otrzymał w momencie wyjazdu na front wschodni.

Dostawy lekkich transporterów dla 1. i 2. kompanii odbywały się następująco:

22 kwietnia 1944 roku – 2 Sd.Kfz. 250 [2. lePz.Aufk.Kp. (gep)],

28 kwietnia 1944 roku – 28 Sd.Kfz. 250 [2. lePz.Aufk.Kp. (gep)],

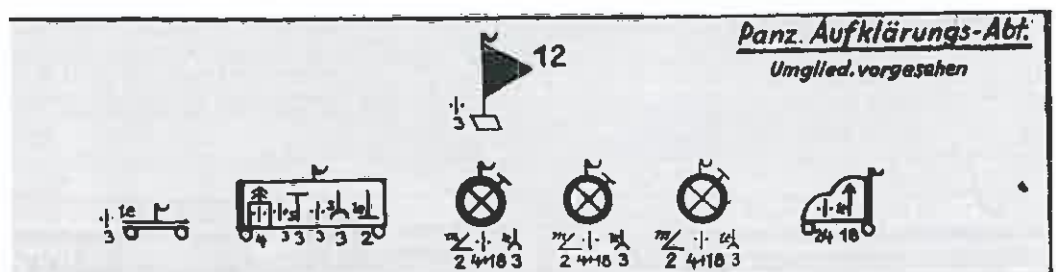
24 maja 1944 roku – 9 Sd.Kfz. 250 [1. Pz.Sp.Kp. „c”],

14 czerwca 1944 roku – 10 Sd.Kfz. 250 [1. Pz.Sp.Kp. „c”],

6 lipca 1944 roku – 6 Sd.Kfz. 250 [1. Pz.Sp.Kp. „c”].

Ponadto w okresie kwiecień-lipiec dostarczono batalionowi 54 Sd.Kfz. 251 oraz jeden ciężki pancerny samochód rozpoznawczy Sd.Kfz. 232. Łącznie batalion posiadał 55 Sd.Kfz. 250, 54 Sd.Kfz. 251, cztery ośmiokołowe Sd.Kfz. 232, sześć czterokołowych Sd.Kfz. 222, trzy czterokołowe Sd.Kfz. 223.

Graficzny obraz struktury organizacyjnej 12. pancernego batalionu rozpoznawczego w końcu 1943 roku





Dowódca 12. pancernego batalionu rozpoznawczego, major Hans Engellen

Szczegółowa struktura organizacyjna była następująca:

Sztab batalionu (Stab Abteilung):
– sztab – 2 Sd.Kfz. 251/3, 1 Sd.Kfz. 251/8.

Kompania sztabowa (Stab.Kp.):
– drużyna dowódcy – 1 Sd.Kfz. 251/3,

– pluton łączności – 3 Sd.Kfz. 223, 4 Sd.Kfz. 251/3, 2 Sd.Kfz. 251/11,
– pluton rozpoznawczy – 4 Sd.Kfz. 232, 6 Sd.Kfz. 222.

Razem ze sztabem: 10 Sd.Kfz. 251, 4 Sd.Kfz. 232, 6 Sd.Kfz. 222, 3 Sd.Kfz. 223.

1. kompania rozpoznawcza (1. Pz.Sp.Kp. „c”):
– drużyna dowódcy – 1 Sd.Kfz. 250/5,

– cztery plutony – każdy po 2 Sd.Kfz. 250/5, 4 Sd.Kfz. 250/9.

Razem: 25 Sd.Kfz. 250.
2. kompania rozpoznawcza (2. lePz.Aufk.Kp.):

– drużyna dowódcy – 2 Sd.Kfz. 250/3,
– trzy plutony – każdy po 8 Sd.Kfz. 250/1,

– drużyna wsparcia – 2 Sd.Kfz. 250/1, 2 Sd.Kfz. 250/7.

Razem: 30 Sd.Kfz. 250.
3. kompania rozpoznawcza (3. Pz.Aufk.Kp.):

– drużyna dowódcy – 2 Sd.Kfz. 251/3,
– trzy plutony – każdy po 4 Sd.Kfz. 251/1,

– pluton ciężki – 1 Sd.Kfz. 251/1, 2 Sd.Kfz. 251/2.

Razem: 19 Sd.Kfz. 251.

4. kompania wsparcia (4. sPz. Aufk.Kp.):

– drużyna dowódcy – 2 Sd.Kfz. 251/3,

– pluton moździerzy – 2 Sd.Kfz. 251/1, 6 Sd.Kfz. 251/2,

– pluton artyleryjski – 1 Sd.Kfz. 251/1, 1 Sd.Kfz. 251/3, 6 Sd.Kfz. 251/9,

– pluton saperów – 7 Sd.Kfz. 251/7.

Razem: 25 Sd.Kfz. 251.

Kompania zaopatrzenia (Vers. Kp.).

2 lipca 1944 roku batalionowi nakazano powrócić na front wschodni i w rejonie Mińska dołączyć do macierzystej 12. DPanc. Pierwsze transporty kolejowe wyjechały z Wildflecken już 5 lipca. W związku z nową organizacją i rozkazem powrotu na front wschodni, 5 lipca w pododdziałach batalionu zmieniono numery poczty polowej (zob. tabela).

Batalion skierowano do grupy zaporowej „Weidling”. Generał artylerii Helmuth Weidling był poprzednio dowódcą XXXI KPanc. Od 19 czerwca 1944 roku przebywał na urlopie, uniknął więc zagłady swoich wojsk pod Bobrujskiem. Po powrocie na front, 3 lipca 1944 roku otrzymał rozkaz dowództwa Grupy Armii „Środek” zorganizowania grupy zaporowej (Sperrverband) z zadaniem ochrony rejonu na zachód od puszczy Nalibockiej przed działaniami partyzantów i regularnych oddziałów armii radzieckiej. Sztab grupy miał zostać zorganizowany z przydzielonych oficerów oraz rozbitków sztabu XXXIX KPanc, który stracił dwóch kolejnych dowódców. Ponieważ, jak się okazało, sztab XXXIX KPanc nie został zniszczony i przejął dowodzenie na północnym odcinku obrony 4.

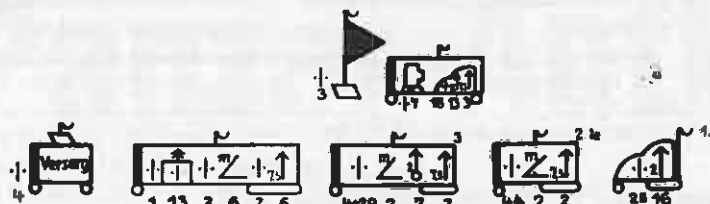
Armii, rozkazano sztabowi VI KA, który również stracił dowódcę, wraz z jednostkami korpusnymi połączyć się ze sztabem generała Weidlinga. Stało się to w miejscowości Świridy 10 lipca o 9.30. Generał porucznik Ralph Graf von Oriola czasowo dowodzący VI KA powrócił na dawne stanowisko w 299. DP, której rozbite pododdziały zbierały się na zapleczu frontu. Od tej pory grupa była nazywana Korpusem „Weidling”.

12. pancerny batalion rozpoznawczy 8 lipca przydzielono generałowi Weidlingowi. Pierwszym zadaniem batalionu miało być zamknięcie luki we froncie w rejonie Bielica – Mociewiczze pomiędzy prawym skrzydłem grupy zaporowej „Weidling” a grupą „von Vormann” (resztki 9. A). Jednak przybycie batalionu opóźniło się. Dowódca 4. Armii, generał piechoty Kurt von Tippelskirch, 9 lipca przed południem poinformował generała Weidlinga, że batalion przybędzie dopiero w nocy. Lukę pomiędzy Porzeczem (7 km na zachód od Bielicy) i grupą „von Vormann” w rejonie Orli w tej sytuacji powinna zamknąć część 50. DP (na odcinku do Mociewicz). Pierwsze transporty 12. pancbrozp przez Białystok, Wołkowysk, Roś i Mosty wieczorem dotarły do stacji Różanka. Batalion został podporządkowany generałowi majorowi Alexanderowi von Pfuhlsteinowi, dowódcy 50. DP.

Zadaniem batalionu była osłona otwartej prawej flanki 50. DP na odcinku Orla – Bielica (wyłącznie) wzdłuż Niemna. Jednocześnie batalion miał prowadzić rozpoznanie na południe od Niemna drogami prowadzącymi na południowy wschód do linii Wielka Wola – Miedwinowicze – Zdzieciół oraz na północ od Niemna wzdłuż dróg na północny wschód do Boćkowicz – Nowona – Żabielowa.

Fabrycznie nowe transportery opancerzone Sd.Kfz. 250 i 251 przed wysłaniem do jednostki bojowej





Bezpośrednio po rozładunku pododdziały batalionu przystąpiły do realizacji postawionych przed nim zadań. Rano 10 lipca batalion zameldował, że oczyścił rejon Mociewisze – Piaskowce – Zblany – Bielica – Tobola oraz wspomógł 123. pgren w utworzeniu linii obronnej możliwie daleko na wschodzie. O 8.00 zameldował, że Orla nie jest zajęta przez Rosjan, ale most przez Niemen jest zniszczony. Warto w tym miejscu dodać, że w rejonie Orli znajdowało się pięć brodów przez Niemen.

W międzyczasie generał Weidling rozkazał, aby 12. pancbrozp ześrodkował się jako rezerwa korpusu w rejonie wsi Domowce, przy głównej szosie z Lidy do Grodna. Łączność zabezpieczyć miał 46. korpusny batalion łączności. Jedna grupa rozpoznawcza miała pozostać w Orli dopóki nie zostanie złuzowana przez 50. DP. Batalion otrzymał też rozkaz rozpoznania podejść i możliwości działań bojowych w rejonie miejscowości Żołudek, wzdłuż drogi na północny wschód i w rejonie miasteczka Wasiliszeki.

O 19.50 grupa rozpoznawcza znajdującą się w Orli zameldowała, że sytuacja się zaostrzyła. Na południe od miejscowości słychać było pojazdy gąsienicowe, a do samej Orli wjechało trzech radzieckich kawalerzystów, z których dwóch zastrzelono, a jeden uciekł. Grupa poprosiła o wsparcie piechoty z 123. pgren.

W nocy z 10 na 11 lipca korpus „Weidling” wycofał się na dalej na

zachód położoną linię obronną. 12. pancbrozp całością posiadanych sił ześrodkował się w Wasiliszkach. Z batalionu dotychczas dotarł sztab, kompania sztabowa, 1. kompania rozpoznawcza i 4. kompania wsparcia. Transporty z 2. i 3. kompanią opóźniły się. Już rankiem 11 lipca dwie radzieckie dywizje kawalerii z 3. KK Gw wsparte czołgami przełamały się w kierunku Wasiliszek, trzecia dywizja w kolumnach zmotoryzowanych przeszła przez nieobsadzony odcinek frontu, docierając o 11.30 do skrzyżowania dróg 13 km na północny zachód od Wasiliszek, skąd ruszyła dalej w kierunku południowo-zachodnim, zajmując w konsekwencji Nowy Dwór. W tej sytuacji część oddziałów generała Weidlinga zajęła pozycje przejściowe trochę dalej na zachód, część wyruszyła na jeszcze dalsze pozycje obronne (Rote Stelung), aby pod Ostryną zatrzymać radzieckie kolumny. O 13.40 radzieckie czołgi wdarły się do Wasiliszek. 12. pancbrozp cały dzień pozostał w rejonie na południowy zachód od Wasiliszek, powstrzymując dalsze ataki radzieckiej kawalerii. Rano 12 lipca batalion wyruszył w kierunku Ostryny.

Zanim Niemcy zdążyli pod Ostryną zorganizować obronę, miasteczko zostało zajęte przez Rosjan. Silne grupy zmotoryzowane ruszyły rankiem w kierunku zachodnim na Jezioro. Ta sytuacja wymusiła odwrót korpusu „Weidling” całością sił na pozycję Rote Stelung. Odwrót rozpoczął się

Graficzny obraz struktury organizacyjnej pancernego batalionu rozpoznawczego według etatu z 1 kwietnia 1944 roku

już o 11.30. 12. pancbrozp został podporządkowany generałowi porucznikowi Hermannowi Flörke, z zadaniem zatrzymania dalszego marszu Rosjan. Batalion po dotarciu w wyznaczony rejon powstrzymał i odrzucił ataki radzieckich oddziałów, które wycofały się na przedpolą Ostryni.

Po południu 50. DP poprosiła o przydzielenie części 12. pancbrozp celem przeprowadzenia rozpoznania na południowym odcinku w rejonie Łunna – Wołpa.

W tej sytuacji rankiem 13 lipca, w rozkazie dziennym Nr 33/44 generał Weidling polecił 50. DP użyć do ochrony skrajnego prawego skrzydła i wsparcia obrony Niemna 12. pancbrozp. Batalion po południu powinien zostać zwolniony przez generała Flörke i wieczorem skoncentrować się w miejscowości Struga.

Jednak sytuacja na froncie była bardzo dynamiczna. Radziecki 3. KK Gw od północy zbliżał się do Grodna. Jego 6. DK Gw, po zajęciu poprzedniego dnia Porzecza, gdzie zaskoczyła i zdobyła transport czołgów 5. DPanc (4-6 Pz IV), ruszyła wzdłuż torów prosto na Grodno. Również 5. DK Gw, poruszając się w rejonie Nowej Rudy w przesmykach pomiędzy jeziorami, wtargnęła już do wielkich lasów Nadleśnictwa Grodno. W tej sytuacji 12. pancbrozp potrzebny był do zabezpieczenia obszaru na północ od Grodna. Generał Weidling orzekł, że batalion natychmiast przechodzi pod jego osobiste rozkazy z zadaniem rozpoznania rejonu na północ od linii jezior – Grodno.

Zadanie rozpoznania:

– Gdzie i w jakiej sile jest nieprzyjaciel na linii Jezioro – jeziora – Porzecze i przekroczył drogę Porzecze, Druskienniki.

– Gdzie w rejonie rozpoznania znajdują się własne siły.

Jednocześnie szef sztabu korpusu, pułkownik Willy Mantey, za pośrednictwem grupy „von Vormann” zwrócił się do 12. DPanc z pytaniem gdzie znajdują się dwie brakujące kompanie 12. pancbrozp i poprosił o ich przybycie. Batalionowi nadal brakowało 2. i 3. kompanii. Transporty kolejowe z ich pododdziałami podczas przejazdu przez miejscowość Roś zostały przechwycone przez oficerów macierzystej 12. DPanc, której oddziały tylowe właśnie przemieszczały się do tego rejonu. Nakazano ich rozładunek i użycie bojowo na odcinku dywizji.

O 11.45 12. pancbrozp został podporządkowany grupie policyjnej „von Gottberg” i otrzymał rozkaz natychmiastowego ześrodkowania się w Grodnie. Poprzedni rozkaz był już nieaktualny. Batalion miał z Grodna ruszyć do kontrataku w kierunku północnym. Jednocześnie major Hans Engelen, który już od pewnego czasu dowodził batalionem, został oficjal-



Wnętrze wozu dowodzenia Sd.Kfz. 250/3

nie mianowany jego dowódcą. Major Engelen był dotychczas podkomendnym generała Weidlinga i zajmował stanowisko adiutanta (IIa) w sztabie XXXXI KPanc.

Zgodnie z nowym rozkazem batalion wyruszył natychmiast. Major Engelen podzielił batalion na trzy grupy rozpoznawcze. Pierwsza grupa miała zabezpieczyć zakręt drogi 10 km na wschód od Grodna, druga zając Grandzicze i uderzyć dalej na północ i wschód, trzecia miała zabezpieczyć rejon Kaplicy Wielkiej.

Batalion meldował:

13.45: Szpica o godz. 13.30 pod 2 (zakręt drogi 10 km na wschód od Grodna),

14.10: O godz. 14.00 szpica wschodnia krawędź 1 (Grodno),

14.25: O godz. 14.17 dowódca zameldował się u podpułkownika Ulmsa,

16.22: O godz. 16.00 marsz rozpoczęty. W naszych rękach 17 (Grandzicze).

W Grandziczach obronę organizowała grupa dowódcy 17. ppol SS podpułkownika Lechtalera w składzie: sztab pułku, część I batalionu, dywizjon przeciwlotniczy SS Hauptsturmführera Hubertusa Fiebingera. Na prawo od niego znajdowała się grupa dowódcy 22. ppol SS pułkownika Harrisona w składzie: sztab pułku z I i II batalionem (w Putryszkach i na okolicznych wzgórzach), II batalion 1068. pgren (dwie kompanie w rejonie Kościółkowszczyzna – cegielnia), batalion 51. pochr i batalion żandarmerii (północne obrzeża Grodna – Stanisławów). Właśnie w tym czasie do rejonu Dworu Ostrów na północ od Kaplicy Wielkiej dowieziono ciężarówkami zbiorczy batalion 530. pgren pod dowództwem majora Fritza Schrötera w składzie: sztab, trzy kompanie grenadierów (8 oficerów, 1 urzędnik, 76 podoficerów, 194 żołnierzy, 9 Hiwi, 18 lekkich i 2 ciężkie karabiny maszynowe, 2 moździerze). Batalion został podporządkowany pułkownikowi Harrisonowi. Jednocześnie do obrony Wiercieliszek w ramach 2. ppol SS Standartenführera Güntera Anhalta skierowano zbiorczy batalion 529. pgren pod dowództwem majora Wenkela w składzie: sztab i trzy kompanie grenadierów (7 oficerów, 1 urzędnik, 44 podoficerów, 213 żołnierzy, 4 Hiwi, 16 lekkich karabinów maszynowych, 1 średni moździerz i 19 pistoletów maszynowych).

Gdy pojazdy rozpoznawcze drugiej grupy batalionu po dotarciu go Grandzicz ruszyły w kierunku wschodnim, natychmiast dostały się pod ciężki ostrzał prawoskrzydłowych oddziałów radzieckiej 6. DK Gw, która zajmowała rubież wzgórze 181,1 – Małyszczyna – Kulbaki.

Batalion meldował:

16.49: O godz. 16.30 pod 24 (wzgórze 181,1) dwa działa przeciwpancerne, dwie rusznice przeciwpancerne i strzelcy. Jeden własny pojazd został trafiony. ▶



Sd.Kfz. 250/3 na stanowisko dowodzenia jednego z pododdziałów na froncie wschodnim latem 1944 roku



Jednostka	Numer poczty polowej
Sztab	02297
Kompania sztabowa	02297 A
1. kompania	03033
2. kompania	03815
3. kompania	04435
4. kompania	05826
Kompania zaopatrzenia	29223



Rejon walk pod Grodnem
[http://www.mapywig.org/]

17.26: Ciężka walka z nieprzyjacielskimi działami przeciwpancernymi i strzelcami 80 m na wschód od 17 (Grandzicze).

Mimo że silne oddziały 6. DK Gw obsadziły Małyszczynę, ostatecznie po ciężkich walkach wszystkie jej ataki na Grodno zostały krwawo odparte. Grupa rozpoznawcza zabezpieczyła rejon Grandzicz i samochodami pancernymi dozorowała drogę do Grodna.

Jednak w tym samym czasie radziecka kawaleria uderzyła na Wiercieliszki i Putryszki. 2. ppol SS przed groźbą radzieckiego przełamania zajął linię Żydomi – Toboła – Wiercieliszki. Nowo przybyły batalion 529. pgren (Wenkel) wspólnie z II batalionem policji odparł wszystkie ataki na Wiercieliszki. Jednak pękła obrona prawego skrzydła 22. ppol SS, które nie wytrzymało koncentrycznego uderzenia 5. DK Gw. Połączenie z 2. ppol SS zostało przerwane, a radziecy kawalerzyści słabymi siłami przerwali się do szosy Grodno – Jezioro oraz wtargnęli do Putryszek. Znajdująca się na północny wschód od Grodna trzecia grupa rozpoznawcza 12. pancbrozp natychmiast ruszyła do kontrataku.

Batalion meldował:

18.45: Natychmiast uderzenie z południa na tę miejscowość (Putryszki).

18.53: Rosjanie w sile dwóch kompanii z artylerią i działami przeciwpancernymi atakują z północy w rejonie 3 km na północny wschód od 6 (Kaplica). Własne silne grupy rozpoznawcze pod 17 (Grandzicze), 7 (Putryszki) i 2 (zakręt drogi 10 km na wschód od Grodna).

O 20.00 Obergruppenführer Curt von Gottberg zameldował: Kontratak 12. pancbrozp w toku, oczyszczenie włamania robi się już zauważalne. 12. panc-

brozp ma następnie za zadanie oczyścić z przeciwnika rejon Kulbaki – Grandzicze.

Jednak wraz z nastaniem ciemności kontratak batalionu przerwano. Lukę zamierzano zamknąć porannym kontratakiem odwodowego II batalionu kapitana Schustera z 122. pgren 50. DP, który już wyruszył w wyznaczony rejon. Batalion grenadierów został podporządkowany Standartenführerowi Anhaltowi (2. ppol SS).

Po meldunku dowódcy grupy rozpoznawczej, major Engelen uznał, że włamania nie będzie można zlikwidować tylko jej siłami. Toteż w nocy z 13 na 14 lipca ściągnął na południe od Putryszek większość sił batalionu jakimi dysponował. Pozostały tylko zabezpieczenia pod Grandziczami. Kontratak batalionu ruszył o 4.00. Wsparły go pododdziały 22. ppol SS. Putryszki szybko zostały odzyskane.

Batalion zameldował:

6.02: Droga od 6 (Kaplica) do 7 (Putryszki) wolna od przeciwnika. Rozproszone oddziały z 2. i 22. ppol znajdują się w 7 (Putryszki).

Grupy rozpoznawcze batalionu oczyszczając z wojsk radzieckich rejon włamania na odcinku szerokości 6 km wdali się od 2 do 4 km w głąb ugrupowania wojsk radzieckich. Rosjanie zareagowali bardzo gwałtownie, wprowadzając do walki coraz to większe siły. Z północy uderzyła cała 5. DK Gw, a z północnego wschodu część 352. DS. Wywiązały się nadzwyczaj krwawe walki, zwłaszcza w rejonie wzgórz na wschód i północny wschód od Putryszek. Jednocześnie przed południem radziecki 65. pk z 32. DK wdarł się do Wiercieliszek, a 878. ps z 290. DS do Żydonii zagrażając tyłom batalionu.

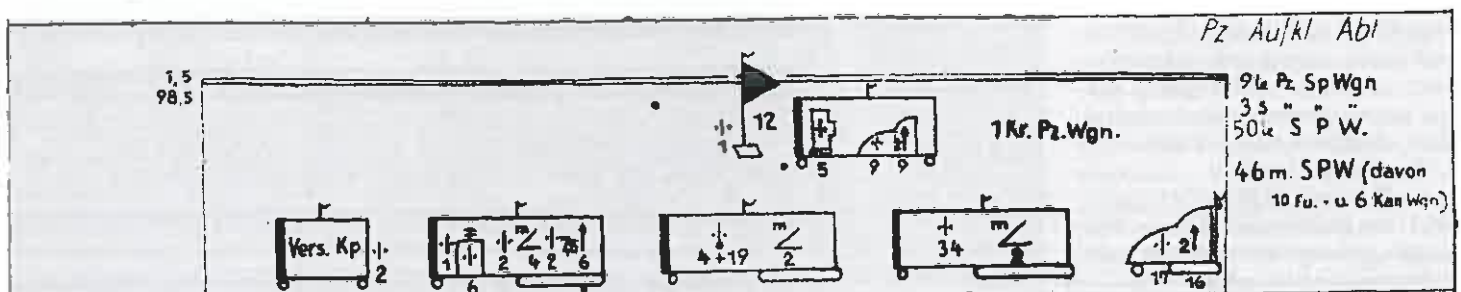
Graficzny obraz struktury organizacyjnej 12. pancernego batalionu rozpoznawczego z 1 sierpnia 1944 roku

Do 13.00 batalion odparł cztery radzieckie ataki w sile od batalionu do pułku, niejednokrotnie w kontratakach odrzucając przełamujące się radzieckie oddziały. W tym czasie wykrwawione bataliony 22. ppol SS nawiązały połączenie z lewym skrzydłem 2. ppol SS i zbudowały nowy front obrony w linii 300 m na północ od drogi (Putryszki – Wiercieliszki) – środek wsi Putryszki – wzdłuż linii kolejowej do Dworu Ostrów.

Batalion zameldował, że w tych walkach zginęło 450 radzieckich żołnierzy, a batalion według szacunków zniszczył 7 dział przeciwpancernych, 4 lekkie działa piechoty, ponad 50 ciężkich i lekkich karabinów maszynowych, 30 wozów konnych i 10 samochodów. Pod wieczór zgodnie z rozkazem generała Weidlinga rozpoczęło się luzowanie batalionu. Sztab batalionu z kompanią sztabową i 4. kompanią wsparcia otrzymał rozkaz ześrodkowania się w rejonie na południowy zachód od Putryszek. Natomiast 1. kompania rozpoznawcza pod dowództwem porucznika Junga miała po odpoczynku wyruszyć do Obuchowa przeciw radzieckiemu włamaniu w Żydomi, gdzie nieustannie atakujące 95. i 290. DS przełamały pozycje grupy pułkownika Hansa Treptowa z grupy dywizyjnej generała Flörke, przekroczyły tory kolejowe i o 19.00 czołowym pododdziałem dotarły do szosy Grodno – Skidel na północ od Obuchowa.

Już wieczorem feldmarszałek Walter Model, dowódca GA „Środek”, postanowił, że w ciągu dwóch dni cały Korpus „Weidling” (grupa korpusna „von Gottberg”, grupa dywizyjna „Flörke”, 50. DP), wycofa się z Grodna i całością sił zajmie obronę na zachodnim brzegu Niemna.

Jednak znów w rejonie pomiędzy Putryszkami i Wiercieliszkami uderzyły wojska radzieckie. Po raz kolejny batalion całością sił został użyty do powstrzymania Rosjan. Batalion przeprowadził wówczas pomyślny nocny bój, oczyszczając rejon drogi z wojsk radzieckich. Zgodnie z kolejnymi rozkazami sztab batalionu z kompanią sztabową i 4. kompanią wsparcia od 1.00 15 lipca zaczął ześrodkowywać się w Grodnie, aby o 7.00 osiągnąć gotowość bojową. Natomiast kompania porucznika Junga została podporządkowana 2. ppol SS w rejonie Kozłowicz. Major Engelen nawiązał połączenie telefoniczne ze sztabem





Obergruppenführera von Gottberga, otrzymał wówczas polecenie zabezpieczenia podejść do Grodna od północy. Wozy pancerne natychmiast wyruszyły na pozycje. W rejonie tym radzieckie ciężkie ataki 6. DK Gw trwały cały dzień. Pododdziały batalionu, wspierając piechotę, niejednokrotnie w kontratakach odzyskiwały stare pozycje. Ostatecznie wszystkie radzieckie ataki po zniszczeniu jednego dział pancernego i jednego czołgu z 198. pcz zostały powstrzymane.

Rejon walk pod Indurą i Pohoranami [http://www.mapywig.org/]

Wnętrze kolejnego wozu dowodzenia Sd.Kfz. 250, front wschodni, lato 1944 roku



W tym czasie kompania porucznika Junga (1. Pz.Sp.Kp. „c”) do 13.45 wspierała obronę piechoty Standartenführera Anhalta z zadaniem odzyskania starych linii obronnych na wschód od wzgórza 143 (2 km na zachód od Kozłowicz). Następnie otrzymała rozkaz przemarszu na południe, aby na południowy zachód od Obuchowicz zameldować się na stanowisku dowodzenia pułkownika Hansa Treptowa. Kompania dotarła po około godzinnym przemarszu i natychmiast została skierowana do kontrataku przeciw przełamującym się oddziałom radzieckim. Kontratak przeprowadzony w trudnym, podmokłym terenie załamał się po stracie jednego pojazdu zniszczonego ogniem przeciwpancernym i drugiego, który ugrzązał w bagnie. Rosjanie kontynuując atak dotarli czołgami w rejon Migowa nad Niemnem. W tej sytuacji kompania porucznika Junga otrzymała rozkaz dołączenia w Grodnie do głównych sił batalionu.

O 20.30 kompania dotarła do Grodna. Major Engelen zwrócił się po dalsze rozkazy. Otrzymał wtedy polecenie przekroczyć w Grodnie Niemien i skierować się do miejscowości Kołpaki pod rozkazy generała Weidlinga. Batalion wyruszył natychmiast. W Kołpakach otrzymał dalsze rozkazy. Miał przeprowadzić rozpoznanie w kierunku rzeki, nie dopuścić do sforsowania jej przez Rosjan oraz zabezpieczyć zajęcie pozycji obronnych nad Niemnem przez 783. batalion saperów budowlanych majora Eisa i 1069. pułk grenadierów podpułkownika Hansa Fritsche z grupy generała Flörke.

Batalion meldował:

1.30: O godz. 24.00 północna grupa rozpoznawcza zameldowała – Tam już wielu grenadierów na pozycjach.

4.40: Czołgi nieprzyjaciela i 40 strzelców na północ od Migowa.

5.00: Hałas pojazdów pancernych na wschód od Kowalców (5b), poza tym most (niemiecki most pod Komotowem).

Jednak większe niebezpieczeństwo 16 lipca powstało bardziej na południu. Prawe, skrajne skrzydło korpusu i armii było otwarte, gdyż nad Świsłoczą w rejonie Prokopowicz – Koniuchy nie było oddziałów niemieckich. Ten odcinek frontu miał obsadzić 121. pgen, który jeszcze znajdował się na przyczółku pod Komotowem na wschodnim brzegu Niemna. 12. batalion rozpoznawczy otrzymał polecenie zabezpieczyć odcinek Świsłocz do czasu przerzucenia 121. pgen oraz nawiązać połączenie z lewym skrzydłem prawego sąsiada, jakim była jego macierzysta 12. DPanc.

Batalion meldował:

8.15: Grupy rozpoznawcze ściągnięte po przejęciu ochrony przez batalion saperów i 1069.

12.15: Własne rozpoznanie na wzgórzu (156) 1,5 km na południowy wschód

od Prokopowicz. Punkt dowodzenia Dwór Łtoradz 2 km na południowy zachód od Indury.

W tym czasie lewoskrzydłowy oddział 12. DPanc, którym był pododdział grupy pułkownika Rudolfa Demme, zajmował stanowiska pod Jermoliczami, Jądkiewiczami i Gliniczami ustawiony frontem na północ i północny wschód. Pułkownik Demme był dowódcą 59. pgenpanc z 20. DPanc rozbitej pod Bobrujskiem. 8 lipca na rozkaz dowódcy 2. Armii dowódcą 20. DPanc generał porucznik Mortimer von Kessel z resztek oddziałów bojowych swojej dywizji wystawił grupę bojową. Grupa została podporządkowana 12. DPanc. 16 lipca składała się ona ze:

- sztabu 59. pgenpanc: dowódca pułkownik Rudolf Demme,

- batalionu grenadierów pancernych majora Georga Heima (resztki 112. pgenpanc),

- batalionu grenadierów (fizyliarów?) majora Eichenlauba (batalion z 341. DP),

- batalionu fizyliarów majora Heinza-Georga Lemma (I batalion 27. pfiz z 12. DP),

- pancernej kompanii saperów podporucznika Karla-Heinza Schade (z 92. pancbsap).

Łącznie: ponad 500 żołnierzy w oddziałach bojowych, 4 działa przeciwpancerne i 1 czołg Pz IV.

Prawym sąsiadem grupy „Demme” na pozycjach pod Siedzieniewiczami była 2. i 3. kompania rozpoznawcza 12. pancbrozp. W tym dniu kompanie te posiadały razem 194 żołnierzy w oddziałach bojowych. Oddziały te znajdowały się już w trakcie odwrotu za Świsłocz. Krótko po 13.00 pojawiły się pierwsze oddziały radzieckiej 199. DS. Jej czołowy batalion piechoty przekroczył Świsłocz przy młynie Wojtowszczyzna i zajął Rogacze. Wtedy, o 13.20, oddział osłonowy grupy pułkownika Demme wysadził most w Jermoliczach. Rosjanie ruszyli do przodu w kierunku północno-zachodnim i zajęli Dwór Lachnowo. Dowódca 50. DP, generał von Pfuhlstein, wysłał w zagrożony rejon 150. dppanc majora Siegfrieda Kuhra (sztab i 1. bateria). Dywizjon wraz z przydzielonymi artylerzystami (większość uzbrojona tylko w pistolety) z 13. kompanii dział piechoty 123. pgen zajął pozycje w Prokopowiczach. 12. pancbrozp wzmocniony w międzyczasie przez 1. kompanię rowerową podporucznika Muhsa (około 30 ludzi) z 150. batalionu fizyliarów otrzymał polecenie, aby wojska radzieckie wyrzucić z powrotem za Świsłocz i w Gliniczach nawiązać połączenie z grupą „Demme”. Gdy batalion rozpoczął początkowo pomyślny kontratak, Rosjanie wprowadzili nowe siły piechoty, które wsparły ogniem katiusz i moździerz. W ciężkim ogniu kontratak batalionu został odrzucony. Radziecki 619. ps ▶



z 199. DS zajął Łuckowlany i wzgórze 156. Jednocześnie radziecka artyleria położyła potężny ogień z katusz na Prokopowicze, zmuszając grupę majora Kuhra do opuszczenia wsi. Gdy o 19.00 Rosjanie rozpoczęli atak, grupa pośpiesznie zajęła opuszczone pozycje, otwierając ogień z całej posiadanej broni. Ten atak już nie miał powodzenia. Teraz 12. pancbrozp ruszył do zdecydowanego kontrataku i o 20.30 odzyskał wzgórze 156, odrzucając Rosjan na Łuckowlany. Wkrótce również Bobrowniki i Rogacze znalazły się w rękach niemieckich, mimo że wsie te znajdowały się przed główną linią obronną. Major Engeliem wysłał jedną grupę rozpoznawczą w kierunku Mogilan celem uzyskania połączenia z 12. DPanc. Tutaj doszło do spotkania z maszerującą od południa przez Koniuchy i Kozły grupą „Noeske” (2. i 3. kompania 12. pancbrozp wsparte niszczycielami czołgów Jagdpanzer IV z 2. dppanc). Major Hubertus Noeske latem 1943 roku był dowódcą 12. pancbrozp, a teraz zajmował stanowisko adiutanta (IIa) w sztabie 12. DPanc. Dowódca dywizji, generał porucznik Erpo Freiherr von Bodenhausen, zaniepokojony możliwością przerwania się Rosjan na swoim lewym skrzydle (stylk 2. i 4. Armii), wysłał na odcinek

sąsiada silną grupę pancerną. Grupa majora Noeske włączyła się do działań. W walkach ranny został porucznik Albert Schulz, dowódca 2. kompanii rozpoznawczej.

Rankiem następnego dnia major Engeliem z posiadanymi siłami przystąpił do likwidacji włamania na wschód od Prokopowicz. Działania jego wsparta grupa majora Noeske, która przez Mogilany uderzyła w kierunku wzgórza 156. Radzieckie oddziały nie wytrzymały tego koncentrycznego uderzenia i wycofały się za Świsłocz. Major Engeliem zameldował, że o 9.50 stara linia obrony została zajęta.

12. pancbrozp przez cały dzień pozostał w rejonie Prokopowicz i zabezpieczał zajęcie pozycji przez 121. pgren przerzucany z kierunku północnego. Rosjanie po doświadczeniach z dnia poprzedniego nie ponowili ataku. Również grupa majora Noeske pozostała na stanowiskach, częściowo w pasie 50. DP. Po południu w rejonie Ołda – Koniuchy – Kozły oddziały wydzielone radzieckiej 3. Armii przeszły Świsłocz i uderzyły na jej pozycje. Atak został odparty przez kompanie rozpoznawcze całą posiadaną bronią w odległości zaledwie 150 m przed liniami obronnymi.

Zbliżenie uzbrojenia
Sd.Kfz. 232

Przejmowanie pozycji przez 121. pgren pułkownika Wernera Neumanna trwało do rana 18 lipca. Po jego zakończeniu 12. pancbrozp otrzymał polecenia przegrupowania się do odwodu korpusu w rejonie 2 km na południe od Indury. Wkrótce, zgodnie z nowym rozkazem generała Weidlinga, batalion natychmiast wyruszył w rejon Pohoran, gdzie radziecka 139. DS przerwała obronę na styku 50. DP i grupy dywizyjnej „Flörke”, a przedpołudniowa próba likwidacji zagrożenia nie powiodła się. Batalion rozpoznawczy miał osłonić działania I batalionu majora Kurta Winklera z 101. pgren, polegające na zaryglowaniu włamania i zbudowaniu nowej linii obronnej w obszarze pomiędzy Pohoranami i Doroszewiczami. Pododdziały 12. pancbrozp, wsparte przez jedną kompanię 1057. dppanc, zajęły wyznaczone pozycje na zachód od kolonii Kołpaki. Jednak zanim batalion majora Winklera zbudował linię obronną, o 18.10 Rosjanie uderzyli ponownie. Główny kierunek ataku prowadził z Rudawicy wzdłuż drogi na Pohorany na odcinku 122. pgren. Walki miały niezmiernie zacięty i krwawy charakter. Ostatecznie resztki 122. pgren wsparte przez 12. pancbrozp udaremniły wszystkie zamiary radzieckich oddziałów i utrzymały słaby rygiel zaporowy w linii skrzyżowanie dróg 1 km na zachód od Rudawica – folwark Kwasówka – wschodnia krawędź Pohoran. Jak zameldował generał von Pfuhlstein oficerowie, podoficerowie i żołnierze 122. pułku walczyli do skrajnego wyczerpania. Po tych walkach już wcześniej ciężko doświadczony 122. pgren przestał praktycznie istnieć. Jeszcze 15 lipca zaginął dowódca pułku major Heinrich Glasmachers oraz zginął dowódca II batalionu kapitan Schuster,

Sd.Kfz. 251/2 z moździerzem kal. 80 mm stanowiły uzbrojenie 4. kompanii wsparcia



teraz w walkach o Pohorany zginął dowódca I batalionu kapitan Hubertus More. Na dowódcę resztek pułku wyznaczony został major Kuhr.

Tego dnia o 10.30 w Łosośnej, w pobliżu miejsca stacjonowania sztabu korpusu w Bakunach, rozbił się samolot Fieseler Storch, którym leciał dowódca 4. Armii, generał piechoty Kurt von Tippelskirch. Dowódca został ciężko ranny, toteż generał Weidlig przejął do 21 lipca dowodzenie armią, generał Flörke w tym czasie dowodził korpusem. Również od tego dnia grupa „Flörke” zmieniła nazwę na „grupę bojową 14. DP” (Kampfgruppe 14. I.D.).

W nocy 12. pancbrozp powrócił do rezerwy korpusu w rejonie Dworu Nowosiółki. Również w ten rejon 50. DP wysłała jedną baterię z armijnego dywizjonu przeciwpancernego kapitana Dehmena (1057. dppanc).

Rano 19 lipca po silnym wsparciu artyleryjskim wojska radzieckie ponownie uderzyły w rejonie Pohoran. Obrona niemiecka pękła w wielu miejscach. Początkowo pomyślny kontratak I batalionu 101. pgren został najpierw ciężko oflowany, następnie zatrzymany przeciwnym kontratakiem. Kiedy o 10.10 potężna salwa katiusz przykryła Pohorany kościelne (wschodnie) resztki pozbawionego dowódców 122. pgren wpadły w panikę (major Kuhr jeszcze nie przybył). Pułk, nie będąc bezpośrednio zagrożony, opuścił Pohorany kościelne, do których szybko wkroczyli Rosjanie. Jeden batalion 718. ps z 139. DS ruszył na Chlistowicze i dale na Horny. Już o 10.25 rozpoczęło się wcześniej zaplanowane niemieckie bombardowanie rejonu włamania. Bombardowanie trwało do 12.00. W międzyczasie 12. pancbrozp wsparty jedną baterią dział przeciwpancernych z 1057. dppanc zajął pozycje ryglujące 1,5 km na zachód od Kolonii Kołpaki. Ostatecznie około 14.30 Rosjanie zastali powstrzymani, a wojska niemieckie utrzymały się na linii: wzgórze 2 km na północny wschód od Łaszy – las na południe od Likówki – zachodnia część

Numerы etatów (K.St.N.) pododdziałów w pancernym batalionie rozpoznawczym dywizji pancerniej (Pz.Div. 44) latem 1944 roku

Es gilt für:	KStN	KAN
Panz.-Aufkl.Abt. (gp.)		
Stb.u.Stbs.Kp.Panz.-Aufkl.Abt. (gp.) (f.G.)	1109 (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1109 (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +
Panz.-Sp.Kp.o (f.G.)	1162 o (f.G.) v.1.4.44 +	1162 o (f.G.) v.1.4.44 +
1e.Panz.-Aufkl.Kp. (gp.) (f.G.)	1113 (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1113 (gp.) (f.G.)
Panz.-Gren.Kp. o (gp.) (f.G.)	1114 o (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1114 o (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +
Panz.-Aufkl.Kp. (gp.) (f.G.)	v.1.7.44 +	als Anhalt
(T.E.) Führ.schw.Kp.a (gp.) (f.G.)	1121 a (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1121 a (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +
(T.E.) schw.Kan.Zg. (7,5 cm) (gp.) (f.G.)	1125 (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1125 (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +
(T.E.) 8 cm Gr.W.Zg. (5 Gr.7.) (gp.) (f.G.)	1126 a (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1126 a (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +
(T.E.) Pl.Zug a (gp.) (f.G.)	1124 a (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1124 a (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +
Versorg.Kp.Panz.-Aufkl.Abt. (gp.) (f.G.)	1180 (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +	1180 (gp.) (f.G.) v.1.4.44 +

Pohoran – wzgórze 144 – północna krawędź Doroszewicz. W tym czasie przygotowywany był kontratak. Po południu przybył major Kuhr i przejął dowodzenie nad wszystkimi niemieckimi jednostkami w rejonie włamania. Wkrótce otrzymał dodatkowe wsparcie, z którym jako grupa uderzeniowa „Kuhr” miał o 18.00 przeprowadzić kontratak. W skład grupy weszły: resztki 122. pgren, część 12. pancbrozp, jedna kompania 150. bsap, jedna kompania 150. bfiz, I batalion 101. pgren, 2. kompania 185. BDzSzturm (2 StuG III, 4 StuH 42).

Kontratak w celu odzyskania folwarku Kwasówka, wschodniej części Pohoran i Doroszewicz rozpoczął się planowo o 18.00 po dziesięciominutowym wsparciu lotnictwa i artylerii. Pułki 139. DS nie wytrzymały zdecydowanego uderzenia i wolno ustępowały z pozycji. Grupie szturmowej z 14. DP w kontrataku jeszcze wieczorem udało się zająć Doroszewicz. Jednak atak na Pohorany kościelne załamał się po stracie działa szturmowego StuH 42. Uporczywe walki ze stale kontratakującymi siłami Rosjan przeciągnęły się do późnych godzin nocnych. Niemieckie oddziały przesuwały się na wschód z dotychczasowego frontu ryglującego osiągnęły linię: zachodnia krawędź Pohoran kościelnych – wschodnie zbocza wzgórza 128 (1 km na południowy zachód od Doroszewicz) – Doroszewicz. Rosjanie wprowadzili nowe siły, przerzucając ze wschodniego brzegu Niemna 238. DS., która odzyskała Doroszewicz. Ostatnim akordem walk było zniszczenie pod Pohoranami dwóch radzieckich czołgów. Dalsza część nocy przebiegła spokojnie.

Dowództwo korpusu rozkazało, że gdy tylko pododdziały 12. pancbrozp zakończą realizację zadań należy je znowu doprowadzić do rezerwy korpusu pod Dworem Nowosiółki. O 24.00 batalion zameldował, że większość sił już skoncentrowała się w nakazanym rejonie.

20 lipca przed południem 12. pancbrozp nadal znajdował się w re-

zerwie korpusu. W czasie dziesięciodniowych nieustannych walk i wielokilometrowych przemarszów jego siły znacznie się skurczyły. Choć całkowite straty bojowe w sprzęcie nie były duże, wiele pojazdów odniosło uszkodzenia marszowe. Bardzo wrażliwe na ostrzał były samochody pancerne. Wiele z nich zostało wyłączonych z akcji z powodu braku zapasowych opon! Ze względu na to, że macierzysta 12. DPanc z całym zapleczem naprawczym znajdowała się w pobliżu, to do niej odsyłano uszkodzone pojazdy wraz z ich załogami. Dlatego o 11.00 grupa majora Engeliena posiadała już tylko: sztab batalionu, dwie grupy rozpoznawcze (5 pojazdów pancernych z działkami kal. 20 mm), jeden pluton artyleryjski (2 pojazdy pancerne z działkami kal. 75 mm oraz tylko 23 pociski). 1057. dppanc (RSO): sztab dywizjonu, 2. bateria – 4 działa ppanc kal. 75 mm, 3. bateria – 5 dział ppanc kal. 75 mm, 180 pocisków przeciwpancernych na miejscu i 180 pocisków odłamkowych w drodze. Cztery działa przeciwpancerne znajdowały się w naprawie, jedno było przydzielone do 14. DP.

O 10.45 z rejonu Doroszewicz – Ogródniki – Pohorany uderzyły dwie radzieckie dywizje (139. i 238. DS.). Ze wsparciem artylerii cztery radzieckie kliny parły na północ, północny zachód i zachód. Niemiecki I batalion 101. pgren został nieznacznie odrzucony. Dwie godziny później ponowny atak ze wsparciem dział szturmowych został odparty. O 14.55 radzieckie oddziały przeprowadziły silne uderzenie na Pohorany zachodnie. Grupie majora Kuhra co prawda udało się utrzymać wieś, ale utraciła ona połączenie z batalionem majora Winklera. Przez powstałą lukę zaczęły przesiąkać radzieckie oddziały, które po zajęciu Chlistowicz ruszyły w kierunku Kolonii Kołpaki. Dowódca 50. DP poprosił sztab korpusu o wprowadzenie w wyłom 12. pancbrozp, co też uczyniono. Major Engelien natychmiast wystął grupy rozpoznawcze z zadaniem stworzenia rygła zaporowego.



Pancerne samochody rozpoznawcze Sd.Kfz. 232 i 222. Wozy te w kompaniach rozpoznawczych były stopniowo zastępowane przez doskonale Sd.Kfz. 250/9

Anlage 3 zu Generalstabsbefehl des Panzertruppen
Abt. Org. u. Mater. Nr. 2500/7 vom 4. 8. 44

Vorausgabe
Personelle Stärkeberechnung einer Panz. Div. 44

Kfz-Nr.	Kfz	Einheit	Gruppenstärke										Gesamtstärke									
			Offiziere	Beaufh.	Uffz.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.	Unteroff.					
PANZER - AUFL. ABT.																						
1	1. A. 44	1. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
2	2. A. 44	2. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
3	3. A. 44	3. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
4	4. A. 44	4. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
5	5. A. 44	5. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
6	6. A. 44	6. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
7	7. A. 44	7. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
8	8. A. 44	8. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
9	9. A. 44	9. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
10	10. A. 44	10. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
11	11. A. 44	11. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
12	12. A. 44	12. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
13	13. A. 44	13. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
14	14. A. 44	14. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
15	15. A. 44	15. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
16	16. A. 44	16. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
17	17. A. 44	17. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
18	18. A. 44	18. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
19	19. A. 44	19. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
20	20. A. 44	20. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
21	21. A. 44	21. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
22	22. A. 44	22. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
23	23. A. 44	23. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
24	24. A. 44	24. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
25	25. A. 44	25. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
26	26. A. 44	26. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
27	27. A. 44	27. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
28	28. A. 44	28. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
29	29. A. 44	29. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
30	30. A. 44	30. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
31	31. A. 44	31. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
32	32. A. 44	32. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
33	33. A. 44	33. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
34	34. A. 44	34. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
35	35. A. 44	35. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
36	36. A. 44	36. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
37	37. A. 44	37. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
38	38. A. 44	38. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
39	39. A. 44	39. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
40	40. A. 44	40. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
41	41. A. 44	41. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
42	42. A. 44	42. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
43	43. A. 44	43. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
44	44. A. 44	44. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
45	45. A. 44	45. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
46	46. A. 44	46. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
47	47. A. 44	47. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
48	48. A. 44	48. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
49	49. A. 44	49. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
50	50. A. 44	50. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
51	51. A. 44	51. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
52	52. A. 44	52. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
53	53. A. 44	53. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
54	54. A. 44	54. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
55	55. A. 44	55. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
56	56. A. 44	56. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
57	57. A. 44	57. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
58	58. A. 44	58. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
59	59. A. 44	59. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
60	60. A. 44	60. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
61	61. A. 44	61. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
62	62. A. 44	62. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
63	63. A. 44	63. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
64	64. A. 44	64. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
65	65. A. 44	65. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
66	66. A. 44	66. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
67	67. A. 44	67. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
68	68. A. 44	68. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
69	69. A. 44	69. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
70	70. A. 44	70. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
71	71. A. 44	71. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
72	72. A. 44	72. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
73	73. A. 44	73. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
74	74. A. 44	74. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
75	75. A. 44	75. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
76	76. A. 44	76. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
77	77. A. 44	77. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
78	78. A. 44	78. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
79	79. A. 44	79. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
80	80. A. 44	80. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
81	81. A. 44	81. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
82	82. A. 44	82. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
83	83. A. 44	83. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
84	84. A. 44	84. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
85	85. A. 44	85. A. 44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
86	86. A. 44	86. A. 44	1	1	1																	

Następne dni 12. pancbrozp pozostawał w rezerwie 2. Armii i czas ten poświęcił na odpoczynek i naprawę uszkodzonego sprzętu pancernego.

3 sierpnia 1944 na rozkaz dowództwa 2. Armii utworzono grupę pancerną do kontrataków na najbardziej zagrożonych odcinkach frontu. W skład grupy weszły: I batalion 25. pgrenpanc, 2. kompania 12. pancbrozp, 3. kompania 32. pancbsap oraz 5 czołgów Pz IV. Grupa przeszła do dyspozycji armii w rejonie na wschód od miejsca postoju sztabu LV KA. Dowódca 2. Armii, generał Weiss, rozkazał grupie przygotować się do szybkiego przesunięcia w rejon działania KKaw Harteneck. Jednak w związku z atakiem radzieckim pod Bokinami i utworzeniem tam przyczółka (biegła tamtędy wówczas główna droga na Warszawę), grupa pozostała w dotychczasowym rejonie. Natomiast narastające zagrożenie w rejonie Knyszyna spowodowało powrót batalionu (bez 2. kompanii) do 12.DPanc. Batalion otrzymał rozkaz przesunięcia się do rejonu na północ od Czechowizny.

Już następnego dnia sytuacja w rejonie Knyszyna znacznie się zaostrzyła. Rosjanie rozpoczęli lokalne działania zaczepne, włamując się w pozycje 12. DPanc. Dowódca dywizji poprosił o powrót grupy pancerniej kapitana von Blankboisa (I batalion 25. pgrenpanc, 2. kompania 12. pancbrozp, 3. kompania 32. pancbsap oraz 5 Pz IV i 5 StuG). O 8.15 grupa została zwolniona z dotychczasowego zadania i otrzymała rozkaz powrotu do 12. DPanc. Porządkując sytuację na lewym skrzydle dywizji, w rejonie wzgórza 165 Niemcy wykonali nocny atak siłami I batalionu 25. pgrenpanc i 12. pancbrozp pod dowództwem kapitanów von Blankboisa i lbacha, który mimo ciężkiego ognia obronnego osiągnął cel. Wzgórze zostało zdobyte. Niemcy zameldowali, że zniszczyli wówczas 2 czołgi, 2 działa piechoty, natomiast zdobyli 1 działko piechoty.

Do rana I batalion 25. grenpanc przeszedł do odwodu LV KA w rejonie miejscowości Peńskie, natomiast 12. pancbrozp (bez 3. kompanii) ześrodkował się w pasie sąsiedniego VI KA w rejonie na zachód od Jesionówki. 3. kompania rozpoznawcza przeszła w rejon na południe od wsi Sanniki, gdzie wspólnie z 268. bsap utworzyła odwód armijny. Kontrataki na północ od wzgórza 177 i południe od Jesionówki batalion kontynuował również dnia następnego. Wojska radzieckie w tym rejonie zostały odparte. Tego dnia batalion w oddziałach bojowych posiadał tylko 180 żołnierzy.

7 sierpnia 1944 roku dowództwo GA „Środek” rozkazało wycofać z frontu 12. DPanc. Dywizja w przeciągu trzech dni miała ześrodkować się w Grajewie. W tym czasie 12.



Sd.Kfz. 250 Neu z charakterystycznie zmienionym kształtem pancerza osłony silnika, front wschodni, 1944 rok

DOWÓDCY BATALIONU W 1944 ROKU

Major Hans Wilhelm Langenlaß (zmarł z powodu ran 09.02.44)
Kapitan Hans-Günther Ellfeldt (od 02.44 do 13.07.44), Major Hans Engelen (od 13.07.44 do 08.44), Kapitan Klaus lbach (czasowo 08.44), Major Hans Engelen (od 08.44 do 10.44), Kapitan Hans-Günther Ellfeldt (od 10.44 do 05.45)

pancbrozp przeszedł do odwodu 2. Armii i nie wziął już udziału w dalszych walkach w rejonie Knyszyn – Osowiec. W kolejnych dniach po ześrodkowaniu się w Grajewie wraz z czołowymi oddziałami dywizji został przetransportowany na Litwę do obszaru operacyjnego 3. APanc.

12 sierpnia za walki w rejonie Grodna major Hans Engelen odznaczony został Krzyżem Rycerskim. ■

Bibliografia

Lubs G., *Aus der Geschichte eines Pommerschen Regiments 1920-1945*. Bochum 1965.

Pankow F.D., *Ogieńny rubież. Bojowy puł 50 armii w Wielkiej Ojczyźnie wojnie*, Moskwa 1984.

Geschichte des 11. (Sächs.) Infanterie-Regiments später IR 11 und GR 11, 1918-1945, Bonn – Bad Godesberg [brw].

Ylin W. (red.), *Operacja Bagration. Oswobodzenie Białorusi*, Moskwa 2004.

Traditionsgemeinschaft der 50. Infanterie-Division, *Die 50. Infanterie-Division 1939-1945*, Augsburg 1965.

NARA, *Captured German Records Microfilmed at Alexandria*; T-312, T-314.

Die 50. Infanteriedivision 1938-1945 [online], <http://www.50-infanterie-division.de/>.

Źródła zdjęć: PK (Propaganda-Kompanie)

Źródła dokumentów: NARA

Źródła map: <http://www.mapywl.org/>

Wykaz etatowej obsady personalnej dywizji pancerniej wz. 44 (Pz.Div. 44) według etatu z 15 sierpnia 1944 roku

Aut. 10

Stärkoberrechnung einer Pz.Div. 44							
Div. Kdo. m. K. St., Div. Bgl. Kdo. und Feldgend. Tr. (mot)	Offz.	Ben.	Uffz.	Mannsch.	Gesamt	dav. Blw.	Gesamt dtseh. Pers.
Panner-Rgt.	29	10	125	256	420	17	403
Pz. Gren. Rgt. (gop.)	59	7	750	1190	2006	72	1934
Pz. Gren. Rgt.	56	7	428	1796	2287	70	2217
Pz. Aufkl. Abt.	54	6	363	1776	2219	60	2199
Pz. Fliegerabteilung	24	3	222	696	945	28	917
Pz. Art. Rgt.	17	3	143	310	475	21	454
Heer.-Flak-Art. Abt.	36	11	349	1035	1451	63	1388
Pz. Pi.-Btl.	10	3	131	483	635	30	603
Pz. Nachr. Abt.	19	3	120	730	874	32	842
Feldersatz-Btl.	13	3	99	348	465	13	450
Nachschub-Tr.	17	1	91	64	973	14	999
Kraftfahrpark-Tr.	21	2	110	640	781	125	696
Verwaltungstruppen	7	9	62	339	417	75	342
Sanitätstruppen	1	7	33	192	233	26	207
Feldpost	17	4	83	426	530	68	462
		3	7	8	18		18
Gesamtsumme einer Pz.Div.	408	84	3146	10289	14727	714	14013

MOP w Kołobrzegu

Bój o Kołobrzeg 2010

ŁUKASZ GŁADYSIAK

Tuż po godzinie 12.00, w sobotę 20 marca br., w Parku im. Stefana Żeromskiego w Kołobrzegu padły pierwsze strzały. Kilkanaście sekund później z okolic pobliskich zabudowań odezwały się karabiny maszynowe. Wśród odgłosów serii dało się słyszeć warkot silników i chrzęst gąsienic... Rejon portu, podobnie jak 65 lat wcześniej, na blisko godzinę stał się areną zaciętych zmagania pomiędzy nacierającą piechotą Wojska Polskiego, a cofającymi się w kierunku wybrzeża oddziałami niemieckimi.

Walki o Kołobrzeg stanowiły istotny element rozpoczętej w lutym 1945 roku Operacji Pomorskiej Armii Czerwonej. Jej głównym celem było rozbicie niemieckiej Grupy Armii Wisła (Heeresgruppe Weichsel), a co za tym idzie – likwidacja zagrożenia, jakie z końcem ostatniej wojennej zimy zawisło nad formacjami radzieckimi nacierającymi w kierunku Berlina. Pierwsze czołgi należące do czołówki 3. Korpusu Pancernego Gwardii gen. Aleksandra Panfilowa – 45. Brygady Pancernej, pojawiły się na ulicach miasta 4 marca. Wbrew pierwotnym założeniom nie udało się go opanować bez konieczności oblężenia, toteż dwie doby później zadanie prze-

łamania trzech pierścieni obrony powierzono 1. Armii Wojska Polskiego.

Kołobrzeg stanowił istotny element niemieckiego planu defensywnego. Nie dość, że panowanie nad portem determinowało utrzymanie łączności z jednostkami prowadzącymi działania zbrojne na terytorium Kurlandii oraz w rejonie Trójmiasta, to stanowił on ostatnią drogę ucieczki dla dziesiątek tysięcy uchodźców, zmierzających ku ujściu Parsęty z całego Pomorza. Jesienią 1944 roku, decyzją Adolfa Hitlera, miasto przekształcono w twierdzę, rozpoczynając jednocześnie prace fortyfikacyjne. W momencie zajęcia pozycji na przedpolach przez oddziały polskie, dopiero co mianowa-

Walki w Parku im. Stefana Żeromskiego (Fot. L. Tra-
wicki)

ny dowódca Festung Kolberg, weteran walk w Afryce Północnej pułkownik Fritz Fullriede, dysponował zbiorem przedstawicieli niemal wszystkich formacji mundurowych III Rzeszy, w sile od ośmiu do dwunastu tysięcy osób.

Przeciwko nim stanęły trzy dywizje piechoty Wojska Polskiego, samodzielny pułk czołgów ciężkich oraz szereg mniejszych zgromadzeń, które do tej pory toczyły boje na Wale Pomorskim. W trakcie czternastodniowego starcia, w efekcie którego ponad 90% infrastruktury Kołobrzegu legło w gruzach, przez plac boju przewinęło się około 29 tys. podkomendnych gen. Stanisława Popławskiego. Około 1400 straciło u ujścia Parsęty życie. 18 marca twierdza została zajęta. Jeszcze tego samego dnia u podnóża strzegącego wejścia do portu Fortu Ujście (Münde) odbyła się uroczysta ceremonia zaślubin z morzem. Kontynuacja starej tradycji morskiej, nawiązującej do podobnego aktu dokonanego przez generała Józefa Hallera ćwierć wieku wcześniej, oprócz zwieńczenia najkrwawszej z bitew stoczonych przez żołnierza polskiego, potwierdzić miało szeroki dostęp Ojczyzny do Bałtyku.

65. rocznica walk o miasto stała się okazją do przypomnienia wydarzeń rozgrywających



Obsadę Festung Kolberg stanowili żołnierze niemieckich formacji, w tym żołnierze Luftwaffe wycofani m.in. z bazy lotniczej w Bagiczu. Na zdjęciu: Gefreiter z szeregów SGRH „3. Bastion Grolman” [Fot. Ł. Gładysiak/Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu]



Ostatnie chwile przed bitwą. Odprawa w cieniu Pomnika Zasłużbin [Fot. Ł. Gładysiak/Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu]

się w Kołobrzegu u schyłku drugiej wojny światowej. Z inicjatywy Muzeum Oręża Polskiego, przy wsparciu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Starostwa Powiatowego w Kołobrzegu, Gminy Miasta Kołobrzeg oraz Lubuskiego Towarzystwa Rekonstrukcji Historycznej, już po raz drugi zorganizowany został plenerowy spektakl historyczny o otwartej formule, zatytułowany „Bój o Kołobrzeg”. Na wezwanie organizatorów stawili się blisko 330 rekonstruktorów z całego kraju, umundurowanych i wyposażonych zgodnie z realiami epoki. Patronat honorowy objął Szef Biura Bezpieczeństwa Na-



Podczas inscenizacji debiutowało m.in. w pełni sprawne działo samobieżne SU-76 pochodzące z kolekcji pana Jacka Kopczyńskiego [Fot. Ł. Gładysiak/Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu]



Żołnierze Wehrmachtu przed jednym z budynków ocalałych po bitwie w marcu 1945 roku. Do celów inscenizacji zaadaptowano zabudowania dawnej dzielnicy portowej [Fot. Ł. Gładysiak/Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu]

rodowego minister Aleksander Szczygło oraz Dowódca Wojsk Lądowych generał dywizji Tadeusz Buk, medialny natomiast m.in. Polskie Radio Koszalin oraz TVP Historia. Zakrojone na szeroką skalę przedsięwzięcie nie byłoby możliwe bez mecenatu takich instytucji jak Agencja Mienia Wojskowego, spółek Zdrojowa Invest oraz Jantar Wody Mineralne, czy hoteli Arka Medical Spa, Diva, Sand Hotel i innych.

Autorzy scenariusza – Maciej Pawłowski (Lubuskie Towarzystwo Rekonstrukcji Historycznej) oraz Łukasz Gładysiak (Muzeum Oręża Polskiego), w porozumieniu z Dyrektorem Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu Paw-

łem Pawłowskim – dokonali podziału czterdziestominutowej inscenizacji na trzy etapy.

Pierwszy z nich, rozgrywający się wśród pamiętających zmagania sprzed ponad półwiecza zabudowań dawnej dzielnicy portowej, zlokalizowanych przy ul. Obróńców Westerplatte, przedstawiał szturm żołnierzy Wojska Polskiego na punkt umocniony w postaci tranzei, barykady oraz dwóch schronów ziemnodrewnianych. Wsparcia fizylierom udzielało w pełni sprawne, a zarazem prezentowane szerzej po raz pierwszy działo samobieżne SU-76, a także działko przeciwpancerne kal. 45 mm 53-K (popularnie zwane „Muchoboj-
▶



Atrakcje spektaklu stanowiły pojazdy historyczne, w tym m.in. samochód terenowy Kdf. 82 Kübelwagen oraz lekki ciągnik NSU Kettenkrad [Fot. Ł. Gładysiak/Muzeum Orlęza Polskiego w Kołobrzegu]



Działon SRH „Aufklärungsabteilung 77” w akcji. Mimo kilku salw armata przeciwpancerna 7,5 cm PaK 40 nie zdołała powstrzymać polskiego natarcia w kierunku bałtyckiego wybrzeża [Fot. Łukasz Gładysiak/Muzeum Orlęza Polskiego w Kołobrzegu]



Żołnierze 33. Dywizji Grenadierów SS „Charlemagne” (GIH „Pomerania 1945”) w drodze na pozycje [Fot. Ł. Trawicki]



Walki o punkt umocniony na ul. Obrońców Westerplatte [Fot. Ł. Trawicki]

ką”). Część atakujących przybyła na plac boju wykorzystując amerykański samochód ciężarowy GMC, dostarczony na front wschodni w ramach umowy pożyczki-dzierżawy (Lend-Lease Act). Nacierającym zacięty opór stawiali członkowie głównych formacji mundurowych III Rzeszy. Wśród żołnierzy Wehrmachtu oraz Waffen-SS z dwóch ochotniczych dywizji grenadierów (33. „Charlemagne” oraz 15. Łotewskiej), stacjonowali marynarze, oddziały polowe Luftwaffe, strzelcy spadochronowi, a także młodzież z Hitlerjugend i bojownicy Volksturm. W stronę przeciwnika ruszył również transporter opancerzony Sd.Kfz. 251 (w tej roli wystąpił specjalnie zmodyfikowany OT-810 produkcji czeskosłowackiej), a zaopatrzenie na pierwszą linię dostarczał oryginalny lekki ciągnik Sd.Kfz. 2 NSU Kettenkrad. Po kilkuminutowej wymianie ognia punkt oporu został zdobyty, a ocaleni żołnierze niemieccy wycofali się w kierunku parku. W trakcie przeczyszczenia budynków w rękach polskich znalazł się francuski oficer Waffen-SS (w tej roli Marek Łukasik z GIH „Pomerania 1945”), którego natychmiast przetransportowano do sztabu dywizji korzystając z samochodu terenowego GAZ 67 „Czapajew”.

Po przegrupowaniu polskich oddziałów rozpoczął się kolejny akt spektaklu. Przywitani salwami z baterii okrętowych zacumowanych na redzie kołobrzeskiego portu ciężkich krążowników „Admiral Scheer” i „Lützow”, żołnierze Wojska Polskiego wkroczyli na teren Parku im. Stefana Żeromskiego. Po krót-



Ciężki karabin maszynowy kal. 7,62 mm Maxim wz. 1910 wspierający natarcie fizylierów Wojska Polskiego na ul. Obrońców Westerplatte. W tle niemiecki transporter opancerzony Sd.Kfz. 251/OT-810 [Fot. L. Trawicki]

INNE



Ostrzał pozycji niemieckich w Parku im. Stefana Żeromskiego przy użyciu moździerza batalionowego kal. 82 mm [Fot. L. Trawicki]



Prawdziwi zwycięzcy starcia – żołnierze Wojska Polskiego sfotografowani wśród zabudowań dawnej dzielnicy portowej [Fot. M. Markiewicz/Muzeum Orlęza Polskiego w Kołobrzegu]



Precyzyjnie zamaskowane niemieckie działo przeciwpancerne 7,5 cm PaK 40 oczekiwało na przeciwnika od wczesnych godzin porannych 20 marca 2010 roku [Fot. Ł. Gładysiak/Muzeum Orlęza Polskiego w Kołobrzegu]



Delegacja zaślubinowa zanurza biało-czerwoną chorągiew w falach Bałtyku. Od lewej: G. Rutkiewicz (SGRH „3. Bastion Grolman”), M. Pawłowski (LTRH) oraz starosta kołobrzesci A. Mackiewicz [Fot. R. Horanin/Muzeum Orlęza Polskiego w Kołobrzegu]

kim czasie znaleźli się również pod ostrzałem doskonale zamaskowanego dział przeciwpancernego 7,5 cm PaK 40. Nie przeszkodziło im to jednak w natarciu wspieranym przez ciężki samochód terenowy Dodge WCC52 oraz moździerz batalionowy kal. 82 mm. Na ziemi niczyjej rozgorzała walka wręcz. W tym samym czasie część Niemców podjęła decyzję o samowolnym opuszczeniu stano-

wisk. Biegając w kierunku Bałtyku napotkali oni jednak opór grupy członków Waffen-SS i Kriegsmarine, dowodzonych przez rosnącego SS-Sturmbarunnführera (w tej roli Waldemar Wojciechowski z LTRH), która nie szczędziła kolb, a nawet amunicji by zmusić towarzyszy do powrotu. Nie mogło to jednak zmienić ogólnego położenia załogi twierdzy. Ostatecznie druga linia obrony została przełamana.



Fizylierzy Wojska Polskiego w natarciu [Fot. K. Skiba]

Ostatnim epizodem inscenizacji była uroczysta ceremonia zaślubin Polski z morzem. Trzyosobowa delegacja Wojska Polskiego, w której składzie po raz kolejny znalazł się starosta kołobrzeski Artur Mackiewicz, aktywnie uczestniczący w zmaganiach (w pozostałych rolach: Grzegorz Rutkiewicz z SGRH „3. Bastion Grolman” oraz Maciej Pawłowski z LTRH), wrzuciła do wody fundowany przez prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej pierścień. Drugi przekazany został Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu, zasilać kolekcję przedwojennych odpowiedników.

Ceremonię uczczenia pamięci poległych zorganizowało także Stowarzyszenie Rekonstrukcji Historycznej „Aufklärungsabteilung 7”. Jego członkowie, ubrani w mundury 1. Armii Wojska Polskiego, krokiem marszowym udali się pod Pomnik Zaślubin Polski z Morzem, gdzie zachowując ceremonialną postawę, wieniec wykonany z białoczerwonych goździków. Podobny umieszczony został również przy ocalałym fragmencie muru niegdyś otaczającego kołobrzeską gazownię przy ul. Koszalińskiej, pod tablicą upamiętniającą żołnierzy 9. Zaodrzańskiego Pułku Piechoty.

Chociaż spektakl historyczny „Bój o Kołobrzeg” stanowił zwieńczenie czterodniowych obchodów 65. rocznicy walk o miasto, towarzyszyło mu kilka wydarzeń dodatkowych. Po opuszczeniu pola walki przez ostatnich rekonstruktorów publiczność miała możliwość zapoznania się z wykorzystanym sprzętem bojowym, a także pojazdami biorącymi udział



Walki na ul. Obrońców Westerplatte [Fot. K. Skiba]

INNE



Niewątpliwą atrakcją inscenizacji była nieprzerwana kanonada oraz liczne efekty pirotechniczne [Fot. K. Skiba]



Pójmanie francuskiego oficera Waffen-SS – epizod tego typu rzeczywiście miał miejsce podczas walk w Kołobrzegu w roku 1945 [Fot. K. Skiba]



w trwającym od 15 do 18 marca br. Rajdzie Zaślubin. Oprócz tego realia pruskiego garnizonu z przełomu wieków przypominała także, goszcząca w porcie nad Parsętą, załoga świnoujskiego Fortu Gerharda. Odwiedzający otwarte muzeum techniki wojskowej mogli posilić się podawaną wprost z kuchni polowej grochówką oraz gorącymi kielbaskami. Nie zapomniano również o walorach edukacyjnych – na długo przed samą inscenizacją rozpoczęto kolportaż wydrukowanego w nakładzie 5000 egzemplarzy premierowego wydania Gazety Muzealnej, na łamach której przybliżone zostało kalendarium bitwy, walczące jednostki oraz fragmenty wspomnień weteranów. Na stanowisku Muzeum Oręża Polskiego zaopatrzyć się można było także w okolicznościowe kartki pocztowe opatrzone wybitym specjalnie na tę okazję stemplem, a obszernego, profesjonalnego komentarza historycznego w trakcie inscenizacji udzielił profesor Uniwersytetu Rzeszowskiego dr hab. Andrzej Olejko. Ostatnim przedsięwzięciem związanym z uczczeniem rocznicy była także, otwarta w pierwszych dniach kwietnia na terenie gmachu Starostwa Powiatowego, wystawa fotograficzna pod tytułem „Bój o Kołobrzeg 1945-2010”, zorganizowana przez MOP oraz szczeciński oddział Instytutu Pamięi Narodowej.

Już po raz drugi kołobrzescki spektakl uznać można za udany. Dzięki wspólnemu wysiłkowi szerokiego grona pasjonatów oraz wsparciu wymienionych wcześniej instytucji, mieszkańców oraz goście, którzy coraz częściej odwiedzają kurort nie tylko w okresie letnim, spotkać się mogli z historią w wymiarze nieco innym aniżeli standardowy. Przedsięwzięcie, które stało się okazją nie tylko do spotkania osób związanych z odtwórstwem historycznym czy muzealnictwem, pozwoliło zaprezentować unikatowe, również w wymiarze europejskim, elementy prywatnych kolekcji zabytków techniki, w tym przede wszystkim zrekonstruowane przy użyciu oryginalnych podzespołów wozy bojowe jak SU-76 oraz Sd.Kfz. 2. Ponadto właśnie w kołobrzesckim parku publiczność podziwiać mogła prowadzone z zegarmistrzowską dokładnością działocznymi artylerzystów obu walczących stron, a także scenografię w znaczny sposób przybliżającą realia niemieckiego miasta w schyłkowym okresie egzystencji III Rzeszy. Wszystko to sprawiło, że przedsięwzięcie, pomimo deszczowej aury, obejrzało około 4,5 tys. widzów, a wieść o bitwie dotarła nie tylko do mieszkańców Pomorza, lecz także całej Polski. ■

Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu pragnie serdecznie podziękować przedstawicielom grup rekonstrukcji historycznej biorącym udział w inscenizacji, jak również wszystkim osobom i instytucjom biorącym udział w jej przygotowaniu oraz realizacji. Odrębne podziękowania kierujemy na ręce Panów Karola Skiby oraz Lecha Trawickiego, w związku z udostępnieniem obszernego materiału fotograficznego.

Autor jest pracownikiem naukowym Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu oraz doktorantem w Zakładzie Historii Wojskowej Instytutu Historii UAM w Poznaniu.

Przełamanie niemieckich pozycji na ul. Obrońców Westerplatte [Fot. K. Skiba]



Grupy biorące udział w inscenizacji

Grupa Inscenizacji Historycznej „Pomerania 1945”

Grupa Moto Military Młody i Stary

Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Bluszcz”

Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Fallschirmjäger Rgt. 1 Zielone Diabły”

Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Panzer Lehr”

Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Reichshof 1944”

Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Salamandra”

Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Wiking”

Lubuskie Towarzystwo Rekonstrukcji Historycznej

Podkarpackie Stowarzyszenie Miłośników Militariów

Przemyskie Stowarzyszenie Rekonstrukcji Historycznej X DOK

Stowarzyszenie Grupa Rekonstrukcji Historycznej „3. Bastion Grolman”

Stowarzyszenie Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Festung Breslau”

Stowarzyszenie Historyczne „Cryf”

Stowarzyszenie Historyczne „Theatrum Historica 503. Bat. Człogów Ciężkich”

Stowarzyszenie Lubelska Grupa Rekonstrukcji Historycznej „Front”

Stowarzyszenie Rekonstrukcji Historycznej „Aufklärungsabteilung 7”

Stowarzyszenie Trojmiejska Grupa Rekonstrukcji Historycznych

Trzygłów – Pokazy Historyczne

Oprócz żołnierzy Wehrmachtu i Waffen-SS w walkach wzięli udział także strzelcy spadochronowi. Na zdjęciu: bój o punkt umocniony przy ul. Obrońców Westerplatte [Fot. K. Skiba]



INNE

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- Duma III Republiki – Char B1-bis
Łukasz Gładysiak
- Kampania Zachodnia 1940
Krzysztof Janowicz

