

MILITARIA

XX wieku

Nr 3(66) 2015 • CENA 11,99 zł (stawka 5% VAT)

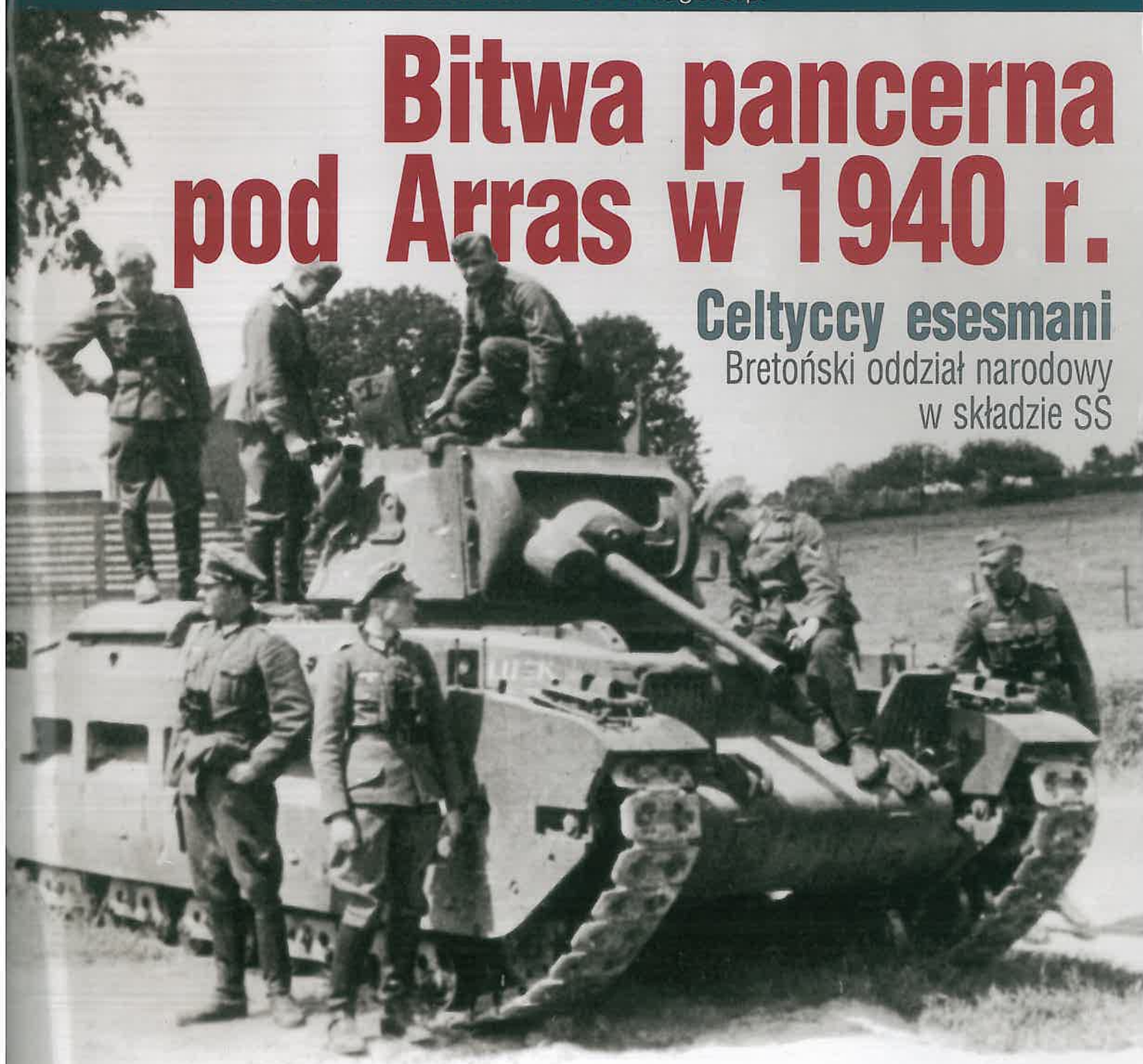
Nakład 14 950 egz.

ILUSTROWANY MAGAZYN HISTORYCZNY www.kagero.pl

Bitwa pancerna pod Arras w 1940 r.

Celtyccy esesmani

Bretoński oddział narodowy
w składzie SS



ISSN 1732-4491

09



Biały kruk wśród amfibii

Volkswagen Typ 128





GODZINY OTWARCIA

poniedziałek
nieczynne

OKRES LETNI
KWIECIEŃ - PAŹDZIERNIK

wtorek
9.00 - 14.30

wstęp wolny

na ekspozycję plenerową (zwiedzanie indywidualne)

środa - niedziela
9.30 - 16.30

OKRES ZIMOWY
LISTOPAD - MARZEC

wtorek
9.00 - 14.30

środa - niedziela
9.00 - 14.30



Oferta edukacyjna skierowana do dzieci i młodzieży szkolnej w blokach tematycznych:

„Wojna obronna Polski we wrześniu 1939”

„Polacy na frontach II wojny św.”

„Miejsca pamięci narodowej”

„Historyczny rodowód symboli państwowych

i wojskowych. Symbolika lotnicza”

Współpracujemy z lokalnymi organizacjami: Twierdzą Dęblin, Muzeum w Kozłowie, Muzeum w Puławach, Aeroklubem „Orlą” oraz Wyspą Wisłą.

www.muzeumsilpowietrznych.pl

Szanowni Czytelnicy!

W najnowszym numerze magazynu Militaria XX Wieku będą mieli Państwo okazję zapoznać się z artykułem Leszka Wieliczko poświęconym japońskiemu wodnosamolotowi myśliwskiemu Kawanishi N1K1 Kyofu. Niestety dla Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej ten jedyny japoński wodnosamolot, zaprojektowany od początku do pełnienia tej funkcji, był produkowany przez krótki czas, a w dodatku w niewielkiej liczbie egzemplarzy.

Uwagze naszych Czytelników polecamy również drugą część artykułu Marka Murawskiego dotyczącego działań niemieckich bombowców Ju 88 w czasie Bitwy o Anglię. Opis działań został uzupełniony o niezwykle ciekawe fragmenty wspomnień pilotów Luftwaffe.

Tomasz Basarabowicz przygotował dla nas kontynuację tekstu opisującego jedną z najsłynniejszych bitew pancernych – bitwę pod Arras. Analizuje w niej przyczyny klęski aliantów, jej skutki oraz wpływ na dalszy przebieg niemieckiej kampanii we Francji w 1940 r.

Volkswagen Typu 128 to mało znana niemiecka konstrukcja amfibii, której opis opracował dla nas Piotr Radomski.

Jeszcze mniej znany naszym Czytelnikom jest zapewne temat, jaki podjął w tym wydaniu Daniel Kowalczyk. Autor opisuje historię powstania i działalność oddziału nacjonalistów bretońskich w składzie SS. W Polskiej literaturze na próżno szukać opracowań dotyczących zagadnienia bretońskiej kolaboracji z Niemcami w czasie II wojny światowej, tym bardziej jest to artykuł godny polecenia wszystkim osobom interesującym się kolaboracyjnymi formacjami wojskowymi w służbie III Rzeszy.

Redakcja

■ Kolaboracja z państwami Osi w latach 1939-45 miała różne tło polityczne i narodowe, w zależności od kraju, w którym to zjawisko występowało. W wielu przypadkach dochodziło do współzawodnictwa dwóch frakcji, zbrojnych ugrupowań, czy nawet całych państw, sojuszników Hitlera. Węgry weszli niemal na skraj wojny z Rumunią i Słowacją. Współpracując z Niemcami serbskie oddziały podległe gen. Nedicowi walczyły z chorwackimi Ustaszami, bijące się na Froncie Wschodnim belgijskie legiony do walki z bolszewizmem, z powodów waśni etnicznych (rekrutacja odbywała się osobno wśród palających do siebie nienawiścią Flamandów i Walonów), musiały przez długi czas znajdować się setki kilometrów od siebie...

Celtyccy esesmani – str. 54



■ Kawanishi N1K1 Kyofu był jedynym japońskim wodnosamolotem myśliwskim od początku zaprojektowanym do tej roli (bardziej znany Nakajima A6M2-N był pływakową wersją myśliwca pokładowego A6M2 Reisen). Jego projektowanie rozpoczęło w 1940 roku, ale pierwsze egzemplarze seryjne weszły do służby dopiero w połowie 1943 roku.

Kawanishi N1K Kyofu – str. 6

■ Poprzednia część artykułu kończy się w momencie, gdy około południa dwie kolumny czołgów piechoty A11 oraz A12 i towarzyszące im dwa bataliony Durham Light Infantry wyruszają z okolic kanadyjskiego monumentu poświęconego poległym podczas Wielkiej Wojny, wzniesionego na wzgórzu Vimy nieopodal miasteczka o tej samej nazwie, z zadaniem osiągnięcia położonej około 10 km na południe podstawy wyjściowej do właściwego natarcia.

ARRAS, 21 maja 1940 roku. Część 2 – str. 32



rozpoznawcze – może być kluczem do sukcesu całych kampanii.

Biały kruk wśród amfibii – Volkswagen Typ 128 – str. 46

■ Przeszkody wodne od wieków utrudniały prowadzenie wojen. Dlatego też, już na etapie planowania przez władze III Rzeszy zdobycia większej „przestrzeni życiowej”, uznano, że jak najszybsze przekraczanie rzek, jezior czy strumieni – zwłaszcza przez jednostki



WYWIAD

Wywiad z Grzegorzem Muszyńskim 4

LOTNICTWO

Kawanishi N1K Kyofu 6

Junkers Ju 88 w Bitwie o Anglię. Od 10 lipca do 30 września 1940 roku Część 2 16



BRON PANCERNA

ARRAS, 21 maja 1940 roku. Cztery brytyjskie bataliony kontra dywizja Rommla i dywizja SS Totenkopf Część 2 32

BRON I BARWA

Biały kruk wśród amfibii – Volkswagen Typ 128 46

INNE

Celtyccy esesmani. Historia bretońskiego oddziału narodowego w składzie SS (1943-45) 54

MILITARIA

20-258 Lublin, ul. Akacjowa 100, Turka, os. Borek

tel./fax 81 501 21 05

www.militariaoxw.kagero.pl

Redaktor naczelny: Damian Majas

Sekretarz redakcji: Kamil Stopiński

redakcja@kagero.pl, tel. 601 602 056

Opracowanie graficzne:

Łukasz Maj, Marcin Wachowicz,

Damian Majas

Zespół: Łukasz Gładyski, Hubert Michalski,

Marek J. Murawski, Tomasz Szczerbicki,

Leszek A. Wieliczko, Arkadiusz Wróbel

Współpracownicy: Jarosław Chorpę,

Ian McPherson (Australia), Neil Page (UK), George

Parada (Kanada), Tom Żmuda (USA)

Ilustratorzy: Stefan Damiński, Waldemar Góralski,

Stanisław Krzysztof Mokwa, Marek Rys, Arkadiusz

Wróbel, Jacek Pasieczny

DTP: Łukasz Maj, Marcin Wachowicz

Korekta: Karolina Kaźmierska

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych,

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: Oficyna Wydawnicza KAGERO

ul. Akacjowa 100, Turka, os. Borek,

20-258 Lublin 62, tel./fax 0 81 501 21 05,

www.kagero.pl, kagero@kagero.pl

Prezes zarządu:

Damian Majas – kagero@kagero.pl

Marketing:

Joanna Majas (dł.) – marketing@kagero.pl

Dział sprzedaży: Maciej Łacina – sklep@kagero.pl,

www.sklep.kagero.pl, tel. 609 326 009

Dział prenumeraty i reklamacji:

Kamil Stopiński – prenumerata@kagero.pl,

tel. 81 501 21 05

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



Zachęcamy do zakupów w naszym sklepie internetowym
sklep.kagero.pl

POLECAMY

LOTNICTWO

OKRETY

UMUNDUROWANIE

BRON PANCERNA

INNE

BRON I BARWA

WYWIAD

SCHRONY

Wywiad z Grzegorzem Muszyńskim

- W ostatnich dniach, w związku z 75. rocznicą bitwy powietrznej o Wielką Brytanię, w Europie Zachodniej oraz w naszym kraju coraz częściej wspomina się jej rzeczywistych bohaterów. Czy Pana zdaniem pamięć o polskich lotnikach przelewających krew na angielskim niebie zachowana jest w należyty sposób?

Niestety uważam, że zarówno w Polsce, a szczególnie w Wielkiej Brytanii, nie eksponuje się w należyty sposób wkładu polskich pilotów w zwycięstwo sprzymierzonych w Bitwie o Anglię. W zmaganiach powietrznych nad Wyspami wzięło udział 145 polskich pilotów myśliwskich walczących w dwóch dywizjonach: 302 i 303 oraz rozproszonych po poszczególnych dywizjonach brytyjskich. Znamienne jest m.in. to, że sławny Dywizjon 303 włączył się do walki w połowie bitwy i pomimo że jego żołnierze latali samolotami typu Hawker Hurricane, które ustępowały osławionym Spitfire'om używanym przez Anglików, udało się im zestrzelić 126 niemieckich maszyn, co stanowiło absolutny rekord w całym RAF.

To, że udział polskich pilotów miał przełomowy wpływ na przebieg bitwy podkreślali zarówno marszałek lotnictwa RAF Hugh Dowding bezpośrednio po Bitwie o Anglię, jak i, w powojennych wypowiedziach, as Luftwaffe i uczestnik walk generał Adolf Galland.

W przeszłości miałem okazję zwiedzać muzeum RAF w Londynie i w dziale poświęconym Bitwie o Anglię niestety nie trafiłem na zbyt wiele informacji na temat udziału w niej Polaków... Może dobrym pomysłem byłoby nakręcenie fabularnego filmu, którego tematem byłaby historia Dywizjonu 303, podobnie jak już zrobili to Czesi, składając w ten sposób hołd swoim pilotom. Byłaby to na pewno forma promocji polskiego wkładu w zwycięstwo w tej sławnej bitwie, szczególnie gdyby film był zrealizowany na odpowiednio wysokim poziomie artystycznym.

- Co sądzi Pan o rozdawaniu Brytyjczykom przez pracowników polskiej ambasady biało-czerwonych szachownic jako o metodzie zwrócenia uwagi na rolę polskich pilotów w bitwie o Anglię?

Jak docenić wysiłek polskich lotników czasów II wojny światowej i ile rodzimych tradycji lotniczych przetrwało na Lubelszczyźnie? Między innymi na te pytania odpowiadał były prezes Portu Lotniczego Lublin, Grzegorz Muszyński, z którym rozmawiał Łukasz Gładysiak.



Myślę, że to bardzo ciekawy pomysł. Powinien to być jednak tylko jeden z wielu elementów szerszej kampanii informacyjnej na ten temat z okazji 75. rocznicy bitwy.

- Jak ocenia Pan rolę Polaków w koalicji antyhitlerowskiej?

Rola polskich żołnierzy jest bardzo istotna. Polacy walczyli od pierwszego do ostatniego dnia II wojny światowej; w obronie nie tylko swojego kraju, ale także Francji, Wielkiej Brytanii, w Afryce, na Bliskim Wschodzie, na froncie zachodnim i na froncie wschodnim u boku Armii Czerwonej. Historycy zgodnie uważają, że Polacy byli czwartą siłą w koalicji antyhitlerowskiej po ZSRR, USA i Wielkiej Brytanii. Na całym świecie do dziś głośno jest o udziale naszych żołnierzy m.in. w bitwie o Tobruk, Monte Cassino, szturmie Berlina czy walkach 1. Dywizji Pancерnej pod dowództwem generała Stanisława Maczka o wyzwolenie Belgii i Holandii.

- Co sądzi Pan na temat tego, w jaki sposób potraktowani zostali nasi lotnicy oraz żołnierze Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie po zwycięskim dla aliantów zakończeniu II wojny światowej?

Moim zdaniem to plama na honorze zarówno Brytyjczyków, jak i Amerykanów, dlatego tak niechętnie ten temat jest podnoszony w tych krajach. Zostaliśmy zdradzeni na konferencji w Jałcie przez naszych sojuszników, którzy zawdzięczali nam tak wiele. Arbitralnie oddano nas w ręce reżimu stalinowskiego. Dla Polski wojna na pewno nie skończyła się w 1945 r... Wielu polskich lotników, którzy byli tak hołubieni w trakcie Bitwy o Anglię stało się nagle intruzami i osobami niepożądanymi w Wielkiej Brytanii. Nie zezwolono im na udział w sławnej paradzie zwycięstwa, gdyż Londyn wolał nie drażnić władz w Moskwie. Los naszych żołnierzy był zdecydowanie smutny. Część pozostała na wygnaniu, tułając się po różnych krajach i wykonując zawody dalekie

od ich kwalifikacji, ci zaś którzy zdecydowali się na powrót do Polski, zostali poddani represjom i prześladowaniom, czego najlepszym przykładem jest najsukceszniejszy polski as Stanisław Skalski (22 zwycięstwa powietrzne), który 8 lat spędził w stalinowskim więzieniu po uprzednim orzeczeniu wobec niego kary śmierci.

• **Czy nie uważa Pan, że edukacja historyczna w naszym kraju zbyt małą wagę przywiązuje do naprawdę ważnych dla Polski wydarzeń?**

Zdecydowanie tak. Obserwuję, czego uczą się na lekcjach historii moje córki i moim zdaniem za mało eksponowany jest dziś wkład Polaków w bieg historii Europy i świata, mimo że mamy się czym szczycić. Tylko w XX w. trzykrotnie Polacy uratowali Europę przed zagładą. Po raz pierwszy w 1920 roku, zatrzymując pod Warszawą bolszewicką nawałę, następnie stawiając zdecydowany opór hitlerowskiemu Niemcom i walcząc na wszystkich frontach II wojny światowej aż do ostatecznego zwycięstwa oraz, w latach osiemdziesiątych, rozbijając blok komunistyczny, dzięki czemu szereg krajów odzyskało niepodległość. Według mnie te ostatnie wydarzenia zapobiegły nieuchronnej konfrontacji z zachodem, a być może i wybuchowi III wojny światowej.

• **Na które Pana zdaniem epizody z historii polskiego oręża, biorąc pod uwagę aktualną sytuację międzynarodową, powinniśmy zwrócić teraz szczególną uwagę?**

Myślę, że wrzesień 1939 r. powinien być dla nas przestrożą, kiedy pomimo zapewnień sojuszników pozostaliśmy sami, atakowani przez Niemców, Rosjan i, o czym dziś niewiele się w sumie mówi, Słowaków. Aktualna polska polityka obronna oraz podejście do spraw związanych z armią powinny być wzorowane na polityce Izraela, a nie małej neutralnej Danii. Polska powinna mieć silną i nowoczesną armię, niezależnie od zawartych sojuszy.

W dziejach Lubelszczyzny, choćby za sprawą istnienia portu lotniczego czy zakładów PZL Świdnik, istotną rolę odgrywało i nadal odgrywa lotnictwo.

• **Czy walory te są Pana zdaniem właściwie wykorzystywane choćby w toku nauczania historii?**

Lubelszczyzna istotnie ma bardzo bogate tradycje lotnicze. To tutaj powstała pierwsza fabryka samolotów w Polsce, tutaj zlokalizowane są słynna Szkoła Orląt w Dęblinie, aerokluby odnoszące sukcesy sportowe na arenie krajowej i międzynarodowej, przemysł lotniczy. Z Lubelszczyzną związane są również osoby, które rozślawiły polskie lotnictwo na arenie międzynarodowej, takie chociażby jak Pelagia Majewska, wielokrotna szybownicowa międzynarodowa

rekordzistka i medalistka, czy Janusz Kasperk, 13-krotny mistrz Polski w akrobacji samolotowej i 3-krotny mistrz świata.

Uważam, że zarówno władze Lublina, jak i województwa powinny dołożyć większych starań w promowaniu regionu poprzez promowanie lotniczych tradycji regionu. Również placówki oświatowe powinny eksponować te zagadnienia na lekcjach przysposobienia obywatelskiego czy poprzez organizowanie spotkań młodzieży z ludźmi lotnictwa lubelskiego, tworzenie kół zainteresowań, czy organizowanie modelarni lotniczych.

• **Czy istnieje Pana zdaniem możliwość włączenia elementów edukacji historycznej do cyklicznych wydarzeń lotniczych w Lublinie-Świdniku, takich jak Zawody Akrobacji Samolotowej im. J. Kasperka, czy mające przedwojenną genezę, jedyne na świecie, Zimowe Zawody Samolotowe?**

Zdecydowanie tak. Przy okazji tego rodzaju wydarzeń można organizować wystawy tematyczne promujące tradycje lotnicze naszego regionu, na przykład we współpracy z Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Pracując w Porcie Lotniczym Lublin, tak właśnie robiliśmy.

• **Czy w Lublinie warto powrócić do przedwojennej idei szkolenia lotniczych kadr? Czy w ogóle jesteśmy w stanie to uczynić?**

Lubelszczyzna de facto jest bardzo silnym ośrodkiem szkolenia lotniczego. Na jej terenie znajduje się wzmiankowana Szkoła Orląt, która szkoli zarówno pilotów wojskowych, jak i cywilnych. W Chełmie istnieje prężnie rozwijająca się Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, która skutecznie rywalizuje w szkoleniu personelu latającego z Politechniką Rzeszowską. Działają aerokluby w Radawcu, Świdniku, Zamościu i Dęblinie.

• **Może warto byłoby również pomyśleć o stworzeniu w Lublinie, albo w ramach portu lotniczego, miejsca upamiętniającego polskich lotników dwudziestolecia międzywojennego?**

To bardzo dobry pomysł, częściowo już zrealizowany w porcie lotniczym w okresie, kiedy pełniłem funkcję jego prezesa. Staraliśmy się, aby wystrój portu nawiązywał do lotniczych tradycji regionu, czego między innymi przykładem jest wiszący w hali głównej terminala model polskiego samolotu myśliwskiego, którego twórcą był wybitny konstruktor lotniczy pochodzący z Lublina i w Lublinie pochowany, inż. Zygmunt Puławski. Oczywiście nie oznacza to, że temat jest wyczerpany i nie ma miejsca na kolejne inicjatywy z tego obszaru, ale to już wyzwanie dla obecnych władz portu.

• **Dziękuję za rozmowę.**

Zaokręć się już dziś



W najnowszym numerze:

- ▶ Odszedł na wieczną wachtę Mirosław Skwiot
- ▶ Średniowieczni piraci – wikingowie Wiktor Trojanowski
- ▶ Pierwsze samoloty pokładowe US Navy. Część 1 Leszek A. Wieliczko
- ▶ Rok ciężkich bitew konwojowych Marek Sobski
- ▶ Lekki krążownik Yahagi Leszek A. Wieliczko
- ▶ Ratunek z powietrza – Morska Służba Ratownicza Luftwaffe w czasie II wojny światowej. Część 1 Marek J. Murawski
- ▶ Blockadenbrechery – frachtowce kontra krążowniki Piotr Boczoń
- ▶ „Polska Swemu Marynarzowi” Medal Morski PMH Bartłomiej Błaszkowski

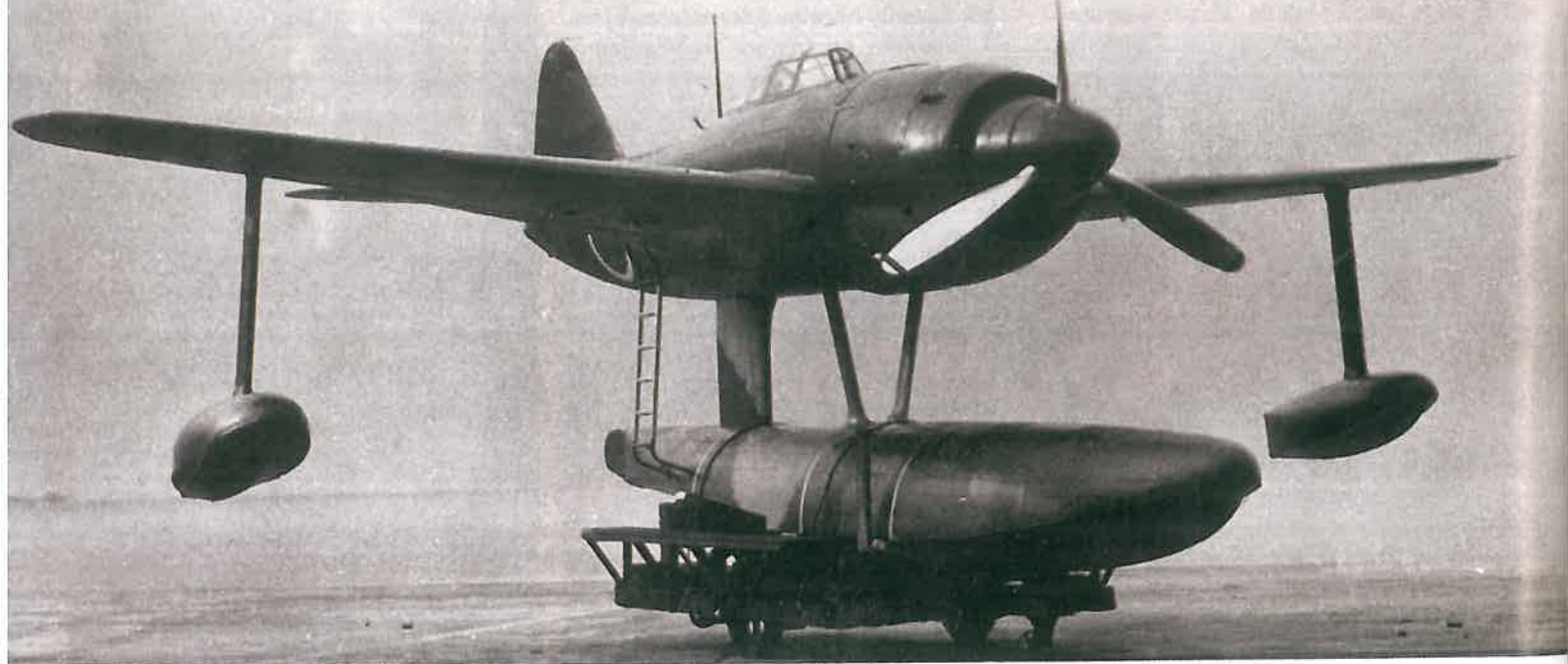


www.sklep.kagero.pl

Kawanishi N1K

Kyofu (強風)

Kawanishi N1K1 *Kyofu* był jedynym japońskim wodnosamolotem myśliwskim od początku zaprojektowanym do tej roli, ale pojawił się zbyt późno i nie odegrał praktycznie żadnej roli w zmaganiach powietrznych na Pacyfiku



LESZEK A. WIELICZKO

Geneza

Od chwili utworzenia Lotnictwo Japońskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej (*Dai Nippon Teikoku Kaigun Kokutai*) szeroko wykorzystywało wodnosamoloty pływakowe. Te niewielkie dwu- lub trzymiejscowe maszyny, zdolne do startu i lądowania na wodzie, świetnie sprawdziły się w zadaniach bliskiego i dalekiego rozpoznania na rzecz zespołów floty oraz korygowania ognia artylerii ciężkich okrętów. Operowały zarówno z pokładów okrętów (pancerników, krążowników, a nawet okrętów podwodnych), jak i akwenów morskich czy jezior. Z czasem ich zadania rozszerzono o eskortę konwojów, patrolowanie wód przybrzeżnych, a nawet wykrywanie i zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych.

W 1938 roku w Lotnictwie Marynarki Wojennej powstał pomysł budowy wod-

Kawanishi N1K1 *Kyofu* był jedynym japońskim wodnosamolotem myśliwskim od początku zaprojektowanym do tej roli (bardziej znany Nakajima A6M2-N był pływakową wersją myśliwca pokładowego A6M2 *Reisen*). Jego projektowanie rozpoczęto w 1940 roku, ale pierwsze egzemplarze seryjne weszły do służby dopiero w połowie 1943 roku. Zmiana sytuacji na froncie spowodowała, że produkcję samolotu zakończono w marcu 1944 roku, po zbudowaniu mniej niż 100 egzemplarzy. Z tych powodów, a także miażdżącej przewagi alianckiego lotnictwa, wodnosamoloty N1K1 nie odegrały praktycznie żadnej roli w zmaganiach powietrznych na Pacyfiku.

nosamolotu myśliwskiego. Bezpośrednim impulsem były doświadczenia z bojowego wykorzystania wodnosamolotów rozpoznawczych Nakajima E8N1 (Typ 95) podczas wojny w Chinach. E8N1, dzięki doskonałej zwrotności i uzbrojeniu w stały karabin maszynowy, kilkakrotnie miały okazję do zakończonych sukcesem walk powietrznych z samolotami chińskimi. Ich użycie w roli myśliwców miało jednak charakter doraźny, wobec czego uznano, że docelowo potrzebny

jest wyspecjalizowany wodnosamolot myśliwski. Pomysł budowy takiego samolotu został zaakceptowany przez *Gunreibu* (Sztab Generalny Cesarskiej Marynarki Wojennej) i w lutym 1939 roku uwzględniony w tymczasowym zestawieniu *Kokuki Kishu Oyobi Seino Hyojun* (Standard typów i osiągnięć samolotów).

Według założeń wodnosamolot myśliwski miał być przeznaczony do wsparcia jednostek inwazyjnych w czasie operacji desan-

towych oraz obrony powietrznej zdobytych terytoriów, baz i portów wszędzie tam, gdzie nie było w pobliżu stałych lotnisk lub zespołu lotniskowców floty. Dotyczyło to zwłaszcza małych wysp i atoli na Pacyfiku, na których budowa stałych lotnisk często w ogóle była niemożliwa. Potrzebę opracowania takiego samolotu włączono do zatwierdzonego w czerwcu 1939 roku *Dai-Ichi-Ji Yon-Kanen Jitsuyo-ki Shisei Keikaku* (Pierwszego czteroletniego programu rozwoju prototypów nowych samolotów) na lata budżetowe 1939–1942, nazywanego w skrócie *Dai-Ichi-Ji Yon-Kanen Keikaku* (Pierwszym programem czteroletnim).

Na tej podstawie 16 stycznia 1940 roku *Kaigun Koku Honbu Gijutsubu* (Wydział Techniczny Głównego Biura ds. Lotnictwa Marynarki Wojennej) skierował do firmy Kawanishi wstępną, jeszcze nieoficjalną propozycję skonstruowania wodnosamolotu myśliwskiego. Wytwórnia *Kawanishi Kokuki Kabushiki Kaisha* (Samoloty Kawanishi) niemal od początku swego istnienia specjalizowała się w budowie wodnosamolotów i łodzi latających i miała ogromne doświadczenie w tej dziedzinie. Jako rozwiązanie doraźne opracowanie podobnego samolotu zlecono także firmie Nakajima. Skonstruowany tam wodnosamolot, oparty na płatowcu myśliwca A6M2 *Reisen* Model 11, otrzymał później oznaczenie A6M2-N i nazwę *Ni-Shiki Suijo Sentoki* (wodnosamolot myśliwski Typ 2).

Po trwających kilka miesięcy analizach i konsultacjach, 20 września *Gijutsubu* przedłożył firmie Kawanishi bardziej szczegółowe wymagania. Od nowego wodnosamolotu, nazwanego *15-Shi Suijo Sentoki* (wodnosamolot myśliwski 15-Shi, w skrócie *15-Shi Suisen*¹), oczekiwano prędkości maksymalnej co najmniej 574 km/h (310 węzłów) na wysokości 5000 m, prędkości przelotowej 333 km/h (180 węzłów), pułapu operacyjnego 3000–10 000 m i długości lotu co najmniej sześciu godzin z prędkością przelotową. Były to niezwykle wysokie wymagania jak dla wodnosamolotu pływakowego, ale też ogólnym założeniem *Gijutsubu* było, aby pod względem osiągnięć *15-Shi Suisen* nie ustępował najlepszym ówczesnym myśliwcom lądowym (kołowym). Później prędkość maksymalną zmniejszono do 519 km/h (280 węzłów) na wysokości 4000 m, ale wciąż była to bardzo wysoka wartość. Planowane uzbrojenie miało składać się z dwóch karabinów maszynowych kal. 7,7 mm i dwóch działek kal. 20 mm albo dwóch karabinów kal. 7,7 mm i dwóch kal. 13 mm, lub też z czterech karabinów

Pierwszy prototyp N1K1 w początkowej konfiguracji (brak masztu antenowego i oprofilowań przejść skrzydło-kadłub, wiatrochron bez ram wzmacniających, wąski tylny wspornik głównego pływaka) podczas startu z wód zatoki Osaka do pierwszego lotu 6 maja 1942 roku



Pierwszy prototyp N1K1 (nr ser. 91) przygotowywany do oblotu. Do kabiny wsiada pilot doświadczalny firmy Kawanishi Wasuke Otokuni. Widać dwułopatowe śmigło przeciwbieżne, wyloty luf kadłubowych kaemów i wąski wlot powietrza do chłodzenia silnika

kal. 7,7 mm. Dodatkowo samolot miał być przystosowany do przenoszenia dwóch bomb o masie po 30 kg.

Opracowanie projektu wodnosamolotu myśliwskiego *15-Shi Suisen* powierzono zespołowi konstruktorów pod kierunkiem inż. Shizuo Kikuhary. W jego skład weszli m.in. inżynierowie Toshiharu Baba, Hiroyuki Inoue i Eizaburo Adachi. Projekt wstępny został ukończony 4 lipca 1941 roku, a 21 i 22 lipca komisja specjalistów z *Gijutsubu* dokonała inspekcji pełnowymiarowej drewnianej makiety samolotu. Po wprowadzeniu w projekcie i makiecie zaleconych przez komisję zmian i poprawek, w zakładach Kawanishi w Naruo przystąpiono do sporządzania szczegółowego projektu technicznego oraz budowy dwóch zamówionych przez *Gijutsubu* prototypów. W międzyczasie przeprowadzono również próby wytrzymałościowe oraz dwukrotnie dokonano przeglądu całej struktury konstrukcji. Ostateczny projekt techniczny samolotu został formalnie zaakceptowany przez *Gijutsubu* 30 kwietnia–1 maja 1942 roku, otrzymując oznaczenie N1K1.

Konstrukcja

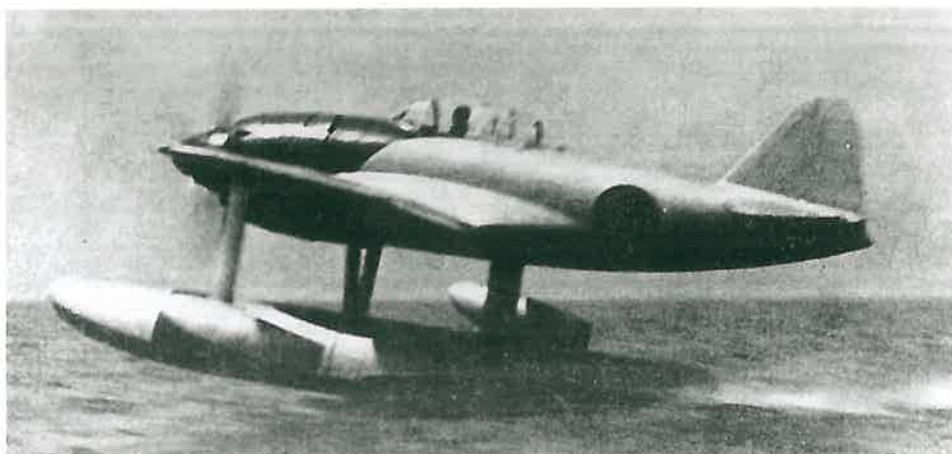
N1K1 był wolnonośnym średniopłatem o całkowicie metalowej półskorupowej konstrukcji, jedynie lotki i stery miały pokrycie płócienne. W jego konstrukcji inżynierowie

wykorzystali doświadczenia z projektowania i budowy szybkiego wodnosamolotu rozpoznawczego *14-Shi Kosoku Suijo Teisatsuki* (E15K1 *Shium*), którego prototyp został oblatany w grudniu 1941 roku.

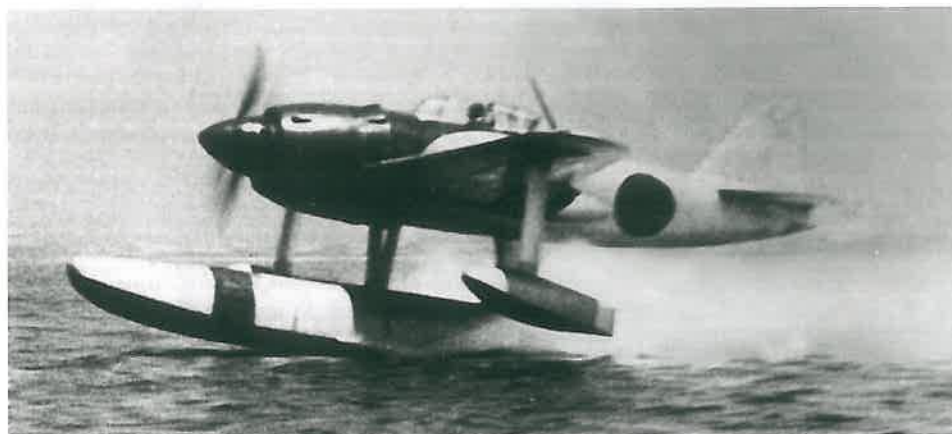
Kluczem do uzyskania zaplanowanych osiągnięć było zastosowanie silnika o dużej mocy oraz zminimalizowanie oporu aerodynamicznego płatowca. Podobnie jak w przypadku E15K1, do napędu N1K1 wybrano najmocniejszy dostępny wówczas silnik Mitsubishi *Kasei* 14 (MK4D) z dwułopatowym śmigłem przeciwbieżnym. Był to 14-cylindrowy silnik w układzie podwójnej gwiazdy z jednostopniową dwubiegową sprężarką, osiągający moc startową 1410 hp oraz moc trwałą 1360 hp na wysokości 2600 m i 1250 hp na wysokości 6000 m. Śmigło przeciwbieżne wybrano ze względu na brak momentu oporowego, co miało ułatwić utrzymanie właściwego kierunku podczas startu i wodowania samolotu. Śmigło miało kołpak o dużej średnicy, tak że pomiędzy nim a krawędzią osłony silnika pozostawała tylko wąska szczelina dla powietrza chłodzącego. Dla zachowania czystości aerodynamicznej kadłuba wlot powietrza do sprężarki i chłodnicy oleju zostały umieszczone pod osłoną silnika.

Ze względu na dużą średnicę silnika (1340 mm) kadłub miał wrzecionowaty kształt i owalny przekrój o maksymalnej





Pierwszy prototyp N1K1 podczas startu do jednego z lotów próbnych. Samolot ma już zmodyfikowany wiatrochron z ramami wzmacniającymi i przynitowane oprofilowania przejść skrzydło-kadłub



Pierwszy prototyp N1K1 już po zainstalowaniu masztu antenowego na kadłubie za kabiną. Początkowo konstruktorzy planowali zastosować składane pływaki pod skrzydłami (jak w wodnosamolocie rozpoznawczym E15K1 *Shiun*), ale ostatecznie zdecydowano się na stałe

210 litrów i rezerwowym o pojemności 165 litrów². Zapas oleju do silnika wynosił 30 litrów.

Skrzydła o trapezowym obrysie z zaokrąglonymi końcówkami miały konstrukcję dwudźwigarową, z dźwigarem głównym umieszczonym w 30% cięciwy i dźwigarem tylnym w 64% cięciwy. Miały wznios 5°30' i wydłużenie 6,13. Skrzydła zaklinowane były do kadłuba pod kątem 4°, a ich skrócenie geometryczne wynosiło -3°25'. Zastosowano w nich profil laminarny z serii LB, opracowany przez dr. Ichiro Tani z *To-kyo Daigaku Koku Kenkyusho* (Instytutu Badawczego Lotnictwa Uniwersytetu Tokijskiego). Taki profil wybrano ze względu na mniejszy opór aerodynamiczny, ale dla zachowania odpowiednich własności wymagał on wielkiej precyzji w procesie produkcji – powierzchnia skrzydeł musiała być bardzo gładka. W celu zmniejszenia oporu interferencyjnego zastosowano układ średniopłata, dzięki czemu można było zrezygnować z szerokich oprofilowań przejść skrzydło-kadłub.

Skrzydła zaopatrzone były w lotki i tzw. klapy bojowe (*kusen furappu* – klapy [do] walki powietrznej). Na obu lotkach znajdowały się trymery nastawiane na ziemi. Klapy bojowe były oryginalnym wynalazkiem firmy Kawanishi, opracowanym w celu zwiększenia zwrotności samolotu podczas walki powietrznej. Były to wysuwane klapy szczelinowe (Fowlera), które przy krawędziach spływu miały dodatkowe mniejsze i węższe klapy krokodylowe. Wysunięcie klap głównych (standardowo o 25°) powodowało automatyczne wychylenie klap dodatkowych. Początkowo klapy były sterowane ręcznie, co w czasie walki powietrznej zmuszało pilota do wykonywania dodatkowych czynności. Później, w 1943 roku, inż. Saburo Shimizu opracował system automatycznego sterowania klapami, w którym kąt wychylenia klap zależał od prędkości samolotu i działającego w danym momencie przeciążenia. Jednak automatyczne klapy bojowe zastosowano dopiero w myśliwcach N1K1-J *Shiden* i N1K2-J *Shiden Kai*.

Samolot spoczywał na wodzie na pojedynczym pływaku głównym zamontowanym pod kadłubem i dwóch mniejszych pływakach stabilizujących pod skrzydłami. Jednoredanowy płwak główny miał długość 8559 mm (bez steru) i maksymalną szerokość 1300 mm. Zamocowany był do kadłuba trzema wąskimi wspornikami – dwoma z przodu (rozchylonymi w kształcie litery V) i jednym z tyłu (w kształcie litery I). Oś płwaka była pochylona w dół w stosunku do osi kadłuba o kąt -2°30'. Dla zmniejszenia oporu początkowo planowano zastosować składane pływalki podskrzydłowe, podobnie jak w samolocie E15K1. Jednak problemy z mechanizmem składania pływaków, które wystąpiły podczas prób w locie prototypu E15K1, spowodowały rezygnację z tego zamiaru. Ostatecznie zastosowano stałe

Tab. 1. Podstawowe dane techniczne silników Mitsubishi *Kasei* stosowanych do napędu samolotów N1K1 *Kyofu*

Wersja		<i>Kasei</i> 13	<i>Kasei</i> 14
Oznaczenie kodowe <i>Kigo</i>		MK4C	MK4D
Oznaczenie <i>Kyotsu Meisho</i>		Ha-32-13	Ha-32-14
Oznaczenie fabryczne			A10
liczba cylindrów		14	
układ cylindrów		podwójna gwiazda	
sprężarka		jednostopniowa dwubiegowa	
średnica x skok tłoka	[mm]	150 x 170	
pojemność skokowa	[dm ³]	42,05	
stopień sprężania		6,5	6,5
stopień redukcji		0,684	0,625
średnica	[mm]	1340	1340
długość	[mm]	2034	2206
masa	[kg]	770	800
moc startowa	[hp]	1460	1410
przy obrotach	[obr./min]	2450	2450
doładowanie	[mmHg]	+250	+250
moc trwała*	[hp]	1420/1300	1360/1250
na wysokości	[m]	2600/6000	2600/6000
przy obrotach	[obr./min]	2350/2350	2350/2350
doładowanie	[mmHg]	+180/+180	+180/+180
uwagi		wał śmigła o długości 500 mm	śmigło przeciwbieżne

* odpowiednio na pierwszym/drugim biegu sprężarki

szerokości 1428 mm. Kabina pilota została zakryta trzyczęściową osłoną z nieruchomym wiatrochronem, odsuwaną do tyłu owiewką (limuzyną) i nieruchomą częścią tylną. Osłona miała kropłowy kształt, zapewniający pilotowi znakomitą widoczność we wszystkich kierunkach. Usterzenie było klasyczne, wolnonośne. Stateczniki miały trapezowy obrys z zaokrąglonymi końcówka-

mi. Wszystkie stery wyposażone były w klapy wyważające (trymery) sterowane w locie przez pilota. Dla zapewnienia wymaganego zasięgu łączny maksymalny wewnętrzny zapas paliwa wynosił aż 735 litrów. Paliwo mieściło się w dwóch zbiornikach w skrzydłach (pomiędzy dźwigarami) o pojemności po 180 litrów i dwóch zbiornikach w kadłubie (pod kabiną pilota) – głównym o pojemności

plywaki stabilizujące o długości 2150 mm i maksymalnej szerokości 700 mm, zamocowane do skrzydeł na pojedynczych długich wspornikach w kształcie litery I.

Uzbrojenie składało się z dwóch karabinów maszynowych 97-*Shiki 3-Gata Kai* 2 (Typ 97 Model 3 Modyfikacja 2) kal. 7,7 mm z zapasem po 500 naboju, umieszczonych w kadłubie pomiędzy silnikiem a kabiną pilota (z wylotami luf w osłonie silnika), oraz dwóch działek 99-*Shiki 1-Go 3-Gata* (Typ 99 Wzór 1 Model 3) kal. 20 mm umieszczonych w skrzydłach, z zapasem po 60 naboju w magazynkach bębnowych. Pilot dysponował celownikiem odblaskowym 98-*Shiki 1-Gata* (Typ 98 Model 1), opartym na niemieckim celowniku Revi 2B, radiostacją 96-*Shiki Ku 1-Go* (Typ 96 Ku Wzór 13) i radionamiernikiem 1-*Shiki Ku 3-Go* (Typ 1 Ku Wzór 3). Za oparciem fotela pilota znajdowała się stalowa płyta pancerna.

Prototypy

Budowę pierwszego prototypu N1K1 (nr ser. – *seizo bango* – prawdopodobnie 91) ukończono 4 maja 1942 roku. Dwa dni później pilot fabryczny firmy Kawanishi Wasuke Otokuni dokonał jego oblotu z wód zatoki Osaka. Po pierwszych lotach w samolocie dokonano kilku modyfikacji, m.in. dodano oprofilowania przejść skrzydło-kadłub, a na kadłubie za kabiną pilota zainstalowano maszt antenowy. 1 sierpnia prototyp przekazano do prób wojskowych w *Kugisho Hiko Jikkenbu* (Wydziale Prób w Locie arsenału Kugisho⁴) w bazie Oppama koło Yokosuki. W ocenie tamtejszych pilotów doświadczalnych N1K1 miał poprawne własności lotne, dobrą stateczność kierunkową i niezłą zwrotność. Pojawiły się natomiast problemy z wyciekami oleju z przekładni przeciwbieżnego śmigła, tak jak wcześniej w E15K1.

Z tego powodu w drugim prototypie (nr ser. 92) postanowiono zastosować silnik *Kasei* 13 (MK4C) z pojedynczym 3-łopatowym śmigłem. Ta wersja silnika osiągała moc startową 1460 hp oraz moc trwałą 1420 hp na wysokości 2600 m i 1300 hp na wysokości 6000 m. Wał śmigła miał długość 500 mm, wobec czego śmigło było mocno wysunięte przed krawędź osłony silnika, stanowiąc bardzo charakterystyczny element sylwetki samolotu. Metalowe samoprzestawialne śmigło J2M1-P4, wyprodukowane w *Sumitomo Kinzoku Kogyo KK, Puopera Seizoshō* (Wydziale Produkcji Śmigieł Zakładów Przemysłu Metalowego Sumitomo), miało średnicę 3,20 m (według innych źródeł 3,10 m) i hydrauliczny mechanizm zmiany kąta nastawienia łopat, oparty na technologii firmy Hamilton Standard. Z powodu silnego momentu oporowego nowego śmigła pilot musiał mocno pracować sterem kierunku, aby podczas startu i wodowania utrzymać samolot w linii prostej. Jednak po znalezieniu się w powietrzu maszyna zachowywała się

Tab. 2. Podstawowe dane taktyczno-techniczne uzbrojenia samolotu N1K1 Kyofu			
		Typ 97 Model 3 Kai 2	Typ 99 Wzór 1 Model 3
kaliber	[mm]	7,7	20
długość całkowita	[mm]	1054	1331
długość lufy	[mm]	727	812
masa	[kg]	11,5–12,6	23,2
szybkostrzelność	[1/min]	900–950	520–535
nabój	[mm]	7,7×56R	20×72RB
masa naboju*	[g]	~25	192
masa pocisku*	[g]	~11	123,5
prędkość początkowa	[m/s]	745	600
zasilanie		taśma rozsypna	magazynek bębnowy

* w zależności od rodzaju amunicji

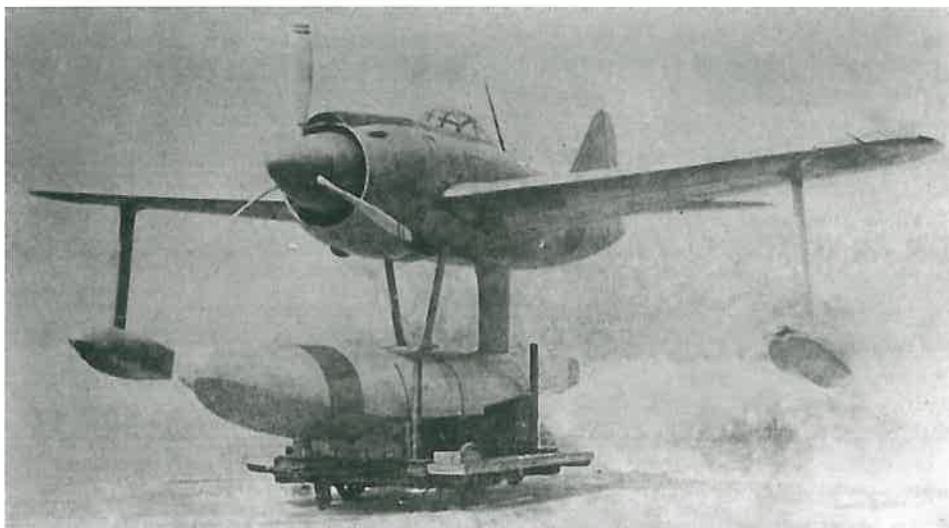
bez zarzutu. Niestety 18 sierpnia, podczas wodowania po jednym z lotów próbnych, doszło do wypadku. Wskutek niedostatecznej wytrzymałości wsporników pływak główny oderwał się od kadłuba, w wyniku czego samolot z impetem uderzył w wodę, przewrócił się i zatonął. Pilot Otokuni został mocno poturbowany i w dalszych próbach zastąpił go inny pilot fabryczny Daisaku Okamoto.

W październiku gotowy był pierwszy z sześciu zamówionych przez *Gijutsubu* samolotów doświadczalnych (przedseryjnych), nazywanych dodatkowymi lub uzupełniającymi prototypami (*zoka shisakuki*). Maszyny te (nr ser. 93–98) napędzane były silnikami *Kasei* 13 z 3-łopatowymi śmigłami (tak jak drugi prototyp), ale w ich konstrukcji wprowadzono kilka zmian. Przede wszystkim poszerzono i wzmocniono tylny wspornik głównego pływaka. Wlot powietrza do sprężarki przeniesiono do górnej krawędzi osłony silnika. Poszerzono nieznacznie statecznik pionowy, aby zwiększyć jego powierzchnię i poprawić w ten sposób stateczność kierunkową podczas startu i wodowania. Ponadto zmodyfikowano wiatrochron, dodając po bokach poziome ramy wzmacniające. Podobnie jak oba prototypy, początkowo samoloty te nie miały zamontowanego uzbrojenia. Ostatni, szósty dodatkowy prototyp ukończono w kwietniu 1943 roku.

Pomiędzy grudniem 1942 a lutym 1943 roku w *Kugisho Hikokibu* (Wydziale Samolotów arsenału Kugisho) przeprowadzono

serię prób, których celem było sprawdzenie skuteczności klap bojowych. W ich trakcie badano m.in. zwrotność samolotu w płaszczyźnie poziomej. Testy przeprowadzono na wysokości 2000 m przy masie startowej 3500 kg, co dawało jednostkowe obciążenie powierzchni nośnej 148,9 kg/m². Stwierdzono, że podczas wykonywania pełnego zakrętu bez użycia klap przy prędkości 274 km/h (148 węzłów) przeciążenie wynosiło 3,3 g, promień zakrętu 180 m, a czas całego manewru 15,5 s. Natomiast po wychyleniu klap głównych o 19° i klap dodatkowych o 41°, przy prędkości 280 km/h (151 węzłów) przeciążenie wzrosło do 4,1 g, ale promień zakrętu zmniejszył się do 140 m, a czas jego wykonania do 14,5 s. Podobny wpływ odnotowano także w manewrach w płaszczyźnie pionowej.

Po wybuchu wojny z mocarstwami zachodnimi w grudniu 1941 roku *Gunreibu* zdecydował, że należy utajnić dotychczasowe opisowe nazwy samolotów *Seishiki Meisho*, gdyż zdradzają one wrogowi zbyt dużo informacji. Dotyczyło to również oznaczeń programów rozwojowych *Shisaku Seizo*, stosowanych na etapie projektu i prototypu. W związku z tym w połowie 1942 roku wprowadzono nowy system oznaczeń projektów i prototypów (czy szerzej: programów rozwojowych) samolotów Lotnictwa Marynarki Wojennej, nazwany *Jitsuyo-ki Shisei Keikaku Bango* (numeracja programu doświadczenia nowych samolotów⁵), w skró-



Jeden z sześciu dodatkowych prototypów N1K1. Te maszyny miały silnik *Kasei* 13 (MK4C) z pojedynczym 3-łopatowym śmigłem, oddzielny wlot powietrza do sprężarki w górnej krawędzi osłony silnika i poszerzony tylny wspornik głównego pływaka

cie *Jitsuyo-ki Keikaku Bango* lub jeszcze krócej *Jitsu Kei Bango*, albo inaczej po prostu *Shisei-ki Ryaku Bango* (numery skrócone prototypów).

W systemie tym każdemu zleconemu do realizacji projektowi samolotu (a w kilku przypadkach także już istniejącym prototypom) nadawano oznaczenie kodowe w postaci litery określającej producenta i numeru z ciągu tworzonego przez pełne dziesiątki (10, 20, 30 itd.). Jako oznaczenia producentów stosowano litery alfabetu łacińskiego, będące pierwszymi literami ich nazw w transliteracji *romaji*: A – Aichi, K – Kawanishi, M – Mitsubishi, N – Nakajima, Y – Kugisho (w tym przypadku litera Y pochodziła od wcześniejszej nazwy arsenału – Yokosho). Były to te same litery, co w systemie literowo-cyfrowych oznaczeń kodowych samolotów. Nie wiadomo, czy numery nadawano kolejno, czy też według jakiegoś określonego klucza. Nie jest także znane pełne zestawienie przydzielonych oznaczeń *Jitsu Kei Bango*.

W nowym systemie myśliwiec N1K1 otrzymał oznaczenie kodowe K-20 (oznaczenie K-10 przydzielono wodnosamolotowi rozpoznawczemu E15K1).

Samoloty seryjne

Próby prototypów wykazały, że myśliwce N1K1 miały nieco gorsze własności lotne podczas wodowania i mniejszą zwrotność niż znajdujące się już w służbie A6M2-N. Także ich obsługa była bardziej skomplikowana. Natomiast pod względem prędkości maksymalnej i prędkości wznoszenia N1K1 były wyraźnie lepsze, mimo że ich prędkość maksymalna była znacznie mniejsza od początkowych wymagań. A6M2-N osiągał prędkość maksymalną 435 km/h na wysokości 5000 m, a czas wznoszenia na tę wysokość wynosił 6 minut 43 sekundy, podczas gdy dla N1K1 było to odpowiednio 448 km/h (według danych fabrycznych nawet 485 km/h) i 5 minut 32 sekundy. Jeśli chodzi o osiągi, to N1K1 okazał się niewątpliwie najlepszym wodnosamolotem myśliwskim napędzanym silnikiem tłokowym.

Po zakończeniu prób prototypów *Kaigun Koku Honbu* zleciło firmie Kawanishi rozpoczęcie produkcji seryjnej. Pierwsze egzemplarze seryjne opuściły fabrykę w Naruo w lipcu 1943 roku. Samoloty napędzane były silnikami *Kasei* 13 z 3-łopatowymi śmigłami, ale różniły się od dodatkowych prototypów kilkoma detalami konstrukcji. Pochylony do przodu maszt antenowy zastąpiono prostym, zrezygnowano z oddzielnego wlotu powietrza do sprężarki, a pod skrzydłami zainstalowano zaczepy dla dwóch lekkich bomb o masie po 30 kg.



Jeden z dodatkowych prototypów z oznaczeniem prawdopodobnie ㇏-K1-6 (*Ko-K1-6*) na usterzeniu podczas prób w *Kugisho Hiko Jikkenbu* w bazie Oppama. Dodatkowe prototypy zostały zbudowane między październikiem 1942 a kwietniem 1943 roku

11-Gata, czyli *Kyofu* Model 11), w których pierwsza cyfra oznaczała kolejną wersję płatowca, a druga wersję silnika. Duże modyfikacje, związane z poważnymi zmianami w konstrukcji płatowca lub zespołu napędowego, wyróżniano dodatkowo znakiem kanji *Kai* (od słowa *kaizo* – modyfikacja, np. *Kyofu Kai*) i ewentualnie

kolejnym numerem modyfikacji. Na etapie projektu i prototypu przed nazwą własną dodawano określenie *Shisei* – prototypowy, doświadczalny. Skrótowe literowo-cyfrowe oznaczenia kodowe, w rodzaju N1K1 czy A6M2-N, a także oznaczenia programów rozwojowych *Shisaku Seizo* w postaci numerów *Shi*, zostały praktycznie całkowicie utajnione, a ich stosowanie ograniczono głównie do celów administracyjnych.

Nowe zasady nazewnictwa samolotów zostały oficjalnie wprowadzone w życie tajną instrukcją ministra marynarki (*kaigun daijin*) nr 1497 *Kokuki Meisho Fuyo Yoshiki* (Zasady przydzielania nazw samolotom) z 27 lipca 1943 roku. Dla samolotów myśliwskich początkowo zalecono nazwy związane ze zjawiskami pogodowymi (*kisho*).

Kilka tygodni później, 19 sierpnia, dokonano także zmiany klasyfikacji samolotów myśliwskich, co wiązało się ze zmianą filozofii ich użycia przez Lotnictwo Marynarki. Do tej pory wyróżniano cztery rodzaje czy też kategorie myśliwców – pokładowe (*kanjo sentoki*, w skrócie *kansen*, oznaczane literą A), pływakowe (*suijo sentoki*, *suisen*, N), przechwytyjące (*kyokuchi sentoki*, *kyokusen*) i eskortowe dalekiego zasięgu (*enkyori sentoki*, *tosen*). Dwa ostatnie nazywano także ogólnie myśliwcami lądowymi (*rikujo sentoki*, *rikusen*, J). Zamiast nich wprowadzono trzy zupełnie nowe kategorie myśliwców – *ko sentoki* (w skrócie *kosen*, myśliwce typu *Ko*) przeznaczone do walki z wrogimi myśliwcami, *otsu sentoki* (*otsusen*, myśliwce typu *Otsu*) przeznaczone do zwalczania bombowców oraz *hei sentoki* (*heisen*, myśliwce typu *Hei*) przeznaczone do działań w nocy.

Do typu *Ko* włączono dotychczasowe myśliwce pokładowe (*kansen*), pływakowe (*suisen*) i eskortowe (*tosen*). Typ *Otsu* tworzyły wcześniejsze myśliwce przechwytyjące (*kyokusen*). Natomiast typ *Hei* obejmował całkowicie nowy rodzaj myśliwców nocnych (*yakan sentoki*, w skrócie *yasen*, S). Należy wszakże wyraźnie podkreślić, że również w ramach typu *Ko* mogły pojawić się myśliwce przechwytyjące, o ile ich głównym zadaniem była walka z wrogimi myśliwcami, a nie przechwytywanie bombowców.

Tab. 3. Podstawowe dane taktyczno-techniczne samolotu N1K1 *Kyofu*

Wymiary		
rozpiętość	[m]	12,00
długość całkowita	[m]	10,59
długość kadłuba	[m]	9,22 (9,12)*
długość głównego pływaka	[m]	8,56
wysokość	[m]	4,75 (4,78)
powierzchnia nośna	[m²]	23,50
Masy		
masa własna	[kg]	2752
masa startowa	[kg]	3500
masa startowa maksymalna	[kg]	3712
zapas paliwa wewnętrzny	[dm³]	570+165 (660+160)
Osiągi		
prędkość maksymalna	[km/h]	448 (485)
na wysokości	[m]	6000 (5700)
prędkość przelotowa na wysokości	[km/h]	370 (352)
	[m]	4000 (5000)
prędkość lądowania	[km/h]	131,5 (135)
czas wznoszenia na wysokość	[min, s]	3' 5"/5' 32"
	[m]	3000/5000
pułap praktyczny	[m]	10 560
zasięg	[km]	1060
zasięg maksymalny	[km]	1665 (1980)
długość trwania lotu	[h]	4,8
Napęd		
silnik		<i>Kasei</i> 13
moc startowa	[hp]	1460
śmigło		3-łopatowe
średnica śmigła	[m]	3,20 (3,10)
Uzbrojenie		
liczba kalibry (zapas amunicji)	[mm]	2x7,7 (2x500) 2x20 (2x60)
bomby	[kg]	2x30

* w nawiasach dane fabryczne/inne

W tej sytuacji, aby odróżnić poszczególne kategorie myśliwców, *Kaigun Koku Honbu* opracowało bardziej szczegółowe zasady przydzielania nazw, zwane *Kokuki Meisho Fuyo Hyojun* (Standard przydzielania nazw samolotom). Katalog dopuszczalnych nazw poszerzono o nazwy związane ze zjawiskami niebieskimi, astronomicznymi (*tensho*). I tak: myśliwcom typu *Ko* nadawano nazwy własne pochodzące od wiatrów i burz (kończące się znakiem 風 [*kaze* – wiatr], wymawianym zazwyczaj *fu* lub *pu*, np. *Kyofu*, *Senpu*, *Shunpu*, *Jinpu*, *Kanpu*, *Reppu*), myśliwcom typu *Otsu* – nazwy związane z wyładowaniami atmosferycznymi (w przypadku samolotów jednosilnikowych kończące się znakiem 電 [*den* – błyskawica], np. *Senden*, *Shinden*, *Jinden*, *Hiden*, *Shiden*, *Raiden*, a w przypadku samolotów dwusilnikowych znakiem 雷 [*rai* – grzmot], np. *Tenrai*, *Shunrai*, *Enrai*, *Jinrai*), natomiast myśliwcom typu *Hei* – nazwy związane ze zjawiskami niebieskimi, astronomicznymi (kończące się znakiem 光 [*hikari* – światło], wymawianym *ko*, np. *Gekko*, *Hakko*, *Kyokko*, *Senko*, *Denko*).

Mimo to przez jakiś czas w obiegu wciąż funkcjonowały poprzednie nazwy i oznaczenia samolotów, zwłaszcza w korespondencji z firmami lotniczymi oraz w samych wytwórniach. W różnych pismach czy dokumentach ten sam typ samolotu nazywany był w odmienny sposób, np. wodnosamolot myśliwski N1K1 *Kyofu* mógł być określany jako *Kyofu*, N1K1, 15-Shi *Suisen* lub K-20. W tej sytuacji w styczniu 1944 roku szef Kugisho zalecił, aby w korespondencji z producentami samolotów i innej oficjalnej dokumentacji posługiwano się wyłącznie nazwami własnymi

Tab. 4. Produkcja samolotów N1K1 <i>Kyofu</i>			
Wersja	Liczba	Numer seryjny (seizo bango)	Uwagi
N1K1 (15-Shi)	2	91–92	prototypy
N1K1 (15-Shi)	6	93–98	dodatkowe prototypy
N1K1 Model 11	89	501–589	seryjne (Naruo)
Razem	97		

Tab. 5. Miesięczna produkcja samolotów N1K1 <i>Kyofu</i>			
	1942	1943	1944
styczeń	-	2/2	10/9
luty	-	3/1	10/10
marzec	-	7/-	10/10
kwiecień	-	14/1	-
maj	-	16/-	-
czerwiec	-	3/-	-
lipiec	-	4/5	-
sierpień	1/1	6/8	-
wrzesień	1/-	7/9	-
październik	1/1	9/11	-
listopad	2/-	10/13	-
grudzień	2/1	10/15	-
Razem	7/3	91/65	30/29
		128/97	

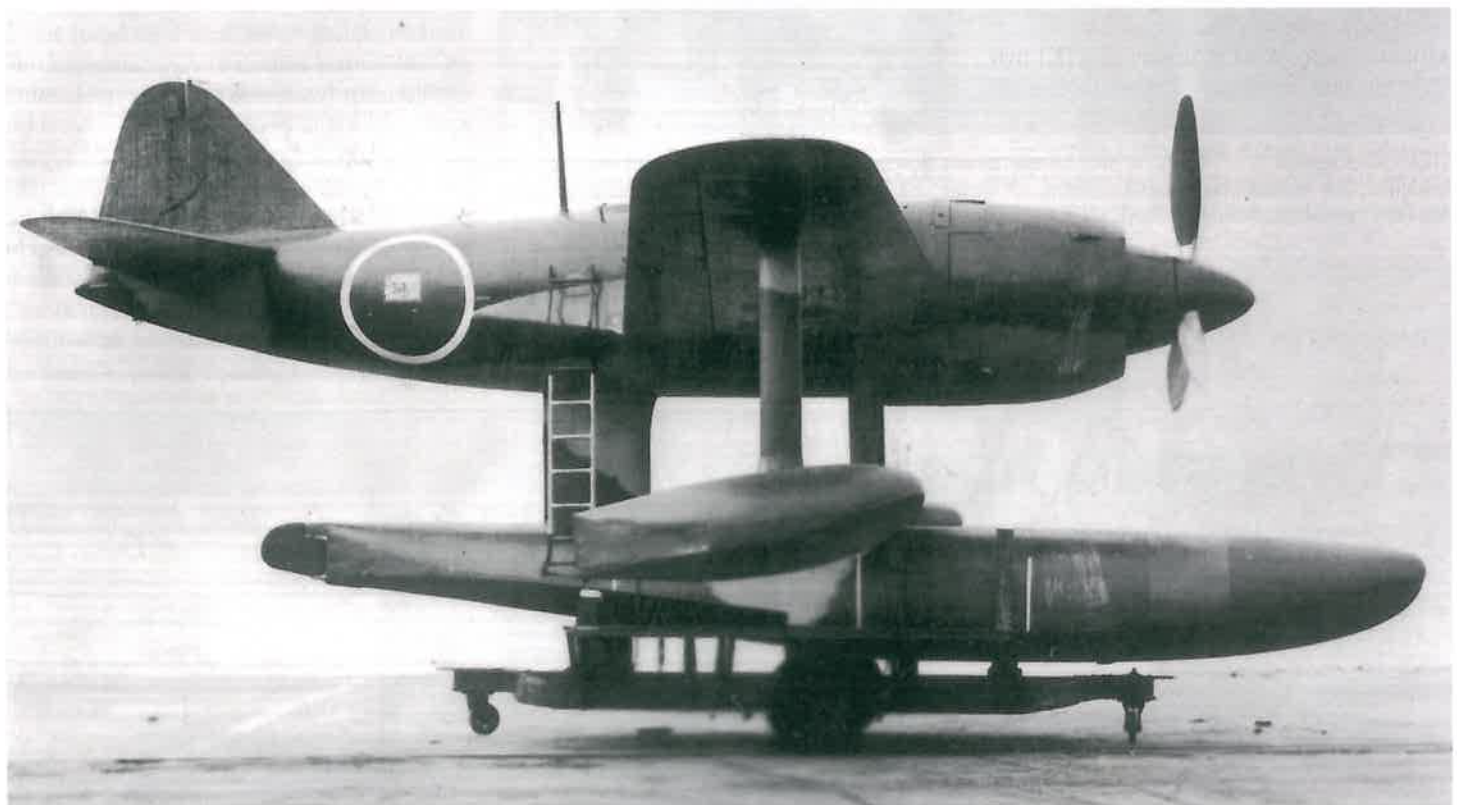
Uwaga: dane wg USSBS, zapis w postaci ułamka oznacza samoloty zamówione/wyprodukowane

mi *Kanji Meisho*. Ponieważ jednak nazwy te nie określały przeznaczenia samolotu, więc w korespondencji z jednostkami liniowymi dodawano do nich określenie typu samolotu, np. *Suijo Sentoki Kyofu* (wodnosamolot myśliwski *Kyofu*). Ponadto *Kaigun Koku Honbu* rozsyłało do dowódców jednostek operacyjnych wyższego szczebla zestawienia nazw nowo projektowanych samolotów. Kilka tego rodzaju dokumentów wpadło podczas wojny w ręce alianckiego wywiadu, pozwalając nie

tylko zorientować się w nowym systemie nazewnictwa samolotów, ale też poznać nowe, dopiero projektowane typy maszyn.

Myśliwiec N1K1 został oficjalnie przyjęty przez *Koku Honbu* do uzbrojenia Lotnictwa Marynarki 21 grudnia 1943 roku. Samolot zaliczono do typu *Ko* i zgodnie z nowymi zasadami nadano mu nazwę związaną z wiatrami i burzami – *Suijo Sentoki Kyofu 11-Gata*, czyli wodnosamolot myśliwski *Kyofu* (silny/potężny wiatr⁶) Model 11. Nastąpiło to na tyle późno, że na tabliczkach informacyjnych na płatowcach (przynajmniej do tego momentu) wpisywano nazwę 15-Shi *Suisen*, a nie *Kyofu 11-Gata*.

Tempo produkcji N1K1 było niewielkie, gdyż w tym czasie Lotnictwo Marynarki miało już wystarczającą liczbę wodnosamolotów myśliwskich A6M2-N. Przede wszystkim zaś całkowitej zmianie uległa sytuacja na frontach. Siły japońskie przeszły do obrony, nie było mowy o operacjach desantowych na wyspach Pacyfiku, wobec czego wodnosamoloty myśliwskie straciły rację bytu, zwłaszcza że nie miały żadnych szans w konfrontacji z nowymi typami alianckich myśliwców. W tej sytuacji produkcja N1K1 została zakończona w marcu 1944 roku, po zbudowaniu zaledwie 89 egzemplarzy seryjnych (nr ser. 501–589). Łącznie z dwoma prototypami i sześcioma dodatkowymi prototypami całkowita produkcja N1K1 wyniosła 97 egzemplarzy ze 128 zamówionych. Warto zwrócić uwagę, że dane USSBS (por. odpowiednią tabelę) zawierają drobny błąd, gdyż wprowadzając podają liczbę 97 zbudowanych egzemplarzy, ale nie uwzględniają pierwszego prototypu, ukończonego w maju 1942 roku.



Seryjny *Kyofu* Model 11 w widoku z boku. Mocno wysunięte przed osłonę silnika śmigło z wielkim kołpakiem było charakterystycznym elementem sylwetki N1K1. Kabina znajdowała się na wysokości około 4 m nad ziemią, więc potrzebna była drabinka wejściowa

Nieliczne samoloty z końcowego okresu produkcji (*koki seisan-ki*) – najprawdopodobniej nie więcej niż kilkanaście, może około 20 egzemplarzy – różniły się kilkoma detalami konstrukcji od wcześniejszych maszyn. Otrzymały wydłużoną osłonę silnika (przez co kołpak śmigła wydaje się krótszy), oddzielny wlot powietrza do sprężarki w górnej krawędzi osłony silnika (jak w dodatkowych prototypach) oraz indywidualne rury wydechowe z cylindrów (zamiast zbiorczych kolektorów wylotowych). W niektórych zachodnich publikacjach można znaleźć informację, że samoloty te napędzane były silnikiem *Kasei* 15 (MK4E). Jednak japońskie publikacje nie potwierdzają tego faktu; ponadto po zmianie silnika oznaczenie samolotów uległoby zmianie na Model 12, a nic takiego nie miało miejsca.

Wersje rozwojowe

Jeszcze przed oficjalnym przyjęciem myśliwca N1K1 *Kyofu* do uzbrojenia Lotnictwa Marynarki Wojennej firma Kawanishi

zapropoowała opracowanie jego zmodyfikowanej wersji o poprawionych osiąгах, nazywanej *Kyofu Kai* (N1K2). Według niektórych źródeł zmiana miała polegać tylko na wymianie silnika na mocniejszą wersję *Kasei* 23 (MK4R) – wówczas nowa wersja otrzymałaby oznaczenie Model 12. Natomiast według innych nowa wersja miała zachować dotychczasowy silnik *Kasei* 13, ale za to płatowiec miał zostać przekonstruowany, ze skrzydłami w układzie dolnopłata – taka wersja otrzymałaby oznaczenie Model 21.

Podobno jesienią 1943 roku rozważano jeszcze inny wariant, w którym zamierzano wykorzystać płatowiec i silnik myśliwca N1K2-J *Shiden Kai*, którego prototyp wówczas budowano. Ta wersja *Kyofu* nosiłaby zapewne oznaczenie Model 22. Tak czy inaczej żadna z proponowanych wersji rozwojowych *Kyofu* nie doczekała się realizacji.

Wiadomo także, że w ramach *Dai-Ni-Ji Yon-Kanen Jitsuyo-ki Shisei Keikaku* (Drugiego czteroletniego programu rozwoju prototypów nowych samolotów) na lata

budżetowe 1941–1944 przewidywano stworzenie następcy *Kyofu*. Nowy wodnosamolot myśliwski miał być opracowany w firmie Kawanishi w ramach specyfikacji *18-Shi Suijo Sentoki*. W systemie numeracji *Jitsu Kei Bango* zarezerwowano dla niego oznaczenie K-70. Według zapisanego w programie wstępnego harmonogramu budowa prototypów miała zostać zlecona w styczniu 1943 roku, a nowy samolot miał zostać przyjęty do służby w lutym 1946 roku. Zmiana sytuacji wojennej spowodowała, że nigdy nie podjęto realizacji programu myśliwca *18-Shi Suisen*. Być może właśnie dla samolotu Kawanishi K-70 rezerwowano nazwy *Senpu* (旋風 – trąba powietrzna) lub *Kanpu* (寒風 – zimny wiatr).

Kyofu w służbie

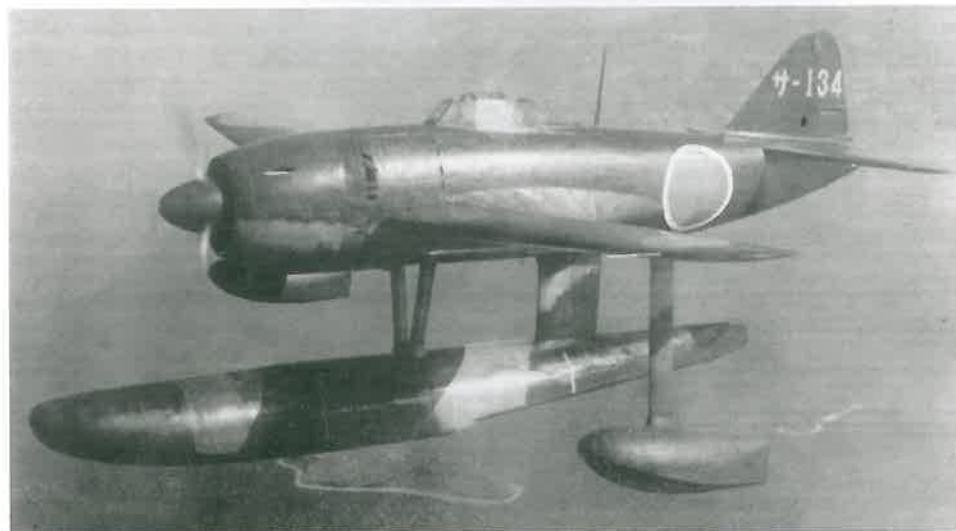
Myśliwce N1K1 *Kyofu* zaczęły trafiać do jednostek w drugiej połowie 1943 roku. Jedną z pierwszych, która otrzymała nowe samoloty, była *Sasebo Kokutai*⁷ – druga najstarsza grupa powietrzna Lotnictwa Marynarki (po *Yokosuka Kokutai*), utworzona 1 grudnia 1920 roku koło Sasebo na Kiusiu. Jednostka wyposażona była w wodnosamoloty rozpoznawcze i myśliwskie (w tym osiem N1K1) oraz łodzie latające. 15 grudnia 1944 roku, w związku z reorganizacją *Kaijo Goei Butai* (Morskich Sił Eskortowych), grupy powietrzne *Sasebo*, *Okinawa*, *Chinkai*, 453. i 256. *Kokutai* zostały połączone w jedną dużą 951. *Kokutai*, administracyjnie podległą *Sasebo Chinjufu* (Bazie Marynarki w Sasebo). W tym momencie nowa grupa miała na stanie m.in. 24 egzemplarze N1K1 i była największym użytkownikiem samolotów tego typu. 1 lipca 1945 roku eskadra wodnosamolotów myśliwskich (*suisen-tai*) została wyłączona ze składu 951. *Kokutai*.

Jednostki *Kaijo Goei Butai*, operacyjnie podlegające *Kaijo Goei Soshireibu* (Naczelnemu Dowództwu Morskich Sił Eskortowych), pełniły służbę patrolową na wodach okalających Japonię, głównie na Morzu Japońskim i Morzu Wschodniochińskim. Ich zadaniem była ochrona szlaków morskich łączących Japonię z Koreą i Chinami, eskorta konwojów oraz wykrywanie i zwalczanie nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. 951. *Kokutai* operowała w zachodniej części Japonii, głównie na wodach wokół Kiusiu. We wschodniej części Japonii, w tym w rejonie Tokio, stacjonowała 903. *Kokutai*, a w północnej części Japonii i na obszarze Azji pozostającym pod kontrolą Cesarskiej Marynarki Wojennej – 901. *Kokutai* (także mająca pewną liczbę N1K1). Wydzielone formacje z tych grup stacjonowały czasowo także na różnych wyspach na środkowym Pacyfiku.

Ponadto wodnosamoloty N1K1 *Kyofu* (zazwyczaj nie więcej niż po kilka egzemplarzy) otrzymały następujące grupy po-



N1K1 z oznaczeniem オツ-103 (*Otsu-103*) na usterzeniu z *Otsu Kokutai*. W kabinie *Taii* (Lt, kpt mar.) Yasushi Kuwajima. *Otsu Kokutai* była jednostką szkolną, ale od sierpnia 1944 do kwietnia 1945 roku miała na stanie dwa lub trzy wodnosamoloty myśliwskie N1K1



Późnoseryjny N1K1 z oznaczeniem サ-134 (*Sa-134*) na usterzeniu z *Sasebo Kokutai*. Widać przedłużoną osłonę silnika (przez co kołpak śmigła wydaje się znacznie mniejszy), wlot powietrza do sprężarki w górnej krawędzi osłony i indywidualne rury wydechowe

wietrzne: *Sukumo*, *Otsu*, 2. *Kowa*, *Kashima*, *Komatsushima*, *Kure*, *Takuma*, 453., 801., 934. i 936. *Kokutai*, a także 22. *Tokubetsu Konkyochi-tai*.

Sukumo Kokutai powstała 1 kwietnia 1943 roku w Sukumo w prefekturze Kochi na Sikoku. Zadaniem grupy było szkolenie pilotów wodnosamolotów rozpoznawczych i myśliwskich. Etatowo na stanie grupy znajdowało się po 12 samolotów obu rodzajów. 1 stycznia 1944 roku *Sukumo Kokutai* została przekształcona w jednostkę bojową i przemianowana na 453. *Kokutai*. Grupę włączono do *Kaijo Goei Butai* i 29 czerwca przeniesiono do Ibusuki w prefekturze Kagoshima na Kiusiu. 15 grudnia 1944 roku 453. *Kokutai* została włączona do nowo sformowanej 951. *Kokutai*.

Otsu Kokutai została utworzona 1 kwietnia 1942 roku w Otsu w prefekturze Shiga nad jeziorem Biwa, niedaleko Kioto, na bazie *Otsu Bunkentai* (Oddziału Wydzielonego Otsu) *Kashima Kokutai*. Jej zadaniem było szkolenie pilotów wodnosamolotów rozpoznawczych. W sierpniu 1944 roku grupa otrzymała kilka wodnosamolotów myśliwskich (prawdopodobnie dwa lub trzy N1K1 i jeden A6M2-N), przeznaczonych do obrony bazy w przypadku nalotu amerykańskich bombowców B-29. W styczniu i lutym 1945 roku podjęto kilka nieskutecznych prób przechwycenia przelatujących bombowców przy użyciu bomb zapalających (fosforowych) 99-*Shiki 3-Ban 3-Go* (Typ 99 Numer 3 Wzór 3), podwieszonych pod skrzydłami N1K1. W kwietniu 1945 roku jednostka przekazała oba N1K1 do 2. *Kowa Kokutai*.

2. *Kowa Kokutai* powstała 1 kwietnia 1944 roku z *Chita Bunkentai* (Oddziału Wydzielonego Chita) *Komatsushima Kokutai*. Grupa stacjonowała w Kowa w prefekturze Aichi, na półwyspie Chita nad zatoką Mikawa, niedaleko Nagoi. Pierwsze egzemplarze *Kyofu* otrzymała w sierpniu. 24 listopada dwa N1K1 wystartowały na przechwycenie amerykańskich bombowców B-29 atakujących Nagoję. Było to pierw-

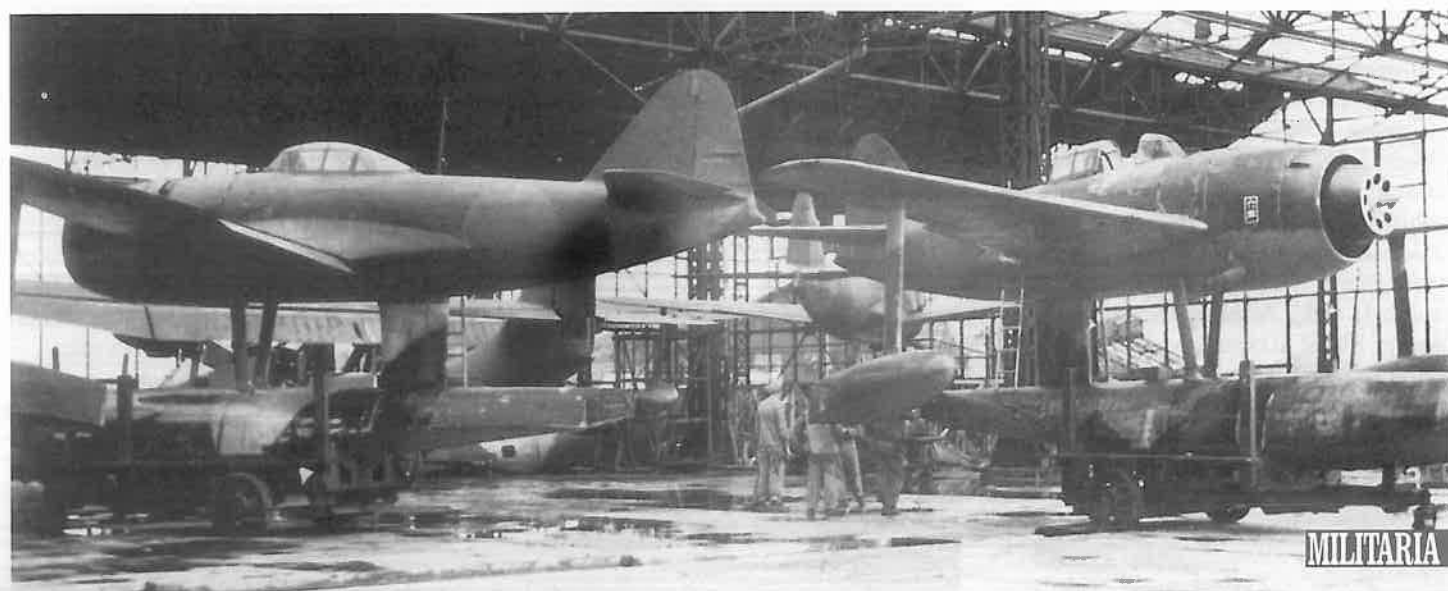
Tab. 6. Jednostki Lotnictwa Marynarki użytkujące samoloty N1K1 <i>Kyofu</i>		
Jednostka	Oznaczenie kodowe	Obszar operacyjny / uwagi
22. <i>Tokubetsu Konkyochi-tai</i>	022	NEI (Jawa)
453. <i>Kokutai</i>	サ A (SaA), KEC	Japonia (Sikoku, Kiusiu) / 01.01.1944 utworzona z <i>Sukumo Kokutai</i> , 15.12.1944 włączona do 951. <i>Kokutai</i>
801. <i>Kokutai</i>	801	Japonia (Honsiu)
901. <i>Kokutai</i>	KEA	Japonia
934. <i>Kokutai</i>	34, 934	NEI (Nowa Gwinea, Ambon)
936. <i>Kokutai</i>	A1	Malaje (Singapur)
951. <i>Kokutai</i>	951	Japonia (Kiusiu)
<i>Kashima Kokutai</i>	カシ (KaShi)	Japonia (Honsiu)
<i>Komatsushima Kokutai</i>	コマ (KoMa)	Japonia (Sikoku)
2. <i>Kowa Kokutai</i>	コウ (KoU)	Japonia (Honsiu)
<i>Kure Kokutai</i>	ク (Ku)	Japonia (Honsiu)
<i>Otsu Kokutai</i>	オツ (OTsu)	Japonia (Honsiu)
<i>Sasebo Kokutai</i>	サ (Sa)	Japonia (Kiusiu) / 15.12.1944 włączona do 951. <i>Kokutai</i>
<i>Sukumo Kokutai</i>	スク (SuKu)	Japonia (Sikoku) / 01.01.1944 przemianowana na 453. <i>Kokutai</i>
<i>Takuma Kokutai</i>	タク (TaKu), T	Japonia (Sikoku)
<i>Kugisho Hiko Jikkenbu</i>	コ (Ko)	Japonia (Honsiu) / jednostka doświadczalna
<i>Yokosuka Kokutai Shinsabu</i>	ヨ (Yo)	Japonia (Honsiu) / jednostka doświadczalna

szą akcją tych samolotów przeciwko B-29. Także w styczniu 1945 roku wodnosamoloty myśliwskie N1K1 i A6M2-N tej grupy uczestniczyły w odpieraniu nalotów bombowców B-29 na Nagoję. 19 stycznia 1945 roku piloci dwóch N1K1 zgłosili nawet niepotwierdzone zestrzelenie jednego B-29. 5 maja grupa została podporządkowana *Dai-13 Koku Sentai* (13. Floty Powietrznej) ze składu *Dai-3 Koku Kantai* (3. Floty Powietrznej). W czerwcu, po poniesieniu dużych strat podczas ataków amerykańskiego lotnictwa pokładowego, jednostka przerwała działania bojowe, oszczędzając pozostałe siły na „decydującą bitwę”, czyli odparcie amerykańskiej inwazji na Japonię. W lipcu rozpoczęto szkolenie pilotów w użyciu pocisków rakietowych, które podwieszano pod skrzydłami samolotów N1K1.

934. *Kokutai* została utworzona 1 listopada 1942 roku z dotychczasowej 36. *Kokutai*. Wyposażona była w wodnosamoloty rozpoznawcze Aichi E13A1 i obserwacyjne Mitsubishi F1M1 w eskadrze wodnosamolotów rozpoznawczych (*suitei-tai*) oraz myśliwskie A6M2-N w eskadrze wodnosamolotów myśliwskich (*suisen-tai*). Od 30 listopada 1943 roku podporządkowana była *Dai-4 Nanzen Kantai* (4. Południo-

wej Flocie Ekspedycyjnej), należącej do *Nansei Homen Kantai* (Floty Obszaru Południowo-Zachodniego). Na przełomie 1943/1944 roku główne siły grupy stacjonowały na wyspie Ambon, a wydzielony oddział w Manokwari w zachodniej Nowej Gwinei. W grudniu 1943 roku część pilotów wysłano do Singapuru, skąd przez Jawę i Borneo przeprowadzili lotem dziewięć myśliwców N1K1. Debiut bojowy *Kyofu* nastąpił 16 stycznia 1944 roku, gdy siedem N1K1 wystartowało na przechwycenie atakujących Ambon sześciu bombowców B-24. *Ihiso* (PO1c, bosman) Kiyomi Katsuki zgłosił zestrzelenie jednego B-24. Było to pierwsze zwycięstwo powietrzne odniesione na tym typie myśliwca. Trzy dni później siedem *Kyofu* zaatakowało formację około 20 B-24. Ich piloci zgłosili po walce zestrzelenie dwóch lub trzech bombowców i jednego prawdopodobnie, tracąc jeden samolot wraz z pilotem (faktycznie Amerykanie stracili dwa bombowce, ale w walce uczestniczyły także myśliwce Ki-45 *Kai* z 5. *Sentai* Lotnictwa Armii). Po stratach poniesionych w lutym, 1 marca *suisen-tai* została wycofana ze składu grupy i odesłana do Surabai na Jawie. Reszta 934. *Kokutai* przeniosła się do Makassaru na Celebesie. ▶

N1K1 *Kyofu* należące wcześniej do 951. *Kokutai* w bazie Sasebo po zakończeniu wojny. Na rozkaz amerykańskich władz okupacyjnych samoloty mają zdemontowane śmigła. Samolot po lewej należy do późnej serii produkcyjnej





Ten sam N1K1 co na poprzednim zdjęciu, sfotografowany z wnętrza hangaru. 951. *Kokutai* była największym użytkownikiem wodnosamolotów N1K1 – w chwili utworzenia 15 grudnia 1944 roku miała na stanie m.in. 24 maszyny tego typu



N1K1 i inne japońskie samoloty na pokładzie lotniskowca USS „Core” (CVE-13) w drodze do Stanów Zjednoczonych w listopadzie 1945 roku. Co ciekawe, mimo że zbudowano tylko 97 egzemplarzy N1K1, do USA trafiły trzy maszyny i wszystkie trzy przetrwały do dziś

Tam grupa została rozwiązana w październiku 1944 roku.

936. *Kokutai* powstała 1 listopada 1942 roku z 40. *Kokutai*. Wyposażona była w samoloty różnych typów i przeznaczenia, głównie bombowce torpedowe Nakajima B5N, bombowce nurkujące Aichi D3A, wodnosamoloty rozpoznawcze E13A1 i obserwacyjne F1M1, a także wodnosamoloty myśliwskie A6M2-N i N1K1. Stacjonowała w bazie Seletar w Singapurze i na wyspie Penang. Jej zadaniem było patrolowanie cieśniny Malakka i Zatoki Bengalskiej, a także zwalczanie atakujących Singapur bombowców B-29. Grupa podporządkowana była *Dai-1 Nanken Kantai* (1. Południowej Flocie Ekspedycyjnej) ze składu *Nansei Homen Kantai* (Floty Obszaru Południowo-Zachodniego). Od 1 stycznia 1945 roku podlegała *Dai-1 Goei Kantai* (1. Flocie Eskortowej), a od 15 maja *Dai-13 Koku*

Kantai (13. Flocie Powietrznej) w ramach *Dai-10 Homen Kantai* (10. Floty Obszaru).

11 stycznia 1945 roku, podczas nalotu B-29 na Singapur, trzy N1K1 z 936. *Kokutai*, pilotowane przez *Shoi* (Ens, ppor. mar.) Atsuki Mesaki, *Johiso* (CPO, st. bosman) Shoichi Fujii i *Johiso* Hiroshi Takahashi, zaatakowały formację 12 B-29. *Shoi* Mesaki zrzucił na jeden z bombowców z przewyższenia 600 m bombę fosforową 3-Go. Jej eksplozja zapaliła zbiornik paliwa w prawym skrzydle bombowca, który odleciał ciągnąc za sobą biały dym. Samolot *Shoi* Mesaki także został trafiony, ale pilot zdołał wrócić bezpiecznie do bazy. Rano 1 lutego *Johiso* Fujii zestrzelił jeden B-29 przy użyciu działek kal. 20 mm. Tego samego dnia po południu *Shoi* Mesaki zaatakował innego B-29 przy użyciu bomb 3-Go. 24 lutego zestrzelenie jednego B-29 zgłosił *Johiso* Takahashi. Po ataku pilot zauważył

czarny dym wydobywający się z prawego silnika bombowca, ale po otrzymaniu trafienia w silnik swojego samolotu japoński pilot zrezygnował z pościgu za nieprzyjacielską maszyną. Kolejny sukces odniósł 3 marca *Johiso* Fujii, który zaatakował i ostrzelał bombowiec B-24. Pilot nie zauważył skutków swojego ataku, ale z przechwyconych później meldunków radiowych Japończycy dowiedzieli się, że tego dnia faktycznie jeden B-24 nie wrócił do bazy.

22. *Tokubetsu Konkyochi-tai* (22. Specjalna Jednostka Bazowa) wchodziła w skład *Dai-2 Nanken Kantai* (2. Południowej Floty Ekspedycyjnej) podległej *Nansei Homen Kantai*, a potem *Dai-10 Homen Kantai*. Jednostka działała na obszarze dawnych Holenderskich Indii Wschodnich (głównie na Jawie) i dysponowała eskadrą wodnosamolotów, w tym co najmniej jednym N1K1 (być może należącym wcześniej do 934. *Kokutai*).

Kilka egzemplarzy N1K1 było też używanych do prób w *Kugisho Hiko Jikkenbu*. 10 lipca 1944 roku, w wyniku przeprowadzonej reorganizacji, *Hiko Jikkenbu* zakończył swoją działalność w dotychczasowej formie, a testy prototypów powierzono nowo utworzonemu *Yokosuka Kokutai Shinsaburo* (Wydziałowi Doświadczalnemu Grupy Powietrznej Yokosuka) w bazie Oppama. 16 lutego 1945 roku N1K1 z tej jednostki, pilotowany przez *Hisochō* Isamu Ogatę, uczestniczył wraz z myśliwcami A6M *Reisen* w walce z formacją myśliwców US Navy F6F *Hellcat* u wybrzeży Tateyama w prefekturze Chiba. W tej akcji pilot *Kyōfu* zgłosił zestrzelenie jednego *Hellcata*. Było to jedyne zwycięstwo nad wrogiem myśliwcem odniesione przez wodnosamolot N1K1. W chwili zakończenia wojny w służbie w różnych jednostkach znajdowało się około 30 egzemplarzy N1K1.

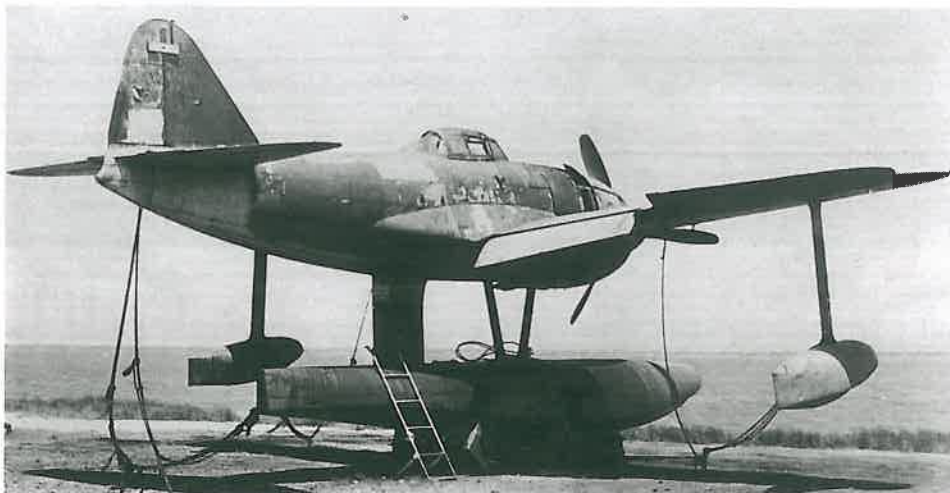
Samoloty zdobyczne

W trakcie wojny alianckiej wywiad techniczny dowiedział się o istnieniu samolotu N1K1 *Kyōfu* z przechwyconych japońskich dokumentów. Samolot otrzymał nazwę kodową *Rex*. Jednak pierwszy opis *Kyōfu* Model 11, zamieszczony w dokumencie Technical Air Intelligence Center (TAIC) z grudnia 1944 roku, zawierał sporo niedokładności. Prawidłowo zidentyfikowano producenta, nazwę, oznaczenie i przeznaczenie samolotu oraz niektóre główne wymiary. Natomiast masy i osiągi oszacowano błędnie, a jako napęd podano silnik *Kasei* 24 o mocy 1825 hp. Bliższe rzeczywistości dane, aczkolwiek wciąż nie wolne od błędów, zamieszczono w poprawionej wersji dokumentu TAIC z czerwca 1945 roku.

Pierwsze egzemplarze *Kyōfu* wpadły w ręce aliantów dopiero po zakończeniu wojny i wkróceniu wojsk amerykańskich na terytorium Wysp Japońskich. Kilka

kompletnych i wyglądających na sprawne egzemplarze znaleziono w bazach Sasebo i Kowa. Cztery z nich, znajdujące się w najlepszym stanie, wytypowano do przewiezienia do Stanów Zjednoczonych i zgromadzono w bazie Oppama. Ostatecznie do USA trafiły prawdopodobnie trzy egzemplarze (w każdym razie losy czwartego nie są znane), które przewieziono wraz z innymi zdobytymi samolotami na pokładzie lotniskowca eskortowego USS „Core” (CVE-13) w listopadzie 1945 roku. Wszystkie trzy należały do podstawowego wariantu seryjnego – miały „długie” kołpaki śmigieł i zbiorcze kolektory wydechowe.

Egzemplarz nr ser. 514 trafił najpierw do bazy sił powietrznych Wright Field w Ohio w celu przeprowadzenia prób, ale nie wiadomo, czy takowe się odbyły. W marcu 1946 roku samolot był wykazywany w zestawieniu Air Materiel Command (AMC) z numerem ewidencyjnym zdobycznego sprzętu (tzw. Foreign Evaluation number) FE-324, zmienionym później na T2-324. W maju maszyna zfalazła się w składnicy sprzętu Middletown Air Depot (MAD) w bazie Olmsted Field koło Middletown w Pensylwanii. We wrześniu samolot został wytypowany jako eksponat dla przyszłego muzeum lotnictwa, wobec czego trafił na składowisko w Park Ridge koło Chicago. Tam znajdował się jeszcze w 1949 roku, ale wkrótce został przekazany do Naval Air Station (NAS) Patuxent River w Maryland (według innych źródeł do NAS Norfolk w Wirginii). W 1972 roku maszyna trafiła na składowisko w Silver Hill, gdzie zgromadzono eksponaty dla waszyngtońskiego



N1K1 nr ser. 562 w bazie NAS Norfolk w 1947 roku. Obecnie odrestaurowany samolot znajduje się w National Museum of the Pacific War w Fredericksburgu w Teksasie



Tab. 7. Samoloty N1K1 Kyofu Model 11 zdobyte przez aliantów		
Numer seryjny (seizo bango)	Oznaczenie alianckie	Uwagi
514	FE-324 (T2-324)	zdobyt w Sasebo, przewieziony do USA, potem w NAS Patuxent River lub NAS Norfolk, obecnie niekompletny w Paul E. Garber Preservation, Restoration, and Storage Facility (National Air and Space Museum), Waszyngton, DC
562		zdobyt w Sasebo?, przewieziony do USA, potem w NAS Norfolk, obecnie w National Museum of the Pacific War, Fredericksburg, Teksas
565		zdobyt w Kowa, przewieziony do USA, potem w NAS Willow Grove, obecnie w magazynach National Naval Aviation Museum, Pensacola, Floryda

National Air and Space Museum (NASM). Obecnie samolot w stanie zdemontowanym i wymagającym gruntownej renowacji znajduje się w NASM Paul E. Garber Preservation, Restoration, and Storage Facility.

Egzemplarz nr ser. 562, prawdopodobnie także znaleziony w Sasebo, trafił najpierw do NAS Norfolk, skąd w 1977 roku został przekazany do Admiral Nimitz State Historical Park w Fredericksburgu w Teksasie. Po renowacji i przemalowaniu obecnie prezentowany jest w znajdującym się w tym samym miejscu National Museum of the Pacific War. Natomiast trzeci egzemplarz (nr ser. 565), znaleziony w Kowa, przez kilkadziesiąt lat stał na wolnym powietrzu w NAS Willow Grove w Pensylwanii. W 1982 roku samolot odnowiono i przemalowano, nanosząc przy okazji całkowicie fikcyjne oznakowanie. W 1999 roku maszyna trafiła do National Museum of Naval Aviation (obecnie National Naval Aviation Museum) w Pensacoli na Florydzie. Samolot znajduje się w magazynach muzeum, oczekując na remont.

Pojedyncze egzemplarze N1K1 Kyofu wpadły po wojnie także w ręce Brytyjczyków (w Singapurze) i Holendrów (na Jawie).

Ich dalsze losy nie są znane – zapewne zostały wkrótce złomowane. Podobno kilka maszyn (cztery?) było też wykorzystywanych przez powstańcze lotnictwo indonezyjskie, ale brak potwierdzenia tego faktu.

Zdjęcia: NARA, NNAM, US Navy, Koku Asahi

Wybrana bibliografia

- Akimoto Minoru, *Kyokuchi Sentoki Shiden Kai (Interceptor Fighter Shiden Kai)* (Pacific War Series No. 24), Tokyo 2000.
- Francillon René J., *Japanese Aircraft of the Pacific War*, Annapolis 1995.
- Hata Ikuhiko, Izawa Yasuho, Shores Christopher, *Japanese Naval Fighter Aces*, Mechanicsburg 2013.
- Kawanishi Aircraft Co. (*Kawanishi Kokuki Kabushiki Kaisha*) (Corporation Report No. III), United States Strategic Bombing Survey Aircraft Division, 1947.
- Mikesh Robert C., *Japanese Aircraft Equipment*, Atglen 2004.
- Minoru Matsuba, *Japanese Navy Fighters* (Design with Precision No. 9), Tokyo 2005.
- Minoru Matsuba, *WWII Fighters* (Design with Precision No. 8), Tokyo 2004.
- Nihon Sentoki (Japanese Fighters)*, Tokyo 2002.
- Nohara Shigeru, *Kawanishi Kyofu, Shiden, Shiden Kai* (Famous Airplanes of the World No. 53), Tokyo 1995.
- Nohara Shigeru, *Nihon Kaigun Sentoki Kyofu, Shiden, Shiden Kai (Japanese Navy Fighters N1K1 Kyofu, N1K1-J Shiden, N1K2-J Shiden Kai)* (Model Art No. 587), Tokyo 2001.

Przypisy

- W systemie oznaczeń programu rozwojowego *Shisaku Seizo* liczba przed znakiem kanji *Shi* oznaczała rok ery Showa, czyli kolejny rok panowania cesarza Hirohito. 15 rok ery Showa to 1940 rok według kalendarza gregoriańskiego.
- Czyli $570 + 165 = 735$ litrów. Według niektórych źródeł zapas paliwa wynosił $660 + 160 = 820$ litrów.
- Znak kanji *Ku* w oznaczeniach radiostacji Lotnictwa Marynarki pochodził od słowa *koku* – lotniczy.
- Kugisho* to akronim nazwy *Kaigun Koku Gijutsusho* – Arsenał Techniki Lotniczej Marynarki Wojennej.
- W publikacjach angielskich znany jako Service Aeroplane Development Program (SDAP).
- Według klasyfikacji siły wiatru Japońskiej Agencji Meteorologicznej (*Kishocho*), *kyofu* to wiatr o prędkości 13,9–17,1 m/s, który jest w stanie poruszać najgrubszymi gałęziami dużych drzew i mniejszymi drzewami w całości. W polskiej klasyfikacji odpowiada mu bardzo silny wiatr (w angielskiej – moderate gale). Słabszym wiatrem jest *yufu* o prędkości 10,8–13,8 m/s, który może poruszać cieńszymi gałęziami drzew (wg polskiej klasyfikacji – silny wiatr, wg angielskiej – strong breeze), a mocniejszym *shikkyofu* o prędkości 17,2–20,7 m/s, który może poruszać całymi dużymi drzewami i łamać grube gałęzie (wg polskiej klasyfikacji – sztorm, wg angielskiej – fresh gale).
- Kokutai* (grupa powietrzna) była podstawową jednostką organizacyjną sił bazowych Lotnictwa Marynarki. W jej skład wchodziła część lotnicza (tworzona przez jeden lub więcej dywizjonów lotniczych – *hikotai*), część obsługowa (*seibitai*) oraz rozmaite służby kwatermistrzowskie i pomocnicze. W ramach jednej *kokutai* mogły istnieć *hikotai* wyposażone w różne typy samolotów i przeznaczone do wykonywania odmiennych zadań. Dowódcą *kokutai*, nazywanym *kokutaicho*, był zazwyczaj oficer w stopniu *Taisa* (Captain, komandor).

N1K1 nr ser. 565 przez wiele lat stał w NAS Willow Grove w Pensylwanii. Samolot został znaleziony w bazie Kowa i najprawdopodobniej należał do 2. Kowa Kokutai. Obecnie znajduje się w magazynach National Naval Aviation Museum w Pensacoli na Florydzie

Junkers Ju 88 w Bitwie o Anglię

od 10 lipca do 30 września 1940 roku



Łaładunek bomb do samolotu Ju 88 A z I./KG 77, na osłonie kabiny nałożony płócienny pokrowiec chroniący oszklenie

MAREK J. MURAWSKI

Wczesnym popołudniem 31 sierpnia 1940 roku około 20 Ju 88 należących do I. i III./LG 1 zbombardowało lotnisko w Biggin Hill, niszcząc dwa uszkodzone wcześniej hangary, trafiając stanowisko dowodzenia, stołówkę oraz kwatery personelu i linie telefoniczne. W ślad za niemieckimi bombowcami ruszyło w pogon siedem Hurricane z 253. dywizjonu RAF, które uszkodziły dwa bombowce. Jeden z nich, W.Nr. 2079 z 7./LG 1 z 30% uszkodzeniami wylądował przymusowo w Chateaudun, a drugi, W.Nr.2113 z I./LG 1 rozbił się kompletnie w Chateaudun, jednakże jego załoga wyszła z wypadku bez szwanku. Strzelcy pokładowi Junkersów

Dnia 30 sierpnia 1940 roku nad Anglią pojawiło się kilka dużych wypraw bombowych. Późnym popołudniem w nalotach wzięły udział również bombowce Ju 88 należące do III./KG 51. Dziesięć samolotów z 8./KG 51 wymanewrowało skutecznie brytyjskie myśliwce i przedarło się nad lotnisko Biggin Hill, gdzie z wysokości 400 m zrzuciło 16 bomb po 500 kg, kompletnie niszcząc jeden z czterech hangarów, warsztaty naprawcze, zbrojownię, kwatery personelu, magazyny oraz park pojazdów. Wszystkie linie telefoniczne zostały zerwane, uszkodzono wodociąg i gazociąg. Na ziemi zniszczone zostały trzy Spitfire i jeden Hurricane, zginęło 39 ludzi, a 26 odniosło rany. Pomimo natychmiastowej kontrakcji myśliwców brytyjskich Ju 88 nie poniosły strat i bezpiecznie wróciły do bazy. W nocy Ju 88 należące do LG 1, KG 51 i Kü.FI.Gr. 806 bombardowały Liverpool, jeden Ju 88 A-1, W.Nr. 4061 z Kü.FI.Gr. 806 rozbił się w rejonie Nantes, cała załoga: Oblt. Janson, Fw. Erdmann, Fw. Duschelka i Ogefr. Müller zginęła.

zestrzelili samolot, który pilotował Sqd/Ldr Thomas Gleave: *Gdy dotarliśmy na jakieś 15 000 stóp, w pobliżu Biggin Hill spojrzaliśmy w górę i zauważyliśmy ogromną formację Junkersów Ju 88, lecących w kilku równoległych liniach. Byli jakiegoś 1000 stóp wyżej i szybko się do nas zbliżali. Wlecieliśmy w pole rażenia karabinów maszynowych z bombowców, ale pozostała część mojej formacji leciała dalej przed siebie, nie atakując wroga.*

Postanowiłem więc zaatakować Junkersy, zanim otworzą ogień lub zaczną rzucać bomby. Pomachałem skrzydłami i wystrzeliłem w górę, biorąc na cel piątą z kolei bombowiec. Przeciągnąłem samolot i zanurkowałem z powrotem, powtarzając manewr i atakując trzeci bombowiec. Gdy znów wchodziłem w pętlę, dostrzegłem biały dym wychodzący z lewego silnika zaatakowanego przeze mnie bombowca. Schodząc w dół z zamiarem zestrzelenia bombowca lecącego na czele, dostałem w prawy zbiornik. Samolot stanął w płomieniach. Próbowałem znaleźć źródło płomieni, jednocześnie obniżając lot i wytracając prędkość. Jednak pożar rozprzestrzenił się i podjąłem decyzję o skoku. Wskutek poparzeń nie mogłem wydostać się z kokpitu, ale w tym momencie samolot wybuchł i rozpadł się na kawałki, wyrzucając mnie w powietrze. Tylko dzięki temu wciąż żyję¹.

W nocy Ju 88 należące do LG 1 przeprowadziły nalot na Liverpool.

1 września 1940 roku samoloty z KG 51 zbombardowały Maidstone, nie napotykając myśliwców nieprzyjaciela. W nocy Ju 88 z LG 1 i Kü.Fl.Gr. 606 i Kü.Fl.Gr. 806 zbombardowały Swansea. Junkers Ju 88 A-1, W.Nr. 7009, L1+FR z 7./LG 1 rozbił się podczas lądowania, zginęli Oblt. Helmut Hirsch i Ogefr. Heinz Richter, a ranni zostali Uffz. Günther Sirlin i Gefr. Erich Beck.

Rankiem 2 września 1940 roku nad Kanałem zaginał rozpoznawczy Junkers Ju 88 A, W.Nr. 0276, F6+DK z 2.(F)/122 z załogą: Oblt. Schmid, Fw. Jahnke, Ogefr. Rockstrol i Gefr. Kronberg. Dwa dni później, 4 września 1940 roku podczas lotu rozpoznawczego zapalił się silnik Ju 88 A-1, W.Nr. 0103, 4U+MH z 1.(F)/123. Samolot dotarł na lotnisko Brest-Süd i rozbił się przy lądowaniu, Oblt. Krumbholz i dwóch członków załogi odniosło rany. Wczesnym popołudniem Ju 88 z LG 1, eskortowane przez ponad 50 Bf 109 należących do I. i III./JG 51 oraz I./JG 77, zbombardowały Gravesend. Dwa Ju 88 zostały uszkodzone przez brytyjskie myśliwce, zdołały jednakże powrócić do Francji. W nocy, w nalotach na cele w Bristolu i Liverpool, brały udział Ju 88 należące do LG 1.

W nocy z 5 na 6 września 1940 roku Ju 88 należące do LG 1 zbombardowały lotnisko St. Eval oraz port w Liverpool. W nalocie na Liverpool wzięły też udział samoloty należące do Kü.Fl.Gr. 806, jeden z nich Ju 88 A-1, W.Nr. 6043, M7+BH

został uszkodzony w 40%, lecz wrócił bezpiecznie do Nantes. Przed południem 6 września 1940 roku grupa Ju 88 z II./KG 76 zbombardowała zbiorniki paliwa w Thameshaven, w wyniku działań brytyjskich myśliwców zestrzelone zostały dwa bombowce z 6./KG 76: Ju 88 A-1, W.Nr. 3176, F1+LP, który wpadł do Kanału w rejonie Littlestone, zginęli Uffz. Hänel i Ogefr. Kohn, a Oblt. Wagner i Uffz. Geyer uznani zostali za zaginionych oraz Ju 88 A-5, W.Nr. 8104, F1+HP, który przymusowo wylądował w pobliżu Tanyards Farm pod Tonbridge, załoga: Lt. Kernbach, Uffz. Agel, Ofw. Schumacher i Gefr. Riesel dostała się do niewoli, trzeci bombowiec, Ju 88 A-5, W.Nr. 8078 odniósł uszkodzenia, zdołał jednak wrócić do Francji i wylądował przymusowo w Evreux. Kilka godzin później Ju 88 z KG 51 zbombardowały bez strat własnych cele w Południowej Anglii, a w nocy załogi LG 1 ponownie zaatakowały port w Liverpool.

7 września 1940 roku Luftwaffe przeprowadziła zakrojoną na szeroką skalę operację „Loge”, jednakże przed południem panował w powietrzu jeszcze spokój. W operacji wzięły udział również jednostki wyposażone w samoloty Ju 88, które praktycznie uniknęły strat, co zapamiętał Helmut Straal z II./KG 76: *To był łatwy lot w górę ujścia Tamizy i wzdłuż rzeki. Nie było oporu i czuliśmy, że mamy całe niebo dla siebie. Byliśmy na pułapie 1500 metrów. Doki w Woolwich stały prawie tak,*



Rozgrzewanie silników w samolocie Ju 88 A z III./KG 77

jakby kiwały na nas palcem, by zwalić na nie nasz ładunek bomb. Przez szyby kabiny mogłem zobaczyć wysokie dźwigi i długie prostokątne kształty trzech głównych doków. Wyrównałem, tak by przelecieć dokładnie nad nimi i kiedy nacisnąłem przycisk zwalniacza, spojrzałem na potężną masę leżących poniżej budynków i magazynów, chwytając kątem oka błyski serii bomb, kiedy te kołyszac się na boki, spadały ku ziemi².

W nocy Londyn został ponownie zbombardowany, w nalocie wzięły udział samoloty Ju 88 należące do KG 54. Niezwykle silny i celny ogień artylerii przeciwlotniczej zestrzelił trzy bombowce, wśród nich znalazł się jeden Ju 88 A-1, W.Nr. 6032, B3+AM należący do II./KG 54. CAła załoga: Ofw. Schmitz, Ofw. Brehmer, Fw. Kalucza i Fw. Liebernecht, zginęła. Inny Ju 88 A-1, W.Nr. 4143 z tej samej jednostki został uszkodzony w 40% i wylądował przymusowo w St. Andre. Już podczas startu do tej operacji rozbił się Ju 88 A-1, W.Nr. 2122, L1+BB ze Stab I./LG 1, cała załoga: Ofw. Paul Spiller, Fw. Aloys Dallabetta, Uffz. Theodor Schikora i Maj. Gerhard Kanus zginęła. W pobliżu macierzystego lotniska podczas lotu powrotnego zapalił się Ju 88 A-1, W.Nr. 6060, L1+DS. z 8./LG 1, załoga wyskoczyła ze spadochronami, ale nie wszystkim się to udało, zginęli: Fw. Helmut Döring i Uffz. Martin Schulz, a Oblt. Theodor Hagen został ranny.

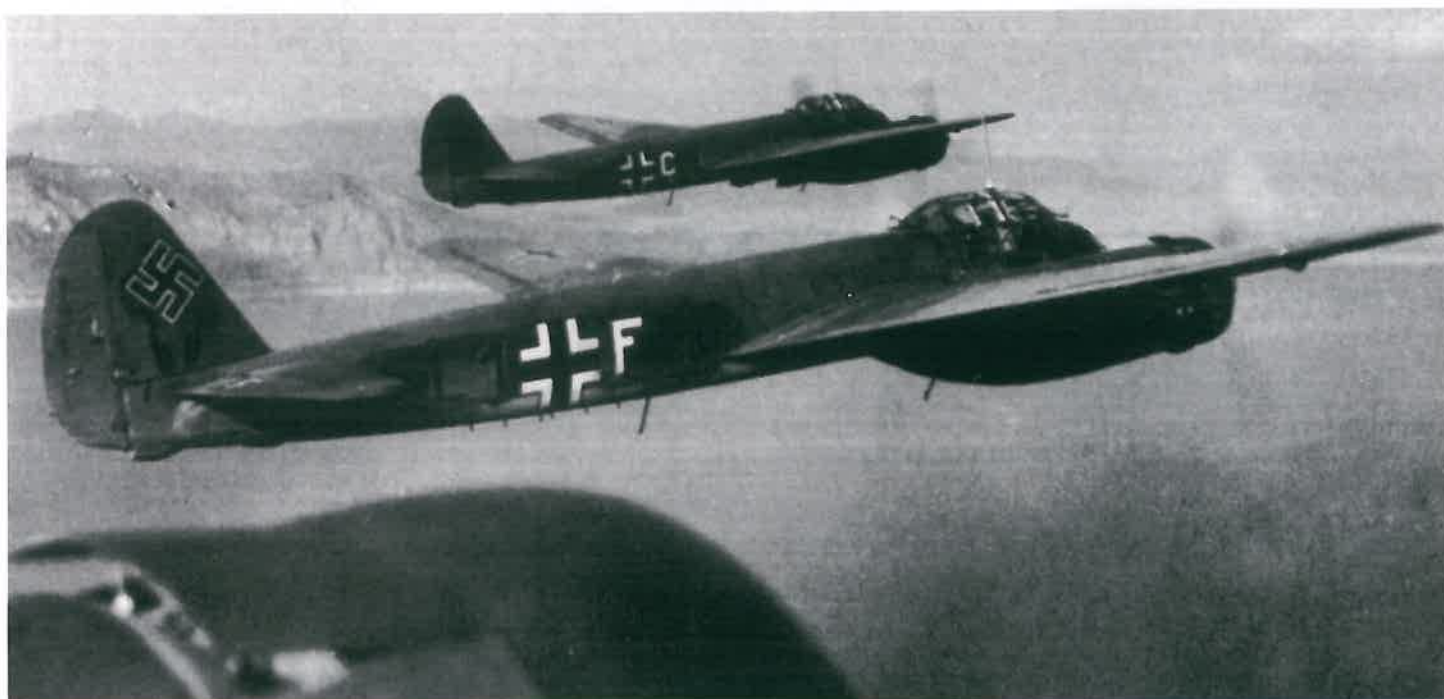
Następnej nocy z 8 na 9 września 1940 roku nad Londynem ponownie znalazło się 290 bombowców Luftwaffe, w tym Ju 88 z KG 54, LG 1 i Kü.Fl.Gr. 806. Brytyjska obrona przeciwlotnicza zestrzeliła Ju



88 A-1, W.Nr. 4032, B3+BK z I./KG 54, cała załoga: Hptm. Brisch, Ofw. Zingel, Fw. Ofschonka i Flg. Kudina, zginęła. Uszkodzony Ju 88 A-1, W.Nr. 6136, M7+EA ze Stab Kü.Fl.Gr. 806 przez artylerię przeciwlotniczą rozbił się pod Villacoublay, cała załoga zginęła. Podczas startu do lotu nad Londyn zderżyły się dwa Ju 88 należące do LG 1. Były to samoloty: Ju 88 A-1, W.Nr. 5093, L1+DA ze Stab LG 1, cała załoga: Ofw. Hans Gutt, Fw. Herbert Offhaus, Fw. Willi Standtke i Ogefr. Werner Mothes zginęła oraz Ju 88 A-1, W.Nr. 7078, L1+JP z 6./LG 1, cała załoga, Uffz. Walter Het-

mank, Uffz. Siegfried Bergmann, Uffz. Hans Reißner i Uffz. Alexander Gurski zginęła.

W popołudniowym nalocie na Londyn 9 września 1940 roku wzięło udział 30 Ju 88 należących do KG 30. W tej operacji uczestniczył Uffz. Peter W. Stahl ze Stab II./KG 30 (Ju 88 A-1, W.Nr. 8032, 4D+FB, załoga: Uffz. Peter W. Stahl, Uffz. Hans Fecht, Uffz. Hein Hallert i Gefr. Theo Goertz): *Nad Lille wyznaczono punkt zbiórki z samolotami należącymi do innych pułków. Zebrała się tam formacja złożona z co najmniej 200 bombowców, która*



Ju 88 A należące do LG 1 podczas lotu wzdłuż wybrzeża południowej Anglii

utworzyła lepiej lub gorzej uporządkowany szyk i wzięła kurs na Londyn. Wkrótce dołączyły do nas Bf 109 i Bf 110 tworzące ostłonę. Zastona chmur pod nami powoli się rozwiewała tak, że Hans mógł wspomagać się mapą.

Kiedy jest się częścią formacji trzech pułków bombowych, dwóch pułków Bf 109 i jednego pułku Bf 110 to ma się poczucie bezpieczeństwa. Obliczyliśmy, że całkowity ładunek bomb, który wkrótce zrzucony zostanie na Londyn, wynosił co najmniej 200 000 kg. Biedny Londyn!

I tak dzieje się już od kilku dni. Kiedy przekroczyliśmy Kanał, poszczególne formacje uporządkowały szyki. Myśliwce leciały, zygzakując obok nas, z boku i nad nami. Na angielskim wybrzeżu powitała nas artyleria przeciwlotnicza – całkiem celnie strzelali. Po raz pierwszy podczas wojny znalazłem się nad ziemią angielską. Widoczność była dobra. Obserwowaliśmy pociągi jeżdżące na ziemi. Hans dał mi znak i wskazał do przodu. To musiał być już Londyn, ponieważ widoczne były kolumny czarnego dymu, które sięgały na naszą wysokość 5000 metrów. Szybko zbliżyliśmy się do zewnętrznego pierścienia artylerii przeciwlotniczej otaczającego Londyn. Brytyjczycy strzelali cholernie celnie. Wprowadziło to bałagan w całej formacji. Nie dało się już utrzymać pozycji. Początkowo musiałem całą uwagę skupić na prowadzeniu maszyny, aby nie zderzyć się w powietrzu z innym samolotem. Wszystko to była dla mnie czymś całkowicie nowym, nie miałem pojęcia, jaką obrać taktykę, aby zachować się właściwie. Tak więc pozostałem w samym środku wielkiej gromady samolotów. Artyleria przeciwlotnicza rzeczywiście nie była przyjemna. Z boków, w górze i pod nami okropnie się błyskało. Dziwiłem się, że wszystkie maszyny bez uszczerbku kontynuowały lot. Ogień przeciwlotniczy przynajmniej podpowiadał mi, że w pobliżu nie ma nieprzyjacielskich myśliwców. Obawiałem się ich jak zarazy, nawet jeżeli poza przygodą nad ujściem Loary nie miałem z nimi żadnych dodatkowych doświadczeń.

Niesamowicie równo cała ta wielka formacja przesuwawała się nad miastem. Pierwsze maszyny z przodu zrzucały już bomby. Także i ja nacisnąłem na czerwony przycisk. Maszyna uwolniona od ciężaru podskakuje w górę. My spoglądamy w dół. Łuki Tamizy, doki, całe ogromne miasto leży pod nami jak na mapie.

Potem następuje wybuch naszych bomb, które obserwowaliśmy podczas wykonywania szerokiego wirażu ze wschodu na południe. Tam w dole musi być okropnie. W wielu miejscach widoczne są pożary, które powstały podczas poprzednich nalotów. Efektem naszego nalotu jest chmura dymu i pyłu, która unosi się szeroko nad celem. Nie można sobie wyobrazić, że miasto lub



Ju 88 A-5 ze Stab II./KG 76, który pilotował Gruppenkommandeur Hptm. Heinrich Schweichhard

naród będą długo w stanie znieść tak niszczące, ciągle obciążenie. Z powodu coraz silniejszego ognia artylerii przeciwlotniczej nasza formacja rozpadła się. Kiedy już ładunek bombowy został zrzucony, najwyraźniej każdy próbował tak jak najlepiej potrafił wydostać się z tego dymu. W tej chwili byliśmy już tylko beładną gromadą. Spróbowałem zorientować się w sytuacji i intuicyjnie znaleźć sobie miejsce, w którym będę choć trochę bardziej bezpieczny. Okazało się, że pilotując Ju 88 w składzie mieszanej formacji złożonej z Do 17, He 111 i Ju 88, jest się w uprzywilejowanej pozycji. Miałem dostatecznie dużą rezerwę mocy, aby szybko zmienić swoją pozycję i wysokość.

Naraz pomiędzy nami pojawiły się samoloty myśliwskie. Początkowo wziąłem je za naszą eskortę i dziwiłem się ich taktyce, kiedy tak nierozsądnie wily się wśród bombowców, aż rozpoznałem, że to Anglicy. Do diabła!

– Hein, otwórz szeroko oczy, to przecież są Tommies!

Spokój i poczucie bezpieczeństwa minęły. Wszędzie widzę przecinające powietrze

smugi. Pomiędzy naszymi Bf 109 a Spitfire i Hurricane rozpoczyna się dzika kotłownina. Wszystko to rozgrywa się dokładnie pod nami. Wciskam się w najgęstszą gromadę i uświadamiam załogę, aby na bieżąco i precyzyjnie informowała mnie o wszystkim, co dzieje się wokół nas. Ja sam mam dość zajęcia z pilotowaniem samolotu. Hein strzelał z karabinu maszynowego, napędzając mi tym z początku stracha.

Z lewej poniżej nas zobaczyłem spadochrony. Jakiś He 111 przede mną stromo szybował w dół, ciągnąc za sobą smugę dymu. Kolejnego He 111 wyprzedziłem. Leciał na jednym silniku. Biedne chłopaczki!

Naraz się uspokoiło. Tommies zniknęli, a my lecieliśmy w stronę francuskiego wybrzeża.

Kiedy jadłem swoją „uspokajającą” kanapkę, którą zawsze zabierałem do kieszeni na udzie, Theo poklepał mnie od tyłu po plecach, zwracając moją uwagę na szeroką smugę oleju, która wydobywała się z prawego silnika i sływała po skrzydle. Jednym ruchem przełącznika sprawdziłem



Ten rozpoznawczy Ju 88 z 2.(F)/122 pomimo uszkodzeń spowodowanych ostrzałem przez myśliwce RAF zdołał dociągnąć do Francji

stan oleju i stwierdziłem, że straciliśmy już 80 litrów oleju. W zbiorniku pozostało nam jeszcze 10 litrów. Oznaczało to, że muszę natychmiast wyłączyć silniki, jeżeli chcę uniknąć jego zatarcia. Pozwoliłem chodzić mu jeszcze przez kilka minut, jednakże stwierdziłem, że rzeczywiście nie pozostaje mi nic innego, jak tylko lecieć dalej na jednym silniku.

Pod nami pojawiła się znowu gęsta pokrywa chmur z zaczynającym się oblodzeniem. Zanurzyłem się w niej, zawieszając wzrok i wszystkie zmysły na instrumentach, starając się uświadomić sobie, jakie odchylenie od kursu należy przyjąć w tej niezwyklej sytuacji podczas lotu z jednym silnikiem.

- Hans, temperatura zewnętrzna?
- Plus dwa stopnie!
- Oblodzenie?
- Tylko lekkie!

Bogu dzięki! Pod nami zaczęło ciemnieć – znak, że za chwilę zobaczymy ziemię.

Wynurzyliśmy się z chmur na wysokość 400 metrów. Gdzież to możemy być? Hans szturchnął mnie między żebra i wskazał na prawo. Lotnisko! Rozpoznaliśmy Amiens. W nadziei, że zapas oleju wystarczy chociaż na lądowania, ponownie uruchomiłem silnik i wykonałem najkrótsze przyziemienie, jakie kiedykolwiek udało mi się za sterami Ju 88. Usiedliśmy, potoczyliśmy się po pasie i wyłączyłem silniki. Pieszko udaliśmy się do kierownictwa lotów, aby zameldować, że nasz samolot musi zostać odholowany, ponieważ mamy postrzelany silnik, którego nie chcielibyśmy zatrzeć i zniszczyć do końca. Moja dalsza droga prowadziła przez pomieszczenie dalekopisu, skąd nadałem telegram do Chievres z meldunkiem, że wylądowaliśmy tutaj z uwagi na uszkodzenie silnika i na miejscu postaramy się usunąć usterkę³.

Pomimo silnej osłony myśliwskiej KG 30 stracił aż cztery samoloty: Ju 88 A-1, W.Nr. 0274, 4D+AA ze Stab KG 30, zestrzelony przez Spitfire z 66. dywizjonu RAF przymusowo wylądował w Church Field pod Hortham, załoga: Oblt. Heil, Uffz. Beck, Uffz. Paustian i Fw. Fuß dostała się do niewoli, Ju 88 A-2, W.Nr. 5074, 4D+KK ze Stab II./KG 30, wylądował przymusowo i spalił

Junkers Ju 88 A-1 9K+HL (żółte H) W.Nr. 7036 z 3./KG 51. Samolot w kamuflażu RLM 70/ 71/ 65 z białym numerem seryjnym 7036 na górze statecznika pionowego. 28 lipca samolot po nalocie na Crewe musiał przymusowo lądować prawdopodobnie z powodu braku paliwa niedaleko Bexhill w hrabstwie Sussex. Cała załoga trafiła do niewoli. Godło dywizjonu pod kabiną pilota po obydwu stronach płatowca. Dodatkowym elementem oznakowania jest żółty nosek kołpaka śmigła oraz biała przednia krawędź osłon silników, jak również litera indywidualna samolotu H w kolorze czarnym na spodniej części płata na zewnątrz od krzyży



Odprawa załóg Ju 88 przed nalotem na Londyn

się w pobliżu Bannisters Farm koło Lewes zestrzelony przez myśliwce RAF, zginął Uffz. Deibler, do niewoli dostali się Oblt. Gohnisch, Uffz. Rolf i Uffz. Hamerla, Ju 88 A-1, W.Nr. 0333, 4D+AD ze Stab III./KG 30 zestrzelony przez myśliwce nad Sussex, wodował w Kanale niedaleko Pagham, dowódca dywizjonu Maj. Hackenbarth i Ofw. Manger dostali się do niewoli, Uffz. Sawallisch i Gefr. Petermann zginęli oraz Ju 88 A-5, W.Nr. 3195, 4D+LS z 8./KG 30 zestrzelony przez myśliwce, zginęli Uffz. Hettinger i Ogefr. Baumgarten, zginęli Uffz. Vetter i Fw. Jung.

W walce z Ju 88 należącymi do KG 30 wziął udział również polski dywizjon 303, brytyjski pilot dywizjonu F/Lt Kent zaliczył jedno prawdopodobne zestrzelenie: Wybrałem Ju 88 i ruszyłem za nim w pościg. Rozpędzenie się zabierało nieco czasu, więc wyrwałem zatyczkę ogranicznika dotado-owania i maksymalnie otworzyłem przepustnicę. Bardzo powoli zacząłem doganiać Niemca, ale w tym samym czasie zobaczyłem jedną ze 109-tek eskorty myśliwskiej nurkującą w moją stronę. Leciałem dalej, mając nadzieję, że dopadnę Junkersa, nim 109 dopadnie mnie, ale wyglądało na to, że



Rysował Janusz Świątłoń

przegram ten wyścig; byłem bliski dania za wygraną, bo 109-tka dochodziła nieprzyjemnie blisko, kiedy przed 109-tką prze-mknął Hurricane i zmusił jej pilota do pod-ciągnięcia. Kiedy ten Hurricane wzniósł się nade mnie dla zajęcia lepszej pozycji, roz-poznałem maszynę Henneberga i – mając go za ostonę – kontynuowałem pościg za Junkersem i otworzyłem ogień z odległości 400 jardów, natomiast Henneberg raz za razem odpędzał Messerschmitta z mojego ogona. Po dwóch seriach prawy silnik Ju 88 stanął w płomieniach, a samolot przewalił się an plecy i znurkował w chmury. Pole-ciałem w ślad za, smugą czarnego dymu, mając nadzieję, że naprowadzi mnie na Ju 88 pod chmurami, gdzie będę mógł go wykończyć, ale po wyjściu z chmur stwier-dziłem, że jestem nad Kanalem i nie widać ani śladu niemieckiej maszyny⁴.

Wieczorem 10 września 1940 roku je-denaście Ju 88 należących do II./KG 54 nadzwyczaj skutecznie zbombardowało doki w Portsmouth i inne cele w Littlehampton oraz w Bognor Regis. W drodze powrotnej formacja niemiecka przechwycona zosta-ła przez sekcję Spitfire z 72. dywizjonu RAF. Strzelcy pokładowi zestrzelili jednego Spitfire, jego pilot P/O Males nie odniósł obrażeń, natomiast Brytyjczycy również zestrzelili jeden bombowiec – Ju 88 A-1, W.Nr. 4146, B3+DP, załoga: Oblt. John,

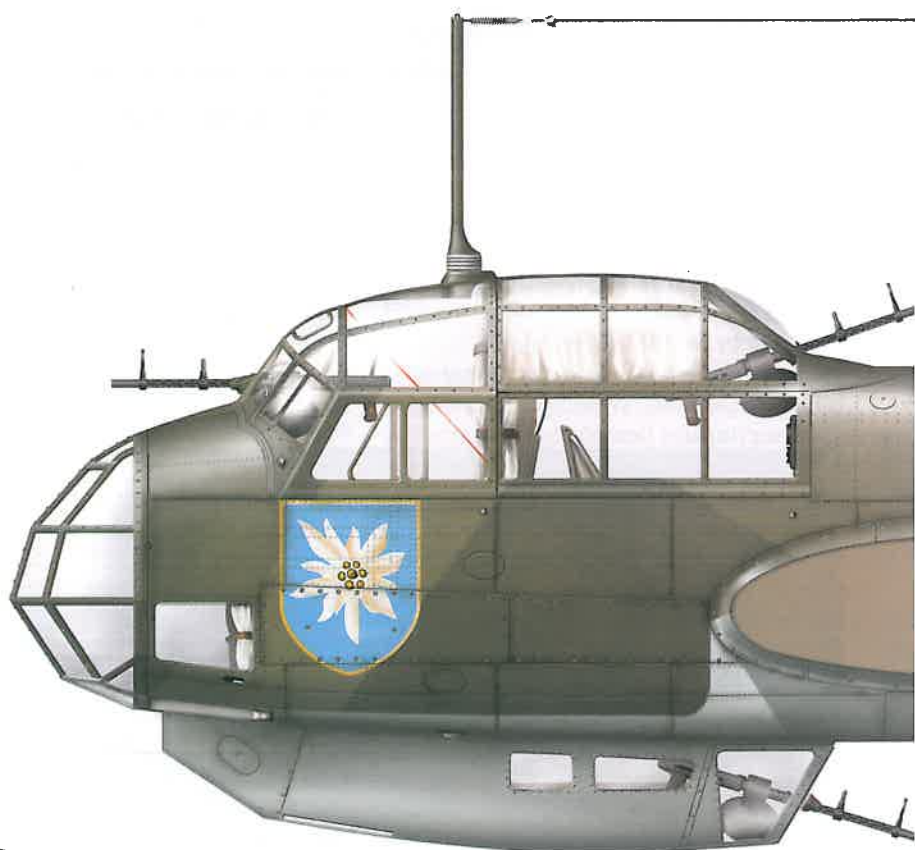
Uffz. Schauer, Uffz. Flamm i Gefr. Weiler zginęli. Tego dnia II./KG 54 straciła jeszcze jednego Ju 88 A-1, W.Nr. 3093, który rozbił się podczas startu, zginęło dwóch członków załogi, w tym Lt. Fischer.

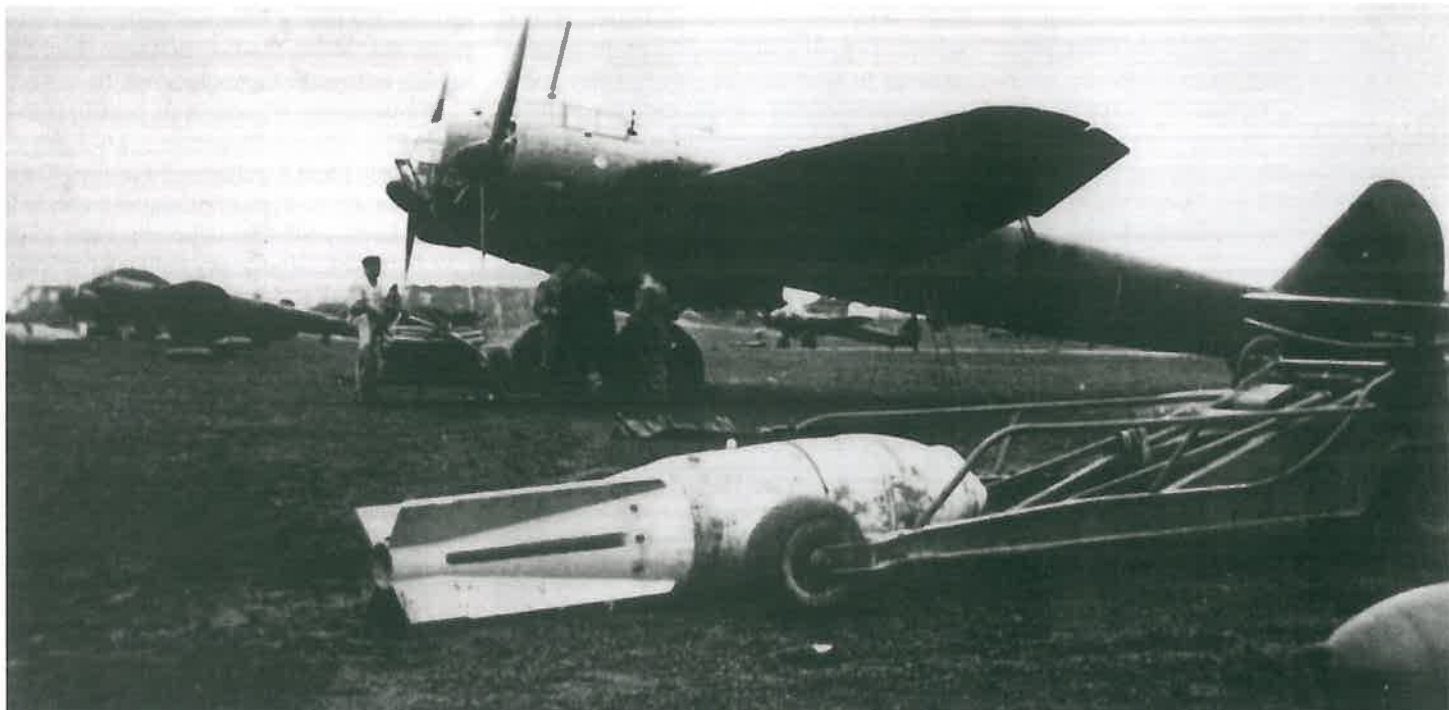
W nocy z 11 na 12 września 1940 roku samoloty LG 1 wzięły udział w nalocie na Londyn, zrzucając 1 bombę SC 1000, 40 bomb SC 500, 8 bomb SC 250, 112 bomb SC 50 i 37 bomb Flam 250. W drodze po-wrotnej rozbił się Ju 88 A-1, W.Nr. 2062, L1+EM z 4./LG 1, zginął pilot Hpt. Paul Ehrenpfordt.

W czwartek 12 września 1940 roku my-śliwce z 605. dywizjonu RAF zestrzeliły nad Kanalem Ju 88 A-1, W.Nr. F6+NH z 1. (F)/122, załoga: Lt. Krautwurst, Fw. Bibers, Fw. Kaltenbach i Ogefr. Plänge uznana zo-

stała za zaginioną. Również jeden samolot, Ju 88 A-1, W.Nr. 2089 stracił tego dnia I./KG 51, cała załoga zginęła.

We wczesnych godzinach popołudnio-wych 13 Ju 88 należących do I./LG 1 prze-prowadziło nalot nękający na Londyn. Trzy załogi dotarły nad cel, zrzucając 6 bomb SC 500, 3 bomby SC 250, 3 bomby Flam 250 i 12 bomb SC 50. Cztery załogi zawróciły do bazy na skutek oblodzenia lub awarii silników, a sześć pozostałych maszyn zbom-bardowało cele zastępcze. W nocy podczas nalotu na Londyn jeden samolot Ju 88 A-1, W.Nr. 6112, L1+DD ze Stab III./LG 1 uszkodzony został przez nocne myśliw-ce RAF i rozbił się podczas przymusowego lądowania we Francji, ranny został Uffz. Gottlieb Weber.





Ju 88 A przygotowywane do nocnej operacji bombowej nad Londynem, na pierwszym planie bomba SC 1000

Dnia 14 września 1940 roku niewielkie grupy samolotów Ju 88 należących do II./KG 76 atakowały stacje radarowe. W tym samym czasie jeden Ju 88 z I./LG 1 zrzucił dwie bomby SC 500, jedną bombę SC 250, jedną bombę Flam 250 i cztery bomby SC 50 na Portsmouth. W nocy cele na angielskim terytorium bombardowały samoloty z Kü.Fl.Gr. 806, jeden Ju 88 A-1, W.Nr. 5071, M7+BA rozbił się koło Caen z braku paliwa.

W ciągu dnia, 15 września 1940 roku, cele na terytorium Wielkiej Brytanii atakowały tylko pojedyncze samoloty typu Ju 88, dopiero podczas nocnych nalotów nad Anglią pojawiła się większa liczba Junkersów Ju 88 należących do KG 51, KG 54, LG 1 i Kü.Fl.Gr. 806. II./KG 51 stracił jeden samolot Ju 88 A-1, 9K+KM zestrzelony przez myśliwca RAF, zginęli Oblt. de Vivanco i Uffz. Kupfernagel, a Fw. Vogel i Gefr. Stelzner uznani zostali za zaginionych, również I./KG 51 stracił samolot Ju 88 A-1, W.Nr. 3071, 9K+AH, cała załoga: Lt. Richter, Uffz. Breuker, Uffz. Hirschfeld i Uffz. Schubert zaginęła, natomiast Ju 88 A-1, W.Nr. 7056 z I./KG 51 rozbił się przy lądowaniu.

Przed południem 16 września 1940 roku sekcja Spitfire z 616. dywizjonu RAF zestrzeliła rozpoznawczego Ju 88 A-1, W.Nr. 0374, F6+HM z 4.(F)/122, jego załoga: Oblt. Starkloff, Hptm. Lüdke, Uffz. Pawletta i Oberarzt Dr. Guizetti zaginęła. Sgt. Iverson z 616. dywizjonu RAF, który brał udział w pościgu za Ju 88 musiał wodować z braku paliwa, ale został uratowany.

W nocnych nalotach z 16 na 17 września 1940 roku Luftwaffe straciła trzy Junkersy Ju 88, były to Ju 88 A-1, W.Nr. 7087, B3+BH podczas bombardowania Banbury

zderzył się z kablem balonu zaporowego i rozbił w pobliżu Withybrook, zginęli Hptm. Henke i Uffz. Rattay, a ranni Fw. Baur i Fw. Perleberg dostali się do niewoli, Ju 88 A-1, W.Nr. 6050 z II./KG 54 rozbił się koło Evreux, cała załoga zginęła (pilot Lt. Weise) oraz Ju 88 A-1, W.Nr. 3123, F1+BM, który rozbił się w Arlon, załoga wyskoczyła ze spadochronami, ranny został Fw. Richter.

W ciągu dnia 17 września 1940 roku załogi Ju 88 z LG 1 przeprowadziły kilka indywidualnych wypadów nad Anglię. Hptm. Joachim Helbig pilotujący samolot L1+AM zbombardował zakłady Rootes & Co. w Liverpool, trafiając dwiema bombami SC 500 w halę produkcyjną. W tym samym czasie w kierunku Liverpool zmierzał również dowódca II./LG 1, Maj. Heinz Cramer, który pilotował Ju 88 A-1, W.Nr. 3188, L1+XC. Niedaleko przed celem samolot zaatakowały i zestrzeliły Spitfire ze 152. dywizjonu RAF. Maszyna przymusowo wylądowała w pobliżu Warminster, zginęli Lt. Otto Heinrich oraz Fw. Friedrich Schulz, natomiast Maj. Hans Cramer i Ofw. Paul Stützel dostali się do niewoli. Maj. Hans Cramer tak zapamiętał tę akcję: Wybrany przez nas samych celem były, o ile dobrze sobie przypominam, angielskie zakłady przerobu aluminium w pobliżu Liverpool. Był to relatywnie długi lot, lecz dzięki zasięgowi Ju 88 A-1 nie stanowiło to problemu. Stanowiliśmy doświadczoną i zgraną załogę, w jej skład wchodził radiooperator Ofw. Pit Stützel, nawigator Lt. Heinrich i mechanik pokładowy Fw. Schulz. Pomimo faktu, wykonując nagle manewry związane z utratą wysokości lotu, a już kolejny kierował się w naszą stronę. Podczas walki powietrznej niezwykle pomagała mi zimna krew moje-

go przyjaciela Pita Stützela, przez cały czas głośno szacował odległość dzielącą nas od napastnika; 400 m, 300 m, 250 m, 120 m, 100 m i zanim zdołał wypowiedzieć 80 m, wyrwałem maszynę w bok i schodziłem w stronę, którą w danym momencie uważałem za najbezpieczniejszą, dzięki czemu przez kolejną chwilę mogliśmy poczuć się bezpiecznie. Poczcwiu angielscy myśliwcy otwierali ogień zazwyczaj z odległości około 60 m. Po około 20 minutach walki powietrznej zacząłem mieć nadzieję, że najgorsze już minęło, a myśliwce będą musiały odlecieć z uwagi na brak paliwa. Wtem wydarzyło się coś nieoczekiwanego: jeden z trzech myśliwców odpalił salwę z odległości około 400 m, z odległości, z której właściwie nie miał prawa trafić, lecz uzyskał fatalne dla nas trafienie jednym z pocisków w chłodnicę prawego silnika. Był to początek końca. Zrzuciłem zabezpieczone bomby. Silnik przerwał pracę, myśliwce pozostały w pobliżu, opuścili nas jednak, kiedy również lewy silnik przestał pracować. Maszyna miała przeszło 200 przestrzelin, jak opowiedzieli mi dwaj Anglicy już po wojnie.

Zauważyłem, że wszyscy trzej moi towarzysze odnieśli rany. Stützel silnie krwawił ze skroni, o którą otarł się pocisk, Schulz miał wielką ranę postrzałową nogi, Heinrich siedział skulony koło mnie z twarzą ukrytą w dłoniach. W związku z tym skok ze spadochronem moich trzech towarzyszy nie wchodził w rachubę, 'no-lens volens'⁵ zdecydowałem się na przymusowe lądowanie. Stery maszyny nie działały, wykonywanie zakrętów, każda zmiana kierunku lotu narażały Ju 88 na niebezpieczeństwo, ster wysokości podczas lotu szybowego i przy podchodzeniu do lą-

dowania musiałem zamiast przyciągnąć odepchnąć od siebie aż do oporu, aby nie wytracić prędkości i nie przeciągnąć samolotu. Po dwóch podskokach na ziemi samolot zatrzymał się z nosem zarytym w glebę.

Pit Stützel i ja wyciągnęliśmy z płonącej od prawej burty maszyny Heinricha, który musiał zginąć już w powietrzu trafiony pociskiem w kręgosłup, oraz ciężko rannego Schulza. Wrzuciliśmy w ogień glazurowane, trudnopalne kody radiowe. Kiedy zbliżał się do nas pojazd podobny do jeepa, postaliśmy w jego stronę kilka niecelnych serii z dziobowego karabinu maszynowego, aby jeszcze przez chwilę utrzymać go na dystans. Udało się. Dopiero po dłuższej chwili jeep znowu się zbliżył, Heinrich i Schulz, o których myślę często jeszcze do dzisiaj, zostali położeni na ciężarówkę. Dla Pita Stützela i dla mnie rozpoczęła się wieloletnia niewola. Dla Heinricha i Schulza koniec nadszedł w ciągu pół godziny, natomiast dla Stützela i dla mnie rozpoczął się nowy rozdział w życiu⁶.

W nocy z 17 na 18 września 1940 roku Londyn bombardowały ponownie samoloty Luftwaffe, wśród nich Ju 88 z KG 4, KG 54, KG 77 i LG 1. Starty wyniosły dwa Junkersy Ju 88, pierwszy z nich Ju 88 A-1, W.Nr. 2126, 5J+BS z 8./KG 4 zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą, zginęli Fw. Gebser i Ogefr. Krauß, zginęli Uffz. Borchardt i Uffz. Guldenberg, natomiast

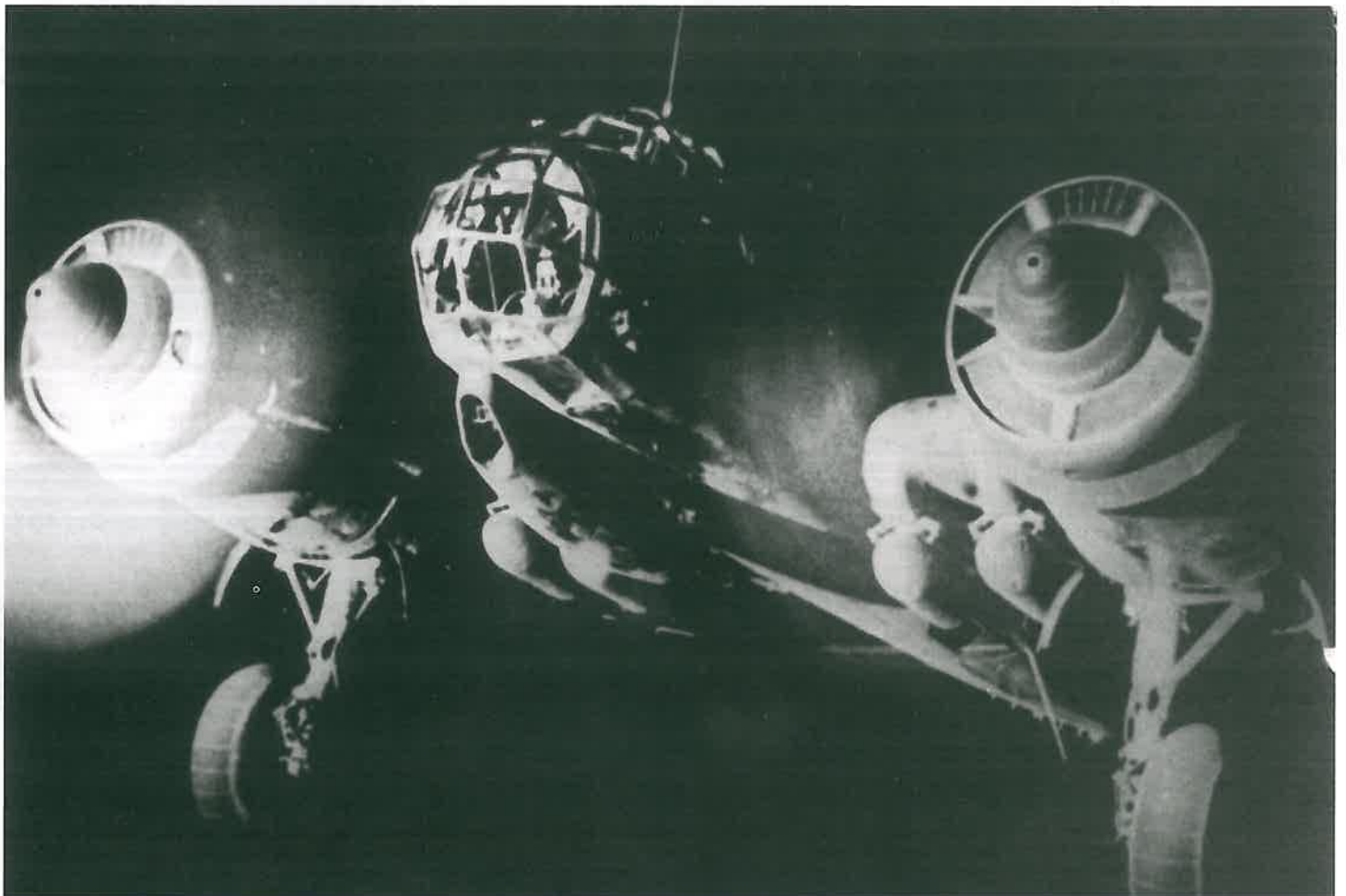
drugi Ju 88 A-1, W.Nr. 2152, B3+OL z I./KG 54 zestrzelony został przez myśliwca Defiant ze 141. dywizjonu RAF i rozbił się St. Andrews Close, cała załoga: Lt. Ganzlmayr, Uffz. Bauer, Uffz. Schöber i Ofw. Fachinger zginęła.

Po południu niewielkie grupy bombowców Ju 88 należących do KG 54 zaatakowały cele w rejonie Chatham i Rochester. Myśliwce RAF zestrzeliły samolot Ju 88 A-1, W.Nr. 0226, B3+CP z II./KG 54, cała załoga: Oblt. Winkler, Uffz. Petrau, Uffz. Schwenzfeier i Fw. Gödecke zginęła, drugi Ju 88 A-1, W.Nr. 4058 rozbił się przy lądowaniu w Schellingwoude.

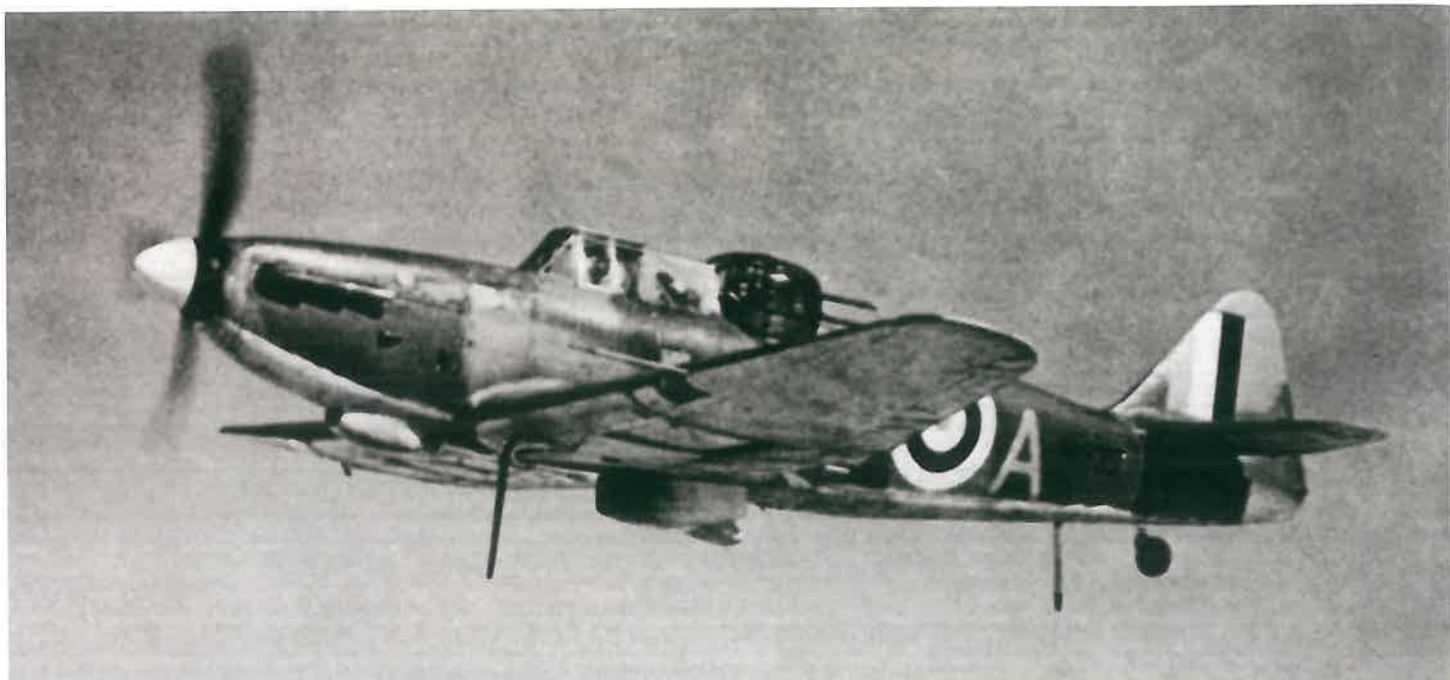
Pod wieczór doki w Tilbury stały się celem nalotu 30 Ju 88 należących do Stab i III./KG 77. Był to chrzest bojowy jednostki po przebrojeniu na Junkersy. Pierwsza akcja bojowa po powrocie na front zakończyła się dla dywizjonu katastrofą. Nad celem artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła Ju 88 A-1, W.Nr. 5098, 3Z+KR z 7./KG 77, Fw. Friedel, Fw. Nolte i Fw. Wursche zginęli, Uffz. Stammite uznany został za zaginionego. Podczas powrotu do Francji osłona myśliwska zajęta została walką ze Spitfire należącymi do 41. i 66. dywizjonu RAF, a chwilę później samotne bombowce zaatakowane zostały przez samoloty należące do słynnego Duxford Wing, którym dowodził S/Ldr Douglas Bader. Piloti brytyjscy i polscy zgłosili zestrzelenie 30 bombowców, co było znacznie przesadzone.

W rzeczywistości III./KG 77 stracił osiem maszyn: Ju 88 A-1, W.Nr. 3173, 3Z+ED ze Stab III./KG 77, który rozbił się w pobliżu Eastry Mill na południe od Sandwich, zginęli: Maj. Kleß (Gruppenkommandeur) i Oblt. Lauth, do niewoli dostali się Uffz. Pröbst i Fw. Himsel, Ju 88 A-1, W.Nr. 3147, 3Z+AS z 8./KG 77, zginęli: Uffz. Künkel, Uffz. Smorlatzky i Ofw. Brendel, ciężko ranny Uffz. Weidemüller dostał się do niewoli, Ju 88 A-1, W.Nr. 5100, 3Z+HS z 8./KG 77 wpadł do morza w pobliżu Sheerness, zginęli Oblt. Weber i Fw. Krippmann, zginął Gefr. Neuweg, a Fw. Görn dostał się do niewoli, Ju 88 A-1, W.Nr. 5097, 3Z+ES z 8./KG 77, zginęli Uffz. Eggert, Ofw. Semerau, Fw. Damschen i Uffz. Treutmann, Ju 88 A-1, W.Nr. 3162, 3Z+FS z 8./KG 77 wpadł do morza w pobliżu Nore, Oblt. Fuchs zginął, Gefr. Fölinger zginął, a Fw. Stier i Ogefr. Baumann dostali się do niewoli, Ju 88 A-1, W.Nr. 3142, 3Z+BS z 8./KG 77, cała załoga zginęła, Ju 88 A-1, W.Nr. 5104, 3Z+DT z 9./KG 77 rozbił się pod Cooling Court, Uffz. Kurz i Gefr. Köhn zginęli, Uffz. Burkhard zginął, a Uffz. Gläseker dostał się do niewoli oraz Ju 88 A-1, W.Nr. 3168, 3Z+FT z 9./KG 77 rozbił się w pobliżu Vange Creek pod Basildon, zginęli Fw. Wahl, Gefr. Buschbeck i Gefr. Lesker, do niewoli dostał się Fw. Graf.

W nocy Luftwaffe bombardowała doki w Londynie. I./KG 51 stracił jednego Ju 88



Ju 88 A-1 należący do I./LG 1 startuje do nocnego lotu nad Londyn



W nocy naloty Luftwaffe starały się powstrzymać myśliwce Boulton Paul Defiant

A-1, W.Nr. 7058, 9K+DL, Ofw. Luckard i Uffz. Henker zginęli, Fw. Walter i Gefr. Röder uznani zostali za zaginionych.

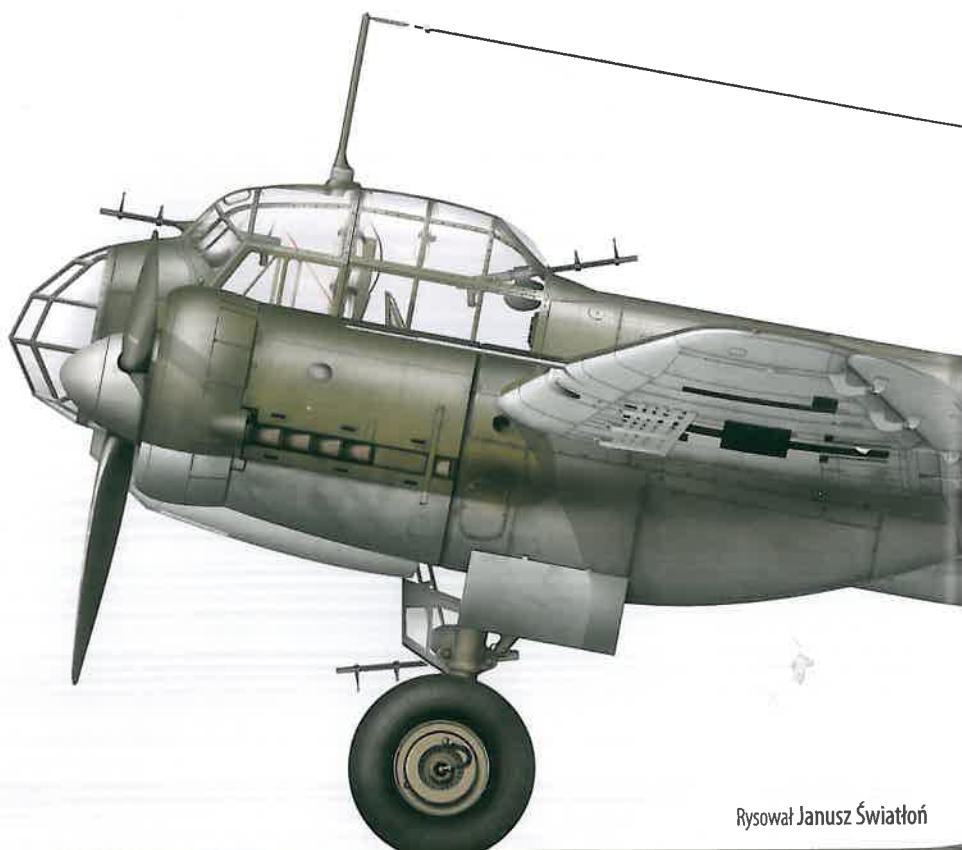
W południe 19 września 1940 roku nad Anglią pojawiło się kilka niewielkich grup bombowców Luftwaffe. Pojedynczego Ju 88 A-1, W.Nr. 2151, 3Z+GH z 1./KG 77 zestrzelił F/O Julian Kowalski z polskiego 302. dywizjonu. Do niewoli dostał się ranny Uffz. Etzold, który wyskoczył ze spadochronem, pozostali członkowie załogi: Uffz. Dorawa, Gefr. Schulz i Gefr. Scholz zginęli. W tym samym czasie zestrzelony został przez myśliwce RAF również drugi samolot z 1./KG 77, był to Ju 88 A-1, W.Nr. 6141, 3Z+CH, Gefr. Möckel zginął, Uffz. Kunz, Ogefr. Strahl i Fw. Winkelmann zaginęli. Nad Kanałem zestrzelony został też Ju 88 A-1, W.Nr. 4065, M7+EH z 1./Kü.Fl. Gr. 806, Uffz. Dresen, Ofw. Sowade, Uffz. Weigand i Gefr. Springfield uznani ostali za zaginionych, inny Ju 88 A-1, W.Nr. 6100, M7+BL został uszkodzony w 20%.

Nad południową Anglią sekcja Hurricane z 17. dywizjonu RAF zestrzeliła Ju 88 A-1, W.Nr. 0362, 7A+FM z 4.(F)/121, który rozbił się podczas przymusowego lądowania na lotnisku Oakington, Lt. Knab, Uffz. Zcheket, Uffz. Thöring i Ogefr. Bresch trafili do niewoli. Spitfire z 92. dywizjonu RAF uszkodził w 50% Ju 88 A, W.Nr. 0400,

F6+ZA z 5.(F)/122, ranni zostali Staffelnkapitän, Hptm. Boehm i Oblt. van Vleeten. Jednego Ju 88 A-1, W.Nr. 7124, który uszkodzony przez myśliwce RAF rozbił się podczas lądowania na lotnisku Orly, stracił II./KG 51.

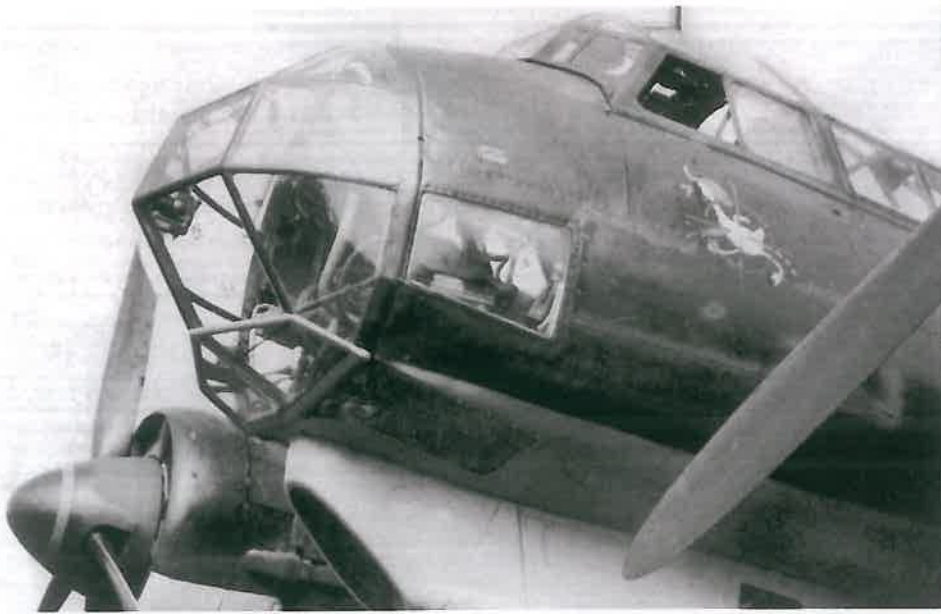
Podczas nocnych nalotów z 19 na 20 września 1940 roku Ju 88 A-1, W.Nr. 4148, B3+HM rozbił się w centrum Merton na skutek awarii silników, Ofw. Rörig, Fw. Fischer i Gefr. Neumann zginęli, ranny Fw. Schlake wyskoczył ze spadochronem i dostał się do niewoli.

Późnym popołudniem 20 września 1940 roku brytyjskie myśliwce z 41. dywizjonu RAF przechwyciły Ju 88 A-1, W.Nr. 0379, 4U+EH z 1.(F)/123, który został uszkodzony i rozbił się podczas przymusowego lądowania we Francji w pobliżu Pont de Briques, jeden z lotników zginął, Oblt. Hofmann, Lt. Rommel i nieznan z nazwiska podoficer odnieśli rany. Również 9./KG 30 stracił jednego Ju 88 A-1, W.Nr. 4075, 4D+IT, który uszkodzony przez myśliwce RAF rozbił się w pobliżu Melsbruck, jego załoga wyszła z wypadku bez obrażeń.



Junkers Ju 88 A-1 9K+LR (białe L) W.Nr. 5045 7./KG 51. Samolot w malowaniu RLM 70/ 71/65 z białą literą L na kadłubie powtórzoną na spodniej części płata, na zewnątrz od krzyży w kolorze czarnym. Dodatkowo kołpaki śmigieł w białym kolorze eskadry, na stateczniku pionowym numer seryjny 5045 w kolorze białym. Na spodzie płata krzyże belkowe nie zostały uzupełnione na hamulcach aerodynamicznych. Pod kabiną godło eskadry po obydwu stronach kadłuba

Rysował Janusz Świątkoń



ner Lorenz i Gefr. Ernst Bossert dostała się do niewoli. Dzień ten doskonale zapamiętał strzelec pokładowy Gefr. Ernst Bossert: *To była sobota: Willi Klein i ja umówiliśmy się, że po południu pojedziemy do Orleanu i zrobimy niewielkie zakupy, ponieważ Sodemann obiecał nam kilka dni urlopu w stronach ojczystych. Około godziny 11.00 pojawił się ojciec naszego drugiego oficera, Oblt. Beegera, aby odwiedzić syna, który właśnie tego popołudnia miał polecieć na misję 'rozpoznania bojem'. Tę akcję przejął od niego nasz Sodemann i wystartowaliśmy około 15.00. Mielśmy zatroszczyć się o ogłoszenie alarmu nad południową Anglią, zrzuścić bomby nad jednym z lotnisk, a następnie ustąpić miejsca kolejnej maszynie. Jednakże*

W sobotę 21 września 1940 roku podczas lądowania po zakończeniu misji rozpoznawczej nad Anglią rozbił się Ju 88 A-1, W.Nr. 0246, K9+IH należący do Aufkl. Gr.Ob.d.L., żaden z członków załogi nie został ranny. Do bazy nie powrócił Ju 88 A-1, W.Nr. 3079, M7+CH z 1./Kü.Fl.Gr. 806, zaginęli Lt. Grunwald, Fw. Baasch, Fw. Krüger i Fw. Strube.

W tym samym czasie nad południową Anglią wykonywał lot rozpoznawczy samolot Ju 88 A-1, W.Nr.2088, L1+AL. z 1./LG 1, który został przechwycony przez myśliwce należące do 238. i 602. dywizjonu RAF. Maszyna wylądowała przymusowo pod Old Fishbourne, a załoga: Staffelkapitän Oblt. Kurt Sodemann, Fw. Otto Bersträsser, Fw. Wer-





Ju 88 A-5, 3Z+DP z 6./KG 77

przy prawie bezchmurnym niebie od strony słońca zaatakował nas Hurricane i jedną serią rozbił nasz lewy silnik, który musieliśmy wyłączyć, aby uniknąć pożaru. Szukaliśmy jeszcze lotniska, gdzie moglibyśmy zrzucić bomby, lecz wkrótce przekonaliśmy się, że Ju 88 nie daje się utrzymać na jednym silniku. Chcieliśmy umknąć przez najwęższe miejsce Kanału, znaleźliśmy się w pobliżu Eastbo-

urne, jednak na wysokości zaledwie około 800 metrów. Tam spotkaliśmy dwa klucze Spitfire (sześć maszyn), które zablokowały nam drogę, dając do zrozumienia, że nas zestrzelą, jeżeli podejmiemy próbę przelotu przez Kanał.

Wówczas Sodemann poderwał nos maszyny, chcąc wylądować na powierzchni małego jeziora, jednakże L1+AL leciał

jeszcze zbyt szybko, tak więc uderzyliśmy w linię telefoniczną obok torów kolejowych znajdujących się w odległości około 100 m za sadzawką. Tych kilka drutów uratowało nam życie, ponieważ zadziałały jak sieć i wyszliśmy z tego tylko z kilkoma siniakami i zadrapaniami. Sodemann stracił przytomność, musieliśmy wynieść go z kabiny. A wówczas pojawili się już brytyjscy żołnierze stanowiący obsadę pobliskich stanowisk artylerii przeciwlotniczej, którzy otoczyli naszą maszynę. Tak więc zamieniliśmy się w jeńców wojennych⁷.

W niedzielę 22 września 1940 roku dwa Spitfire z 234. dywizjonu RAF zestrzeliły nad Kanałem rozpoznawczego Ju 88 A-1, W.Nr. 0352, 7A+AM z 4.(F)/121, Lt. Böttcher, Fw. Vater, Uffz. Müller i Uffz. Rabe uratowali się w pontonie i trafili do niewoli. Podczas startu do nocnej operacji nad Londynem rozbił się Ju 88 A-1, W.Nr. 3121, L1+IK z 2./LG 1, zginęli Uffz. Heinrich Nentwig, Uffz. Thomas Thomsen, Gefr. Willi Weber i Uffz. Siegfried Woythal.

23 września 1940 roku F/O van Mentz z 222. dywizjonu RAF zestrzelił rozpoznawczego Ju 88 A-1, W.Nr. 0130, 4U+CL z 3.(F)/123, który wraz z całą załogą uznany został za zaginiony. Podczas startu do nocnego bombardowania Londynu rozbił się



Junkers Ju 88 A należący do II./KG 54 z charakterystycznym godłem dywizjonu „Anglia w celowniku”

Ju 88 A-1, W.Nr. 7098 z II./KG 54, trzech członków załogi zginęło, jeden został ranny.

Następnego dnia, 24 września 1940 roku, uszkodzony przez myśliwce RAF Ju 88 A-1, W.Nr. 7108, 3Z+BP z 6./KG 77 rozbił się podczas lądowania w pobliżu St. Omer. Wracający z nocnej operacji Ju 88 A-1, W.Nr. 2076, L1+DS. z 8./LG 1 rozbił się pod Caen, zginęli Lt. Elmar Rintelen, Uffz. Manfred Kempe, Uffz. Heinrich Wirth i Flg. Emil Friedrich.

25 września 1940 roku Ju 88 należące do III./KG 51 zbombardowały Plymouth, jeden Ju 88 A-1, W.Nr. 4144, 9K+FR rozbił się pod Evreux, zginęła cała załoga: Lt. Meier, Fw. Eimers, Gefr. Herich i Gefr. Altmann. W samotnej akcji nad Londynem wziął udział również Uffz. Peter W. Stahl ze Stab II./KG 51: *Mój piąty lot bojowy. Samotny lot nad Londyn. Zrobiliśmy się skromniejsi. Nie chodzi już o uzyskanie jakiegos szczególnego sukcesu, lecz przede wszystkim o to, że w Londynie ogłoszą chociaż alarm przeciwlotniczy. Jednakże dla nas, marnych płotek, wszystko to bynajmniej nie jest piękne. Jeżeli podczas dotychczasowych zakrojonych na szeroką skalę operacji zawsze można było jakoś ukryć się wewnątrz formacji, to teraz lecąc samotnie, będziemy eksponowanym celem dla dobrze zorganizowanego systemu obrony przeciwlotniczej. (...)*

Przez Kanał i nad wybrzeżem angielskim lecieliśmy ponad pokrywą chmur zasłaniającą ziemię. Ostrzelała nas artyleria przeciwlotnicza. (...) Jednakże im bardziej zbliżaliśmy się do celu, tym mniej było wokół chmur, tak że w przypadku ataku myśliwców wisielibyśmy w powietrzu praktycznie bez osłony.

Wszyscy czterej w napięciu przepatrywaliśmy niebo, poszukując Spitfire. Dokładnie w chwili, kiedy mogliśmy już przypuszczać, że w Londynie odezwą się syreny ogłaszające alarm lotniczy, zobaczyliśmy je: cztery samoloty myśliwskie, pod nami, ostro nabierające wysokości i kierujące się w naszą stronę.

Nie musieliśmy długo się zastanawiać, aby dojść do wniosku, że nie mamy już tutaj nic do roboty. Tak więc przerwałem podejście do celu i wykonałem najciaśniejszy wiraż w swoim życiu. Wokół nie widać niczego oprócz błękitu nieba, lecz Theo melduje z podkadłubowej wanny, że myśliwce również wykonały zwrot i coraz bardziej się zbliżają. Następna chmura wydaje się być poza naszym zasięgiem. Wszyscy stali się nerwowi, z wyjątkiem Hansa, który operuje cyrklem, przelicznikiem kursu i mapą tak, jak gdyby odbywał lot ćwiczebny. Theo melduje, że cztery myśliwce rozdzieliły się na dwie pary, najwyraźniej żeby wziąć nas w kleszcze. Daje pełne obroty, kierując się na najbliższą chmurę. Odbywa się wyścig, który wygrywam. Każdy lotnik wie, że odległość od chmury zawsze okazuje się



Junkers Ju 88 A-5 należący do 2./KG 77 o nazwie własnej Bussard

mniejsza, aniżeli początkowo się ją szacowało. Mimo tego, że tę wiedzę przywołałem teraz w myślach, w tej chwili każda sekunda wydaje mi się wiecznością, aż wreszcie wpadam w białą watę cumulusa.

Był to już najwyższy czas, ponieważ myśliwce, zgodnie z meldunkami Theo i Heina, niemalże zajęły pozycję strzelecką. W chmurze było tak jasno, że natychmiast zdałem sobie sprawę, jak musi być mała i za chwilę wyskoczymy z jej drugiej strony. I co dalej? Anglicy, a konkretnie Hurricane, oczywiście również o tym wiedzieli i nawet nie próbowali mnie ścigać. Ledwie wypadłem z chmury, już czekali tam na mnie. Nastąpiła prawdziwa lotnicza zabawa, gdyby tylko była rozgrywana dla sportu, a jej stawką nie było nasze życie. Dla nas była to walka o wszystko. Dziśny Ju 88! Kiedy jeden czy dwa Hurricane za-

jęły pozycję strzelecką, udało mi się wrócić z powrotem w moją chmurę, co zmusiło przeciwników do szukania szczęścia po jej przeciwnej stronie. Ile razy powtarzałem taką zabawę, nie wiem, w każdym razie mocno trzymałem się swojej chmury. Wykorzystując dogodną okazję, udało mi się przeskoczyć do kolejnej, większej chmury na południu, a następnie do jeszcze większej, tworzącej już szczelną zastonę. Wreszcie pozbyłem się myśliwców. Uff!

Teraz nadeszła godzina Hansa! Jakby nic się nie wydarzyło, podał mi nowy kurs i wyjaśnił, że kierujemy się na Hastings. Tam mieliśmy zrzucić bomby. Gdzie ten człowiek miał nerwy?

Kilka minut lotu bez widoczności ziemi, a następnie przebiliśmy się w dół pod chmury – poniżej widać ziemię. Przed nami miasto. Hans mówi: Stacja kolejowa!



Ju 88 A-5 z dwoma dodatkowymi zbiornikami paliwa o pojemności 900 litrów każdy „stanął na głowie” podczas lądowania

Wszędzie jest spokojnie, nie strzela artyleria przeciwlotnicza. Wykonuje podręcznikowy nalot, nurkuję, nacisk przycisk. Theo melduje, że bomby poszły i dyryguje lotem po wyprowadzeniu z nurkowania tak, aby widzieć miejsca upadku bomb. Trafienie!

Ponownie wlatujemy w chmury. Przebijam się przez nie i kierujemy się do domu⁸.

Dzień 27 września 1940 roku był bardzo pogodny, co zaowocowało bardzo dużą aktywnością Luftwaffe nad Anglią. W pierwszej operacji przeprowadzonej przed południem wzięło udział 25 Ju 88 należących do I./KG 77 eskortowanych przez Bf 109 z JG 53 oraz JG 3, JG 51, JG 54 i I./JG 77. Formacja niemiecka napotkała na swojej drodze aż 10 dywizjonów myśliwskich RAF oraz 1. dywizjon RCAF i 303. dywizjon PAF. Podczas ataku brytyjskich myśliwców I./KG 77 stracił trzy samoloty: Ju 88 A-1, W.Nr. 8095, 3Z+HK z 2./KG 77, Uffz. Menningmann zginął, Uffz. Schumann, Uffz. Tenholt i Uffz. Ackermann wyskoczyli ze spadochronami i dostali się do niewoli, Ju 88 A-1, W.Nr. 2164, 3Z+IK z 2./KG 77, Uffz. Hertlein i Fw. Krebs zginęli, Uffz. Schmidt i Uffz. Sergocki dostali się do niewoli oraz Ju 88 A-1, W.Nr. 8109, 3Z+BL z 3./KG 77, zginęli Uffz. Kasing, Uffz. Winkelmann i Fw. Precht, ranny Fw. Bräutigam dostał się do niewoli. Już nad Londynem artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła Ju 88 A-1, W.Nr. 8090, 3Z+DH z 1./KG 77, Gefr. Zabel zginął na skutek awarii spadochronu, pozostali członkowie załogi Uffz. Kollmann-

smager, Ogefr. Müller i Ofw. Müller dostali się do niewoli.

Nad Kanałem P/O E.S. Marrs ze 152. dywizjonu RAF zestrzelił Ju 88 A-1, W.Nr. 0393, 4U+RL z 3.(F)/123 wracającego z lotu rozpoznawczego nad Liverpool, Ogefr. Reuhl zginął, do niewoli dostali się Fw. Ackenhausen, Oblt. Rude i Ofw. Riehle.

W południe Canterbury zbombardowane zostało przez Ju 88 należące do III./KG 51, skuteczną osłonę nad całą trasą i nad samym celem zapewniły Junkersom Messerschmitty Luftwaffe. Pomimo tego nie obyło się bez strat, nad Etamples w powietrzu zderzyły się dwa bombowce, były to Ju 88 A-1, W.Nr. 6153, 9K+BR oraz Ju 88 A-5, W.Nr. 2174, 9K+IR, obydwie załogi zginęły.

Późnym popołudniem 11 bombowców Ju 88 należących do III./LG 1 zbombardowało walcownię aluminium w Warrington i Birmingham. W drodze powrotnej samoloty 7./LG 1 przechwycone zostały przez myśliwce z 79. dywizjonu RAF, które zestrzeliły dwa bombowce: Ju 88 A-1, W.Nr. 3197, L1+DR, Uffz. Rudi Wächtler zginął, Fw. Josef Krings, Uffz. Friedrich Wurm i Ofhr. Heinz Vanselow zginęli oraz Ju 88 A-1, W.Nr. 4153, L1+BR, Oblt. Richard Strasser, Gefr. Wilhelm Lorenz, Fw. Rudolf Söchtig i Uffz. Willi Forster zginęli.

W tym samym czasie około 50 Ju 88 należących do I. i II./KG 77 skierowało się nad Londyn, pomimo silnej osłony myśliwskiej Niemcy stracili osiem bombowców: Ju 88 A-1, W.Nr. 5103, 3Z+CL z 3./KG 77, zginęli Uffz. Merschen, Uffz. Damerius i Uffz.

Hastrich, do niewoli dostał się ranny Uffz. Ludwig, Ju 88 A-1, W.Nr. 8099, 3Z+EL z 3./KG 77, do niewoli dostali się – Uffz. Ruhlandt, Uffz. Richter i Gefr. Reiner, Ju 88 A-5, W.Nr. 0293, 3Z+DC ze Stab II./KG 77, Oblt. Lutze, Fw. Adler i Fw. Zeller zginęli, Uffz. Brodbeck trafił do niewoli, Ju 88 A-1, W.Nr. 4140, 3Z+LM z 4./KG 77, zginęli Uffz. Ganter, Fw. Noelp, Fw. Scheibner i Ogefr. Möttig, Ju 88 A-1, W.Nr. 4117, 3Z+DN z 5./KG 77, zginęli Oblt. Ziel i Fw. Niederer, zginął Uffz. Isensee, a ranny Gefr. Teichtmayer uratował się w pontonie i trafił do niewoli, Ju 88 A-1, W.Nr. 7109, 3Z+GN z 5./KG 77, Gefr. Reinhardt i Gefr. Zott zginęli, Lt. Pflüger i Uffz. Grönke zginęli, Ju 88 A-1, W.Nr. 7112, 3Z+HN z 5./KG 77, Ogefr. Kuhn zginął, Staffelpkapitän Hptm. Zetsche, Fw. Marl i Gefr. Burkhardt zginęli oraz Ju 88 A-1, W.Nr. 4118, 3Z+DP z 6./KG 77, Oblt. Seif, Uffz. Gebhardt i Fw. Eichinger zginęli, ranny Fw. Zinsmeister dostał się do niewoli.

W ciągu dnia 28 września 1940 roku niewielkie grupy Ju 88 należących do KG 77 i LG 1 w silnej osłonie Bf 109 bombardowały cele w Southampton, Portsmouth i Londynie, nie ponosząc strat. Podczas nalotów na Londyn w nocy z 28/29 września 1940 roku Luftwaffe straciła dwa Junkersy Ju 88. Około 23.00 artyleria przeciwlotnicza zestrzeliła w rejonie Beachy Head samolot Ju 88 A-1, W.Nr. 4071, 5J+GS z 8./KG 4, który wpadł do morza, zginęli Lt. Langer, Ogefr. Kieg i Ofw. Camp, natomiast Gefr. Marschardt dostał się do niewoli. Ju

W przypadku złamania goleni podwozia podczas lądowania do podniesienia płatowca używano dmuchanych podnośników





88 A-1, W.Nr. 5078 z Kü.Fl.Gr. 806 rozbił się koło Caen uszkodzony przez artylerię przeciwlotniczą, zginął Lt.z.S. Quedenau i jeden podoficer.

W niedzielę 29 września 1940 roku ponownie nad Anglią operowały małe grupy Ju 88, tym razem jednak nie obyło się bez strat: Ju 88 A-1, W.Nr. 4051 z I./KG 54 wskutek awarii silnika rozbił się podczas przymusowego lądowania w Lisieux, jeden z członków załogi zginął. W nocy nad Londynem operowało 26 Ju 88 z LG 1, jeden Ju 88 A-1, W.Nr. 3135, L1+AB ze Stab I./LG 1 rozbił się we Francji, zginął Ofw. Johannes Heinz.

W godzinach porannych 30 września 1940 roku w pobliżu wyspy Isle of Wight podczas misji rozpoznawczej zestrzelony został Ju 88 A-1, W.Nr. 0385, 4U+MH z 1.(F)/123, Uffz. Eßemann, Uffz. Obermeier i Fw. Waack zginęli, a Lt. Frenzel zaginął. W tym samym czasie nad Morzem Północnym sekcja Hurricane ze 151. dywizjonu RAF poważnie uszkodziła Ju 88 A-1, W.Nr. 0233, 4D+DL z 3./KG 30, który rozbił się podczas lądowania w Gilze-Rijen. Jego strzelcy pokładowi poważnie uszkodzili dwa myśliwce brytyjskie, jeden z nich rozbił się przy lądowaniu. Późnym popołudniem formacja Ju 88 z II. i III./KG 30, która leciała bez osłony myśliwców, przechwycona została nad Morzem Północnym przez Spitfire z 602. dywizjonu RAF, Anglicy zgłosili sześć zestrzeleń. W rzeczywistości Niemcy stracili dwa samoloty należące do III./KG 30: Ju 88 A-1, W.Nr. 3067, 4D+BZ, zginęli Oblt. Richter, Uffz. Fuchs i Fw. Läge oraz Ju 88 A-1, W.Nr. 5062, 4D+AT, cała załoga zginęła. Cztery Ju 88 należące do II./KG 30 zostały uszkodzone w stopniu od 15% do 50%.

Również po południu Ju 88 A-1, W.Nr. 2063, 9K+DH z I./KG 51 zestrzelony został nad Beachy Head i wpadł do morza, zginęli Fw. Paczinski, Gefr. Penka i Gefr. Roppert, zaginął Gefr. Durrschmidt.

Nalot na Londyn wykonały również samoloty Ju 88 należące do I./KG 77, w operacji tej wziął udział Oblt. Fritz Oeser z 2./KG 77: *Przed nalotem na Londyn musiałem przeszkolić mechanika Uffz. Klasinga, jak ma wykonywać swoje obowiązki w powietrzu, jako mechanik pokładowy i strzelec, ponieważ tego dnia w powietrzu miały znaleźć się wszystkie samoloty, a mieliśmy niedostatek mechaników pokładowych. Kiedy lecieliśmy już w szyku formacji na wysokości 2000 m nad Kanalem ku memu zmartwieniu wysiadł silnik. Musiałem opuścić szyk, podnieść się z foteli i zobaczyć, co się stało. Szybko stwierdziłem, że mechanik pokładowy źle ustawił przetłacznik, silnik znowu zaskoczył i na wysokości brytyjskiego południowego wybrzeża dogoniłem formację.*

Według informacji, które otrzymaliśmy, byliśmy przekonani, że będzie to jeden z naszych ostatnich nalotów. Mówiono nam, że 'demonstracje w Londynie przeciwko kontynuowaniu wojny doszły do takich rozmiarów, że policja i wojsko nie są w stanie nad nimi zapanować'. Na wysokości 6000 m około 30 km przed Londynem, nasza formacja zaatakowana zo-

stała przez brytyjskie myśliwce nurkujące z pułapu 10 000 m, które otworzyły ogień i zniknęły w dole. Udało im się rozerwać szyk. W wyniku ataku wysiadła instalacja chłodzenia silnika, uszkodzona została instalacja tlenowa, tylny górny karabin maszynowy został wyeliminowany, a mechanik pokładowy był ciężko ranny. Jeden odtamek utkwiał mi w ramieniu, a inny spowodował wielką ranę nad prawym okiem.

Odłączyłem się od reszty formacji, zrzuciłem bomby i w locie nurkowym zbliżyłem się do ziemi w nadziei, że uda mi się umknąć. Kilka minut później zaatakowały nas dwa myśliwce, próbując nas zestrzelić. Miałem jedyną szansę uważnie obserwować napastników, aby w odpowiednim momencie wykonywać unik. W końcu jeden z myśliwców odleciał, a drugi wykonał jeszcze dwa ataki, aż skończyła mu się amunicja. Jeszcze przez chwilę leciał obok mnie, obserwując, co dzieje się w kabinie. Potem i on zniknął. Naraz w pobliżu ziemi zjawiał się jeszcze jeden myśliwiec i natychmiast zaatakował w momencie, kiedy znajdowaliśmy się na wysokości najwyżej 10 m. Mój samolot z trudnością słuchał sterów i leciał



Ju 88 A-5, F1+BW z 12./KG 77

z prędkością 185 km/h. Wówczas został trafiony drugi silnik, który zaczął się palić. Nie pozostało już nic innego, jak tylko odbić 30 stopni w prawo i spróbować przymusowego lądowania na nadającym się do tego polu. Przedtem jednak musiałem przelecieć nad potężnymi drzewami, co nie do końca się udało – zawadziłem o nie dolną powierzchnię płotowca, ale dzięki temu udało mi się doskonale posadzić maszynę na brzuchu na terenie wyścigów konnych w Gastwick⁹.

Junkers Ju 88 A-1, W.Nr. 2142, 3Z+DK z 2./KG 77 rozbił się przy lądowaniu na torze wyścigów konnych w Gastwick, Uffz. Klasing zginął jeszcze w powietrzu, natomiast pozostali członkowie załogi – Oblt. Oeser, Gefr. Hülsmann i Fw. Görke – ranni dostali się do niewoli.

Ostatnią akcją Luftwaffe we wrześniu 1940 roku był nocny nalot na Londyn, w którym wzięły udział m.in. 22 samoloty Ju 88 należące do LG 1, które zrzuciły 1 bombę SC 1000, 40 bomb SC 500 i 6 bomb SC 50.

Przypisy

- ¹ Levine Joshua, *Bitwa o Anglię, Historia opowiedziana słowami uczestników obu stron konfliktu*, Warszawa 2011, s. 274.
- ² Bishop Patrick..., s. 302.
- ³ Stahl Peter W., *Kampfflieger zwischen Eismeer und Sahara, In meinem Fall: Ju 88*, Stuttgart 1985, s. 50–55.
- ⁴ Gretzyngier Robert, Matusiak Wojtek..., op. cit. s. 157–158.
- ⁵ Chcąc, nie chcąc (łac.).
- ⁶ Taghon Peter..., op. cit., s. 141–142.
- ⁷ Ibidem, op. cit., s. 143–144.
- ⁸ Stahl Peter W. ..., op. cit., s. 56–58.
- ⁹ Goss Chris..., op. cit. s. 118.



Ju 88 A-5, L1+XB z 1./LG 1 przygotowany do nocnej operacji nad Anglią



Junkers Ju 88 A-1, W.Nr. 2142, 3Z+DK z 2./KG 77, który pilotował Oblt. Oeser zestrzelony nad torze wyścigów konnych w Gatwick 30 września 1940 roku



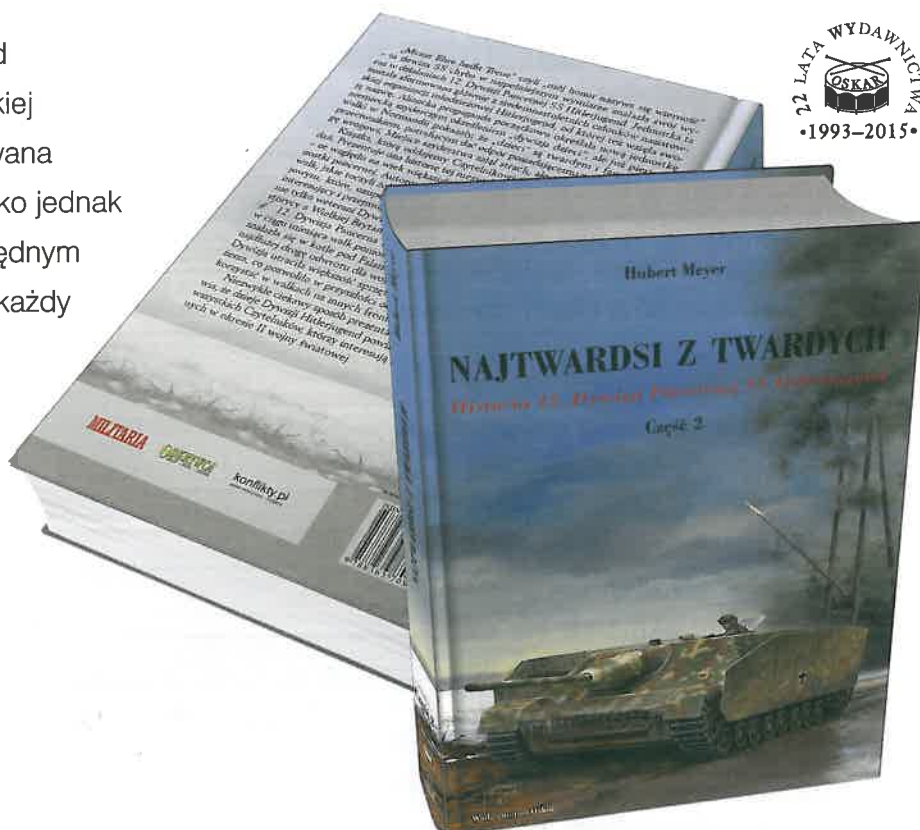
Ju 88 A należący do LG 1 z pomalowanymi na czarno dolnymi powierzchniami płotowca

Nastolatki, którzy rzucili wyzwanie aliantom

– 12. Dywizja Pancerna SS Hitlerjugend

12. Dywizja Pancerna SS Hitlerjugend

– sformowana z członków nazistowskiej organizacji młodzieżowej, była nazywana przez aliantów „dywizją dzieci”. Szybko jednak udowodniła, że jest dla nich równorzędnym przeciwnikiem i stoczy krwawy bój o każdy centymetr niemieckiej ziemi...



Wydawnictwo Oskar Sp. z o.o.
ul. Otwarta 5A, 80-169 Gdańsk
tel. 48 58 710 58, 11
fax 48 58 712 63 09
oskar@wydawnictwooskar.pl
www.wydawnictwooskar.pl

Księgarnia internetowa
www.maszoperia.org



39,90 zł

29,90 zł

Maciej Replewicz
STAWKA
WIĘKSZA
NIŻ KŁAMSTWO

BRUNNER
ISTNIAŁ NAPRAWDĘ
Był numerem 1 na liście najbardziej poszukiwanych zbrodniarzy hitlerowskich.

- Ile brawurowych życiorysów asów wywiadu złożyło się na sylwetkę kapitana Klossa?
- Do czego był potrzebny PRLowskiej propagandzie?
- Kogo miał wynieść do władzy, a kogo zożydzić?

Dziennikarskie śledztwo wraca do roku 1966, kiedy powstawał scenariusz, sięga też po dokumenty odtajnione po roku 1989. Przedzierając się przez gąszcz przeinaczeń i dezinformacji, odstania prawdziwe kulisy wydarzeń i wskazuje dla kogo, przy nagrywaniu serialu, stawka była „większa niż życie”.

100 000 ŻYDÓW PRZERZUCONYCH NA TRASIE MOSKWA – WARSZAWA – IZRAEL W LATACH 1990 – 1992

- Dyplomatyczne negocjacje pomiędzy USA, ZSRR, Izraelem i Polską.
- Tajna akcja komandosów przyszłego GROM-u.
- Operacja współfinansowana przez firmę Art-B: Bogusława Bagsika i Andrzeja Gąsiorowskiego.

Po raz pierwszy w Polsce ujawniamy genezę, kulisy i przebieg tej fascynującej historii. Jeśli szukasz prapoczątku Operacji „Most”, to zwróć uwagę na to, kiedy zaczynają się tworzyć w Polsce zręby jednostek antyterrorystycznych i kto dostaje zadanie, żeby te jednostki zorganizować. – No kto? – Generał Edwin Rożlubirski. I to dokładnie w połowie lat 80. w 1985 roku.

Dariusz Wilczak
MOST.
TAJNA OPERACJA
PRZERZUTU ŻYDÓW



34,90 zł

29,90 zł

ZAMÓW U WYDAWCY!

Telefonicznie:
22 836 54 45

W internecie:

FRONDA **www.xlm.pl**

ARRAS, 21 maja 1940 roku

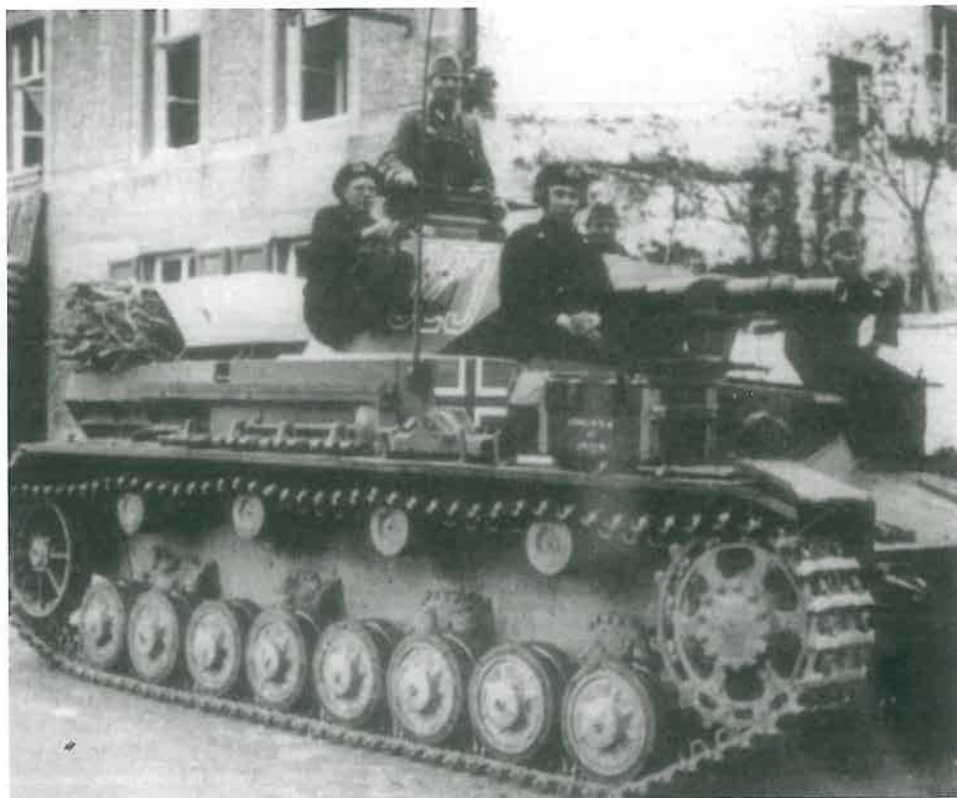
Cztery brytyjskie bataliony kontra dywizja Rommla i dywizja SS Totenkopf

Poprzednia część artykułu kończy się w momencie, gdy około południa dwie kolumny czołgów piechoty A11 oraz A12 i towarzyszące im dwa bataliony Durham Light Infantry wyruszają z okolic kanadyjskiego monumentu poświęconego poległym podczas Wielkiej Wojny, wzniesionego na wzgórzu Vimy nieopodal miasteczka o tej samej nazwie, z zadaniem osiągnięcia położonej około 10 km na południe podstawy wyjściowej do właściwego natarcia. Bez łączności, z niedostateczną liczbą map, z problematycznym współdziałaniem piechoty, minimalnym wsparciem artylerii i bez udziału własnego lotnictwa. Jeszcze 8 km przed osiągnięciem podstawy wyjściowej, kolumna zachodnia natrafia na opór we wsi Duisans. Kolumna wschodnia z tego samego powodu musi zatrzymać się jeszcze szybciej, bo pod Dainville.

TOMASZ BASARABOWICZ

Nieefektywny łańcuch dowodzenia i błędne rozpoznanie

Formalnym dowódcą natarcia generał Franklyn mianował znanego na Wyspach eksperta w sprawach broni pancernej, generała Sir Giffadra le Q. Martela. Na czele obydwu kolumn stanęli nie jak nakazywałaby logika oficerowie z 1st Army Tank Brigade (dalej 1. ATB), lecz nieobeznani z taktyką broni pancernej oficerowie batalionów piechoty z Durham Light Infantry. Zaden z nich nie odegrał roli w prowadzeniu natarcia, bo piechota uwickła się w bój znacznie wcześniej niż zakładano, pozostając w tyle za prowadzącymi czołgami, a stanowisko gen. Martela znajdowało się także przy piechocie, co automatycznie pozbawiło go wpływu na przebieg działań.



Jeden z czołgów Pz.Kpfw. IV, należących do Panzer Regiment 25. Obersta Rothenburga

Co więcej, dowódcy 4th i 7th Royal Tank Regiment (dalej RTR) nie byli nawet obecni podczas decydującej fazy odprawy przed natarciem, musieli bowiem udać się do swoich batalionów w celu przygotowania ich do wymarszu.

Planując natarcie, Brytyjczycy nie doszacowali sił przeciwnika. Niektóre informacje

świadczą jednak o tym, że gen. Franklyn i jego sztab dobrze orientowali się w poważnych siłach niemieckich, znajdujących się jeszcze przed planowaną podstawą wyjściową natarcia. Wykryto bowiem ruch niemieckich kolumn na drogach Arras – Doullens oraz Arras – St. Pol. Jeśli było tak w istocie, to z nieznanym i niezrozumiałym przyczyn nie zostali o tym poinformowani oficerowie odpowiedzialni bezpośrednio za przebieg akcji.

Łączność, a raczej brak łączności

Niektóre ze związanych z tym zagadnieniem problemów zostały zasygnalizowane w pierwszej części niniejszego artykułu. Żeby zdiagnozować przyczyny takiego stanu rzeczy, trzeba cofnąć się do początku kampanii. Wówczas 1. ATB otrzymała rozkaz o zachowaniu bezwzględnej ciszy radiowej. Strojenia urządzeń nadawczo-odbiorczych musiano więc dokonywać za pomocą miernika fal radiowych. W całej brygadzie znajdowały się... dwa tego typu aparaty. Zestrajanie sieci trwało zatem wyjątkowo długo, a rezultatów nie można było sprawdzić z powodu obowiązującej ciszy radiowej... Wielokilometrowe



Erwin Rommel w otoczeniu swojego sztabu

marsze, które nastąpiły potem, nie przyczyniły się bynajmniej do poprawy sytuacji. Podczas jazdy bowiem, wiele radiostacji zdążyło się rozstroić z powodu drgań i wstrząsów przez rozmaite nierówności na szlaku. Wyjątkiem były czołgi lekkie Mk. VI, ponieważ prowadziły one działalność patrolową, wobec tego zwolnione były z utrzymywania ciszy radiowej. Gdy kilka godzin przed natarciem, w godzinach rannych 21 maja, rozkaz o ciszy radiowej przestał wreszcie obowiązywać, okazało się, że zaledwie kilka spośród wszystkich czołgów A11 i A12 brygady miało dobrze zestrojone radiostacje. Z tego powodu dowódcy obydwu batalionów RTR przesiedli się do czołgów lekkich Mk. VI.

7. Panzer Division

Czołgi prowadzącej jednostki dywizji, czyli Panzer Regiment 25., zaczęły odczuwać trudy nieprzerwanego marszu znad Mozy, więc wiele z nich musiało rankiem 21 maja poddać się rutynowym zabiegom mechanicznych z czołówek naprawczych. Pracowano w pośpiechu, bowiem pułk miał wyruszyć do kolejnego etapu marszu o godzinie 15.00. Tymczasem piechota zmotoryzowana dywizji – 6. i 7. Pułki Grenadierów Pancernych pozostawały nieco z tyłu. Było to tego poranka główną troską generała Rommela, który udał się do nich, by osobiście dopilnować ich dalszego marszu na zachód. Poprzedniego dnia oddział rozpoznawczy 7. DPanc – Aufklärungs-Abteilung 37. próbował z marszu wejść od wschodu do Arras, jednak obrona nie dała się zaskoczyć i generał przewidywał, że opanowanie tego ważnego węzła drogowego nie będzie łatwym zadaniem. Na razie jednak jego wysiłki skupiały się na skoncentrowaniu wszystkich elementów dywizji i zapewnieniu zaopatrzenia, które także pozostało w tyle. Na lewym skrzydle gros 7. DPanc. znajdowała się Dywizja SS „Totenkopf”, natomiast prawym sąsiadem były podchodzące od wschodu czołowe elementy 5. Panzer Division.

Dokładnie w czasie, gdy Rommel przebywał wśród swojej piechoty zmotoryzowanej, spadło na nią uderzenie „setek” jak twierdził brytyjskich czołgów, które spowodowało „nieopisany chaos i zamieszanie”. Pisał także o przejawach paniki, która była efektem pozornej niewrażliwości brytyjskich czołgów na ostrzał. Z właściwą sobie aktywnością i refleksem, Rommel bezpośrednio komenderował wszelką dostępną na miejscu artylerię, wydając jednocześnie Panzer Regiment 25. rozkaz natychmiastowego zawrócenia w kierunku Arras i uderzenia na nacierające brytyjskie kolumny od zachodu.

Atak – pierwsze akordy – kolumna wschodnia

Jak pamiętamy, kolumna zachodnia prowadzona przez 7th RTR, która wyruszyła

Wiemy, że na południe od Arras znajdują się nieprzyjacielskie czołgi wraz z piechotą, ale są to siły bardzo nieliczne.

Z informacji przekazanych formalnemu dowódcy natarcia, gen. Martelowi

z Vimy Ridge, o godzinie 13.00–13.15 napotkała na pierwszy opór już w wiosce Duisans, niespełna godzinę później, o osiem kilometrów przed planowaną podstawą właściwego natarcia. Opór stawiały pododdziały SS „Totenkopf”. Czołgi ominęły przeszkodę, jednak podążająca z nimi piechota z 8th Durham Light Infantry (dalej DLI) uwikłała się w walki trwające do późnych godzin popołudniowych. W rezultacie piechurzy osiągnęli planowaną podstawę natarcia dopiero o godzinie 18.30.

Również i kolumna wschodnia z 4th RTR i 6th DLI napotkała na opór niemal natychmiast po wyruszeniu. We wsi Danville bronił się 1. batalion, Panzer-Grenadier Regiment 6. z 7. DPanc. Skierowano przeciwko nim kompanię motocyklistów z 4th Royal Northumberland Fusiliers wzmocnioną plutonem czołgów A11. Pozostałe czołgi, kontynuujące natarcie, napotkały na pobliskiej drodze kolumnę samochodów ciężarowych, która w przeciagu kilku chwil została zmasakrowana. Dokonała tego tylko jedna sekcja pod dowództwem kpt. D.W. Hunta. Wzięto licznych jeńców, których z braku piechoty odesłano pod symboliczną eskortą na tyły. 4th RTR osiągnął wieś Achicourt, gdzie napotkał silny ogień dział przeciwpancernych. Do walki z nimi wysunięto sześć czołgów A12 batalionu, uzbrojonych w dwufuntówki. Od tego momentu także wszystkie kompanie batalionu, „A”, „B” oraz „C”, walczyły osobno. Piechota dawno została daleko z tyłu.

Do braku synchronizacji pomiędzy poszczególnymi pododdziałami czołgów, a także między czołgami i piechotą, przyczyniał się również charakter terenu. Nasypy kolejowe, strumyki oraz inne nierozpoznane na mapach przeszkody powodowały, że każdy pododdział musiał na własną rękę wyznaczać najodpowiedniejszą oś marszu. Wpływało to w znaczny sposób na wyznaczone pierwotnie kierunki natarcia.

Powrócimy tutaj do relacji sierżanta szefa „Muscle” Armita z 4th RTR, którego cytowaliśmy już w poprzedniej części tekstu. Pamiętamy, jak jego czołg pomimo uszkodzeń rozprawił się z armatami 37 mm. Miało to miejsce pomiędzy Achicourt a Beaurains. *Piechoty nie było z nami już dawno* [6th DLI zajęty był likwidowaniem oporu w Danville i Achicourt – T.B.]. *Pozostałe czołgi batalionu były zaś daleko z przodu. Zebrały się wokół mnie jeszcze dwa A11 i jeden A12. Na dołączenie nie własnych czołgów nie było już szans, zdecydowałem więc, że z moją grupką będziemy osłaniać natarcie od wschodu, żeby Niemcy nie udarli się stamtąd pomiędzy nasz batalion a piechotę. Radio nie działało, więc nie miałem pojęcia, co się dzieje. W momencie, gdy ustalaliśmy szczegóły, wyjechało na nas kilka niemieckich czołgów z piechotą. Spodziewali się nas z innej strony, więc ich wieże nakierowane były na inny kierunek. Moja też, ale sam nie wiem, jak zdołałem obrócić ją tak szybko. Jedna taśma nkm-u wystarczyła, by zatrzymać prowadzący czołg. Zauważyłem, że wyskoczyło z niego nie więcej niż dwóch ludzi. Podobny los spotkał drugi czołg, którego zniszczyła dwufuntówka z A12. Niemiecka piechota gdzieś zniknęła (...). O około 700 metrów zobaczyłem czołg dowódcy [ppłk Fitzmaurce w czołgu lekkim Mk. VI, trafionym bezpośrednio pociskiem z działa polowego, wystrzelone-*



Generał Erwin Rommel, dowódca 7. Panzer Division. Rok 1940

go przez baterię rozlokowaną na wschód od Mercatel – T.B.]. Nakazałem mojemu kierowcy podjechać do niego. Na miejscu jednak przekonałem się, że zarówno dowódca, jak i kierowca nie żyją. Byliśmy więc bez dowództwa. Ale mimo tego nie narzekaliśmy na brak zajęć, bo całe popołudnie spędziliśmy wraz z moim improvisowanym plutonem na polowaniu na Niemców, którzy najwyraźniej nie mieli pojęcia, że tu jesteśmy.

Pod Beaurains, leżącym przy drodze Arras – Bapaume, Brytyjczycy napotkali twardszy orzech do zgryzienia. Znajdowały się tam strzelające na wprost działa 105 mm. Ich ofiarą padło około dwadzieścia czołgów. Nie była to jedyna przyczyna, dla której wschodnia kolumna musiała się w tym miejscu zatrzymać. Kolumna zachodnia miała do przebycia dłuższą drogę i została nieco z tyłu.

Impas pod Beaurains

Zatrzymanie natarcia pod Beaurains, wymuszone narastającym niemieckim oporem oraz pozostającą w tyle kolumną zachodnią – pomimo dziesiątków zniszczonych niemieckich pojazdów i dział – uniemożliwiło osiągnięcie jednego z zasadniczych obiektów uderzenia – brzegu rzeki Coleuj. Do położonego nad tą rzeką miasteczka Wancourt można było wysłać jedynie kompanię motocyklistów 4th Royal Northumberland Fusiliers z dwoma lub trzema samochodami zwiadowczymi Scout Car „Dingo” Mk. I. Izolowany i pozbawiony wsparcia pododdział zmuszony był do kaptulacji w godzinach wieczornych.

Kolega sierż. Armita, sierżant Jock Reid z 4th RTR, również dowodził czołgiem A11: Major Halford-Walker rozkazał, by skrócić nieco w lewo i wyminąć widoczną wioskę. Zobaczyliśmy wtedy pierwszy z naszych unieruchomionych czołgów, nie wiem czy zniszczony, czy uszkodzony. Wzięliśmy na



Charakterystyczną cechą Rommla była obecność w bezpośredniej bliskości toczonych walk. Pozwalało mu to na właściwą ocenę sytuacji taktycznej i szybkie podejmowanie decyzji

pancerz szeregowego Morgana z jego załogi. Ktoś inny podjął drugiego z nich. Chwilę potem przekroczyliśmy bez przeszkód tory kolejowe, pomimo że mieliśmy obawy, że zerwą się nam gąsienice. Cytowany w pierwszej części artykułu ppor. Vaux tak opowiada o tym samym przejeździe kolejowym: Mieliliśmy kłopoty z przekroczeniem wykopu, w którym biegły tory kolejowe. Ściany wykopu były strome i dwa z naszych czołgów utknęły w nim na dobre. Nie było wyjścia, trzeba było poszukać przejazdu kolejowego (...). Rogatki przejazdu były opuszczone i do dziś pamiętam absurdalną w tych okolicznościach sytuację, że musiała minąć chwila, zanim ktoś zdecydował się wyłamać je po prostu czołgiem (...). Niedługo potem, ku naszemu zaskoczeniu, natrafiliśmy na skrzydło poruszającej się drogą niemieckiej kolumny. Oni byli tak samo zaskoczeni, a na pewno bardziej przerażeni (...). Przez blisko kwadrans mie-

Fakt, że napotykalismy na opór już na samym początku natarcia, może świadczyć jedynie o całkowitej bierności Francuzów odpowiedzialnych za ten odcinek, którzy nie wiedzieli nic o siłach i ugrupowaniu przeciwnika.

Krótką historią 1. Armijnej Brygady Czołgów autorstwa jej dowódcy, generała D.H. Pratta

liśmy niczym nieskrępowaną możliwość urządzenia efektownej strzelaniny (...). Jednak niektórzy Niemcy mieli odwagę wskakiwać na nasze czołgi. Pamiętam jednego, którego oczy zobaczyłem w moim peryskopie. Byłem przekonany, że skoro ja go widzę, to on mnie też. Krótka seria z jednego z naszych czołgów uwolniła mnie od kłopotliwego pasażera. Nie wiem, ile zabilismy Niemców, nie wiem też, ile spaliliśmy ciężarówek. Ale wtedy czuliśmy, że właściwie możemy w ten sposób dojechać aż do Berlina. Sierż. Reid dodaje: Zaraz za torami zobaczyliśmy drogę, a na niej Niemców. Mój kierowca, szeregowy Stretton (poległ na pustyni) wskazywał mi cele szybciej, niż mogłem nadążyć. Na swoje konto na pewno zapisać mogę motocykl z przyczepką i kaemem, który owinął się wokół jakiegoś drzewa (...). Zaczęła nas wtedy niepokoić jakaś armata. Żeby poprawić sobie widoczność, postanowiłem zająć się najpierw dwiema ciężarówkami. Jeden z wozów musiał chyba przewozić amunicję, bo w wyniku eksplozji i fali uderzeniowej, którą poculiśmy nawet wewnątrz czołgu, zniknęły i ciężarówki, i działo. Szeregowy T.S. Howell, kierowca czołgu lekkiego Mk. VI, należącego do kapitana Cracrofta, tak zapamiętał widziane przez siebie obrazy z tej fazy bitwy: Wokół nas, z wysokiej trawy, podnosiło się coraz więcej Niemców z rękami w górze. Pamiętam, że minęliśmy A12, którego dowódca przepytывał stojącego na panczeru czołgu niemieckiego podoficera (...). Nasz radiooperator, Moorhouse i jakiś Niemiec wygrażali sobie nawzajem z oddali pięściami. Wtedy dostaliśmy się pod silny ogień artylerii. W moim widzeniu pękło szkło pancerne, a do wnętrza czołgu wleciały dwa odstrzelone nity z pancerza, nie robiąc nikomu krzywdy.

Do tego czasu Brytyjczycy zajęli Dainville, Achicourt, Agny i Beaurains. Wszędzie tam wciąż zaangażowana była piechota 8th DLI. Jak już wiemy, pod Beaurains utknęło



Czołgi A11 z 4th Battalion, Royal Tank Regiment podczas ćwiczeń w Północnej Francji, początek roku 1940. Widoczne białe kwadraty na panczeru były znakiem rozpoznawczym BEF. W głębi widoczne czołgi lekkie Mk. VI oraz inne pojazdy batalionu

natarcie kolumny wschodniej. Do akcji, dzięki osobistej interwencji Rommla, wkroczyła niemiecka artyleria. Oddajmy mu zatem głos: *Wokół Tilloy, Beaurains i Agny toczyły się ciężkie walki. Ruch 1. batalionu 6. Pułku Grenadierów został powstrzymany, a grenadierzy ponieśli ciężkie straty w ludziach i sprzęcie. Nasze lekkie działa przeciwpancerne okazały się nieskuteczne w walce z silnie opancerzonymi czołgami brytyjskimi. Większość z nich została zniszczona, a obsługi wybite lub rozjechane przez brytyjskie czołgi. Wokół płonęło wiele naszych pojazdów, a żołnierze SS uciekali w panice na południe. Sytuacja została opanowana dopiero przy udziale polowej artylerii dywizyjnej oraz armat przeciwlotniczych 88 mm.*

Dziwnym zrzędzeniem losu było, że ani brytyjska kolumna wschodnia, ani zachodnia, którą omówimy w następnej części artykułu, nie natknęły się na swojej drodze na czołgi Panzer Regiment 25., który miał ruszyć w kierunku wsi Acq o godzinie 15.00, a który odegra znaczącą rolę dopiero w późnych godzinach popołudniowych i to tylko dzięki wydanemu w porę rozkazowi Rommla o zawróceniu pułku w kierunku Arras.

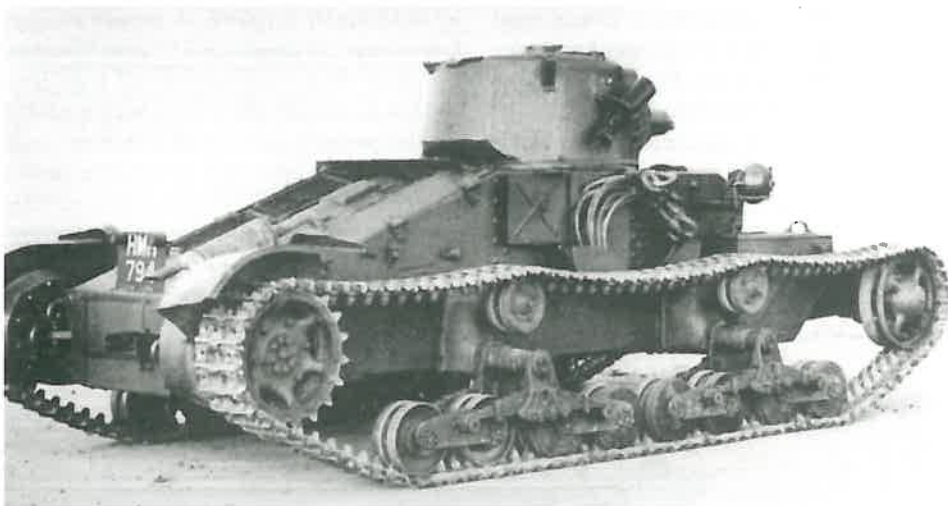
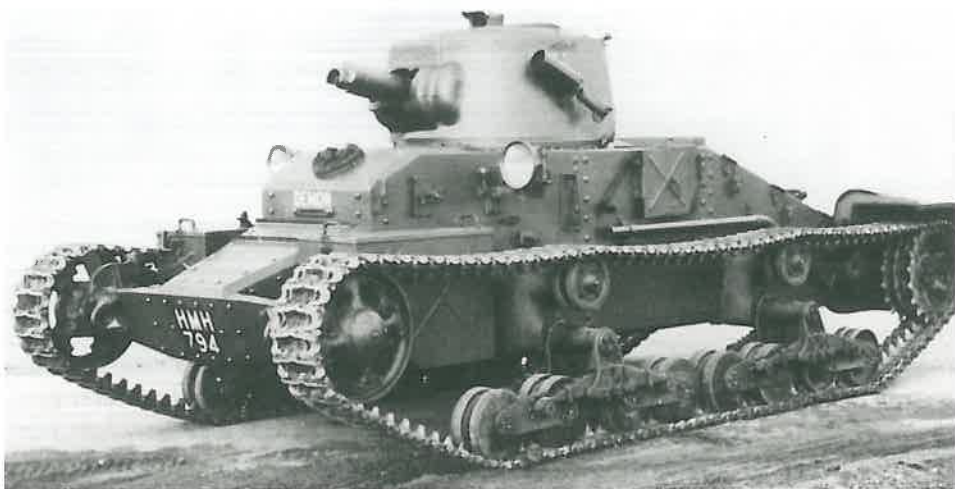
Duisans, Warlus i Wailly

O ile pierwszym przeciwnikiem wschodniej kolumny byli, jak wiemy, grenadierzy pancerni z 7. DPanc., pierwsze pododdziały, na które napotkała kolumna zachodnia, należały do Dywizji SS „Totenkopf”. Miejscem zbiórki wszystkich pododdziałów kolumny było Maroeuil, skąd wyruszone tuż po godzinie 13.00. Jednak na pierwsze oznaki obecności przeciwnika Brytyjczycy natrafili już w Duisans. Oprócz esesmanów z Dywizji „Totenkopf”, znajdowali się tam także rozbitkowie z baterii haubic, która zaawanturowała się daleko na zachód i została rozproszona jeszcze wczesnym rankiem przez samochody pancerne 12th Royal Lancers.

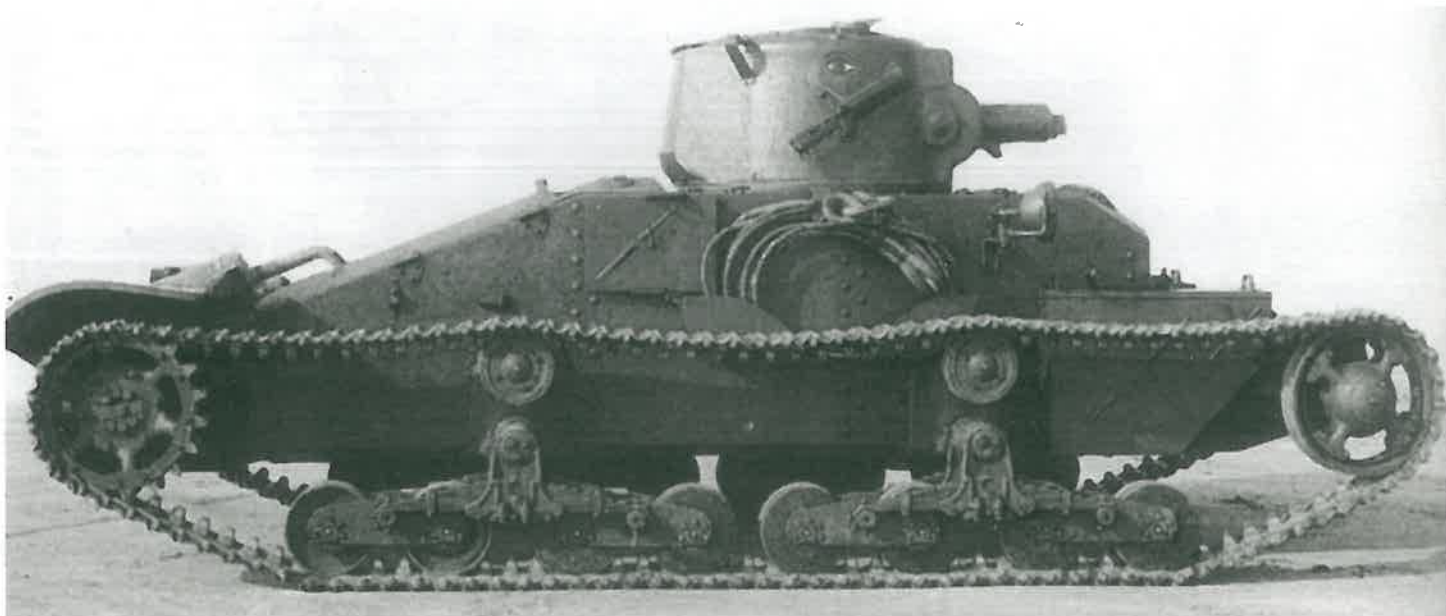
Podczas gdy piechota 8th DLI musiała zająć się oczyszczaniem miejscowości, do której weszła dopiero o godzinie 15.00, czołgiści 7th RTR napotkali na wiele niemieckich kolumn transportowych, które sukcesywnie niszczone, biorąc przy tym, jak podaje przywoływany już w części pierwszej dziennik bojowy batalionu, setki jeńców. Do kontrowersyjnego tematu jeńców powrócimy pod sam koniec tekstu. W tym miejscu trzeba jedynie zaznaczyć, że z braku piechoty, która zajęta

była walkami w Duisans, jeńcy odsyłani byli na brytyjskie tyły pod symboliczną eskortą, lub w ogóle bez niej, trudno więc określić, ilu jeńców skorzystało z okazji, by zbiec. Część jeńców odsyłano na pozycje znajdujące się w pobliżu francuskiej piechoty.

Należy także ponownie przypomnieć, że obecność Niemców w Duisans była olbrzymią niespodzianką dla Brytyjczyków. Miejscowość położona była bowiem aż osiem kilometrów od przewidywanej właściwej



Infantry Tank. Mk.I, A11 w całej okazałości. Zdjęcia pochodzą z podręcznika użytkownika czołgu



Zaatakowaliśmy i zdobyliśmy wioskę [Duisans – T.B.], gdzie wzięliśmy ponad setkę jeńców. Dowódca naszej kompanii, major Perry, odesłał ich do tyłu pod eskortą dwóch sierżantów. Tymczasem wzięliśmy kolejnych jeńców. Major nie mogąc posłać z nimi kolejnych sierżantów, nakazał odprowadzić ich mnie, który byłem wtedy kancelistą kompanijnym w stopniu starszego szeregowca. Wypełniwszy zadanie, już we trzech, po powrocie na miejsce nie zastaliśmy naszej kompanii. Napotkany oficer obiecał ją odnaleźć, lecz nie zobaczyliśmy go już więcej. Zostaliśmy więc sami, w nieznannej okolicy, bez mapy i kompasu, a miejscowa ludność nie była zbyt chętna do pomocy.

Ze wspomnień starszego szeregowego Parkera, 8th Battalion, Durham Light Infantry



Lord Gort, dowódca BEF oraz grupa oficerów Armii Belgijskiej podczas wizyty w 4th Battalion, RTR. Identyfikację batalionu umożliwiła nazwa własna czołgu A11-DEVIL

podstawy wyjściowej do natarcia, a o Niemcach w tej okolicy w ogóle nie sygnalizowali Francuzi, którzy odpowiadali dotąd za ten kierunek.

Po minięciu Duisans, czołgiści 7th RTR zauważyli w oddali poruszającą się równolegle do nich, lecz w przeciwnym kierunku, kolumnę niemieckich czołgów. Były to wozy Panzer Regiment 25., który nie otrzymał jeszcze od Rommla natychmiastowego zwrotu na wschód i nie wiedział nic o obecności Brytyjczyków. Z kolei jakiegokolwiek próby nawiązania łączności radiowej z dowódcą batalionu, ppłk. Heylandem, spełzły na niczym. Nie mając więc rozkazu uderzenia na niemieckie czołgi, brytyjscy czołgiści kontynuowali natarcie i obydwie wrogie formacje odjechały – na razie – w swoją stronę. Kenneth Macksay w swojej pracy „The Shadow of Vimy Ridge” komentował to zdarzenie w sposób na-

stępujący: *Na wojnie szczęście ma czasem decydujące znaczenie. Gdyby 7th RTR był bliżej niemieckich czołgów i miał rozkazy do uderzenia na nie, rezultat walki wcale nie musiałby być dla nich niekorzystny (...). Chociaż niemieckich czołgów było więcej, były one pozbawione wsparcia swojej doskonałej artylerii. A przede wszystkim pancerny brytyjskich A12 wytrzymywał trafienia niemieckich armat 37 mm. Brytyjskie dwufuntówki z kolei były w stanie przebić pancerny każdego niemieckiego czołgu, a w przypadku lżejszych typów nawet i ciężkie kaemy Vickers mogłyby narobić sporego zamieszania w niemieckich szeregach. Wygląda więc na to, że na ten moment szczęście mieli Niemcy.*

Jak do tej pory jednak straty były niewielkie. Mimo to jednak zachodnia kolumna, poruszająca się szerszym ramieniem natarcia, miała do przebycia dłuższą drogę i została nieco z tyłu wobec kolumny wschodniej. Około godziny 16.00 piechota 8th DLI, podczas gdy czołgi wysforowały się dalej, osiągając rejon Wailly i Ficheux, gdzie napotkały zdecydowany opór niemieckiej artylerii przeciwpancernej i polowej, a także przygotowanych do prowadzenia ognia przeciwpancernego przeciwlotniczych armat 88 mm. Znajdowały się tam także pododdziały Schuetzen Regiment 6. Mimo tego, że na artylerzystów i grenadierów napierały uciekające spod luf czołgów 4th RTR zdeorganizowane elementy drugiego



Do ruchu na dalsze odległości zamierzano wykorzystywać transport kolejowy. Jednak – jak wspominaliśmy – w warunkach kampanii 1940 roku nie zawsze było to możliwe. Na należące do SNCF platformy mieściły się dwa czołgi A11



Manewry zimowe 1939/1940. Tak teoretycznie miała wyglądać bezpośrednia współpraca czołgów z piechotą, co pod Arras nie zafunkcjonowało

z pułków grenadierów 7. DPanc. – Schuetzen Regiment 7 – Niemcom udało się ostatecznie powstrzymać Brytyjczyków pod Wailly.

Także i tu dawały o sobie znać kłopoty związane z niedziałającą łącznością oraz nieistniejącym de facto dowodzeniem. Czołg dowódcy 7th RTR, ppłk Hoylanda został wyeliminowany z akcji przez bliskie wybuchy pocisków dział polowych, a on sam został chwilę potem trafiony przez se-

rię z niemieckiego kaemu. W czołgu jego adiutanta, kpt. J. Kautora, nie działała radiostacja, więc przekazywanie rozkazów

To straszne doświadczenie, gdy widzisz wycelowaną w siebie lunę działa i jedyne, co możesz zrobić, to zastanawiać się, czy pocisk przebiję pancerz twojego czołgu. A potem ulga, że tym razem się udało. Widziałem kilka naszych płonących czołgów, lecz ogień wydobywał się z zewnętrznych zbiorników na paliwo, czy ze skrynek na wyposażenie, gdzie znajdował się olej albo kombinezony robocze. Czołgści nic sobie z tego nie robili.

Anonimowa relacja członka załogi jednego z czołgów 4th Battalion, Royal Tank Regiment

musiało zostać ograniczone do czołgów lekkich Mk. VI i poruszających się nimi oficerów łącznikowych. Dowódca akcji, generał Franklin, słał za ich pośrednictwem ponaglenia do kolumny zachodniej, by przyspieszyła posuwanie się naprzód w celu dokładnego zorientowania się w siłach nieprzyjaciela, by dzięki temu uzyskać możliwość uzyskania precyzyjnego wsparcia

Czołg A11 z 4th Battalion, RTR, DEOCH. Wyraźnie widać, że możliwość otwarcia włazu kierowcy istniała jedynie wówczas, gdy wieża była obrócona. Kierowca nosi charakterystyczną kominiarkę, zwaną „balaclava helmet”





Czołg A11 4th Battalion, RTR. Widoczne oznaczenie kodowe w postaci białej cyfry „4” na czerwonym tle z namalowanym u góry białym pasem, oznaczającym jednostkę armijną. Widoczna także cywilna tablica rejestracyjna z Middlesex

artylerii oraz wzmocnienia natarcia odwodami. Cóż z tego jednak skoro niemiecki opór tężał z minuty na minutę, wszystkie cztery bataliony czołgów i piechoty były już całkowicie zaangażowane na swoich kierunkach, a żadnych innych rezerw po prostu nie było.

Wówczas na polu bitwy pojawili się Francuzi.

3e DLM w akcji

To, co po dziesięciu dniach kampanii pozostało z 3eme Division Legere Mecanique, wspierać miało i osłaniać zachodnie skrzydło nacierających Brytyjczyków. Francuzi poruszali się więc bezpośrednio na prawej flance kolumny zachodniej. Jak ocenia generał Pratt, *poruszali się dosyć niemrawo*. W pewnym momencie francuskie czołgi pojawiły się w pobliżu rozmieszczonej na prawym skrzydle 8th DLI baterii armat przeciwpancernych i otworzyły ogień, w wyniku czego zniszczona została jedna armata, a dwóch członków jej ob-

ługi zginęło. Wtedy otworzyła ogień jedna z armat brytyjskich. Po oddaniu przez nią pięciu strzałów, cztery francuskie czołgi stanęły w płomieniach, a członkowie ich załóg polegli lub zostali ranni. Nieporozumienie szybko wyjaśniło się i obydwie strony wystąpiły sobie nawzajem przeprosiny, jednak można się domyślać, że ten incydent jeszcze bardziej nadwyreżył i tak już nie najlepsze stosunki brytyjsko-francuskie.

W godzinach popołudniowych 21 maja ze stanowisk batalionu, rozciągających się na przestrzeni około 3,5 km pomiędzy Fampoux i Quarry, na brzegu rzeki Scarpe, można było obserwować natarcie 1. Armijnej Brygady Czołgów. Wskutek widocznych oznak jego początkowego powodzenia, skierowana została przez wybudowany na rzece most pontonowy kompania batalionu Cameronians z plutonem carrierów. Jednak z powodu braku aktywności Francuzów nie można było kontynuować ruchu na południe i pod wieczór kompania została wycofana.

Z kroniki działań 2nd Battalion, Wiltshire Regiment (Duke of Edinburgh's), 13. Brygada Piechoty

W przytaczanych w ciągu naszej narracji wypowiedziach Brytyjczyków pobrzmiwała już kilkakrotnie nuta powątpiewania wobec współdziałania z Francuzami podczas bitwy. Przyjrzyjmy się zatem, jak przebiegały tego dnia działania 3e DLM, a raczej jej pozostałości, które miały działać na prawym skrzydle brytyjskim.

Francuskie opracowania nie wspominają naturalnie o braku zapalów swoich żołnierzy. W przypadku 3e DLM mówi się o „nieodpowiednim współdziałaniu” pomiędzy Francuzami a Brytyjczykami. Wydaje się jednak, że rola tej dywizji w bitwie pod Arras mogła być znacznie większa, a nawet decydująca. Pomimo bowiem osłabienia dotychczasowymi walkami, dywizja wciąż dysponowała znaczącą liczbą około 60 czołgów Somua S 35 oraz Hotchkiss H 39. Co więcej, w skład 3e DLM wchodził dodatkowo improwizowany batalion czołgów, złożony z rozbitych jednostek, tzw. GBC 515 (*group de bataillons de chars 515*). Posiadał on łącznie 47 wozów. Z tej liczby 3 czołgi Renault R 35 pochodziły z 35e

BCC, 33 Hotchkiss H 35 z 13e BCC oraz kolejnych 11 R 35 z 22e BCC. Jak więc widzimy, Francuzi dysponowali większą liczbą czołgów aniżeli Brytyjczycy. Co więcej – pomimo ogólnie znanych niedostatków – były to czołgi lepsze od brytyjskich A11 czy Mk.VI.

Francuzi wyruszyli później od Brytyjczyków, o godzinie 15.00. Pod Bernaville 3e DLM napotkała opór baterii haubic 105 mm oraz pewnej liczby czołgów. Czołowe elementy dywizji o godzinie 17.00 zdołały osiągnąć zaledwie wysokość Duisans. W tym czasie obydwie brytyjskie kolumny zostały już zatrzymane dużo dalej, bo pod Beaurains, Mercatel i Wailly, gdzie toczyły się o tej porze zacięte walki. Tymczasem na 3eDLM wysłała część natarcia Panzer Regiment 25. Czołgi dywizji wspierały także brytyjskich piechurów z 8th DLI w walce z niemiecką bronią pancerną.

Wszystko to powodowało, że ruch dywizji na południe przebiegał boleśnie powoli. Wybiegając nieco w przyszłość, według dziennika bojowego należącego do 3e DLM, 11e regiment de dragons portes (11e RDP – „pułk dragonów przewożonych”), rozkaz o nawiązaniu łączności z Brytyjczykami w Warlus wydano dopiero o godzinie 20.00! W tym czasie wynik zmagania brytyjsko-niemieckich był już przesądzony i Brytyjczycy – jak zobaczymy – byli w odwrocie. Zacytujmy kolejny fragment dziennika dragonów: *Po wydaniu rozkazów wykonawczych i przegrupowaniu, Warlus zostało osiągnięte ciemną nocą, o godzinie 23.30. Wyślany*



Czołg A11 i towarzysząca piechota podczas manewrów zimowych

patrol oficerski stwierdził, że w Warlus nie ma ani Brytyjczyków [w oryginale „Anglików” – T.B.], ani naszego batalionu czoł-

Atak pod Arras był najbardziej skuteczny spośród wszystkich alianckich przeciwuderzeń podczas kampanii 1940 roku.

Z zeznań feldmarszałka von Rundstedta podczas
Procesu Norymberskiego

gów, którego oczekiwaliśmy. Jednak byli tam zarówno „Anglicy”, jak i francuskie czołgi. Mowa o dwóch walczących z Schuetzen Regiment 6. odciętych kompaniach 8th DLI, wspieranych kilkoma armatami ppanc. z 260. dywizjonu Royal Artillery oraz sześciu czołgach z niezidentyfikowanego pododdziału 3e DLM. Zaskakujące, że nie wspomina o tym kronika 11e RDP, chociaż czytamy w niej, że gdy 2. batalion



Opuszczony czołg A11 z 7th Battalion, RTR, nazwa własna GARBO. W głębi widoczne wieże sanktuarium Notre-Dame-de-Lorette, u stóp którego leży ogromny cmentarz poległych podczas Wielkiej Wojny

tego pułku wszedł do wioski, wywiązał się ciężki nocny bój z Niemcami, którzy w międzyczasie opanowali Warlus. Walka, która trwała aż do świtu 22 maja, zakończyła się pożarem wsi oraz wycofaniem się Francuzów w stronę Duisans, gdzie – jak podaje wzmiankowany dziennik – doszło do spotkania z brytyjskim pułkownikiem, który miał *serdecznymi uściskami dłoni dziękować nam za umożliwienie jego ludziom odwrotu*. W istocie, odwrót odciętych kompanii odbywał się przy wsparciu owych sześciu francuskich czołgów. I na tym zasadniczo kończył się udział Francuzów w natarciu pod Arras. 22 maja francuska 25e Division Infanterie Motorisee nacierała co prawda z północy na Cambrais, lecz było to działanie niewiążące się w żaden sposób z omawianą przez nas bitwą.

Kontratak Panzer Regiment 25.

Jak wspominaliśmy powyżej, ten dowodzony przez Obersta Rothenburga pułk był najdalej na zachód wysuniętym elementem 7. DPanc. znacznie oddalonym od gros dywizji. W godzinach rannych 21 maja przeprowadzano naprawy o rutynowe przeglądy wozów. Pułk miał o godzinie 15 rozpocząć ruch w ogólnym kierunku północ – północny zachód. Erwin Rommel liczył, że do tego czasu uda mu się podciągnąć grenadierów pancernych i artylerię.

Pułk skoncentrował się w okolicach Baumetz, skąd wyruszył zgodnie z planem, kierując się ku Agnes, choć do jego żołnierzy musiały dobiegać odgłosy bitwy już od dwóch godzin toczącej się o kilka kilometrów w kierunku wschodnim. Krótco potem miało miejsce opisywane już osobliwe zdarzenie wyminięcia się kolumny Panzer Regiment 25. i 7th RTR.

Rozkaz Rommla, nakazujący pułkowi natychmiastowy zwrot na wschód, do bitwy, nadszedł na tyle późno, że manewr można było rozpocząć pomiędzy 18.30 a 19.00. Niemieckie czołgi ponownie tego dnia minęły Agnes, tym razem jednak kierując się na wschód i południowy wschód. Wkrótce też natrafiły na rozciągnięte pomiędzy Warlus zgrupowanie 8th DLI z towarzyszącą mu artylerią przeciwpancerną oraz 18-funtowymi armato-haubicami, a także na elementy francuskiej 3e DLM. Niemieckie czołgi próbowały zająć Warlus, lecz za sprawą brytyjskiej armaty ppanc. skończyło się to dla nich utratą pięciu wozów w przeciągu kilku minut. Od tego momentu nie usiłowano już zdobywać ani Warlus, ani Duisans, izolując jedynie obydwie wsie. Po przełamaniu przy udziale Luftwaffe rozproszonej w terenie cienkiej linii brytyjskiej piechoty, czołgi pułku ruszyły dalej na wschód w stronę Acq i osiągnęły kotę 74, położoną o kilometr na południe od wsi Dainville, którą znamy już z tej opowieści.



Uproszczony szkic działań obydwu stron w bitwie pod Arras [Rys. Tomasz Wajnka]



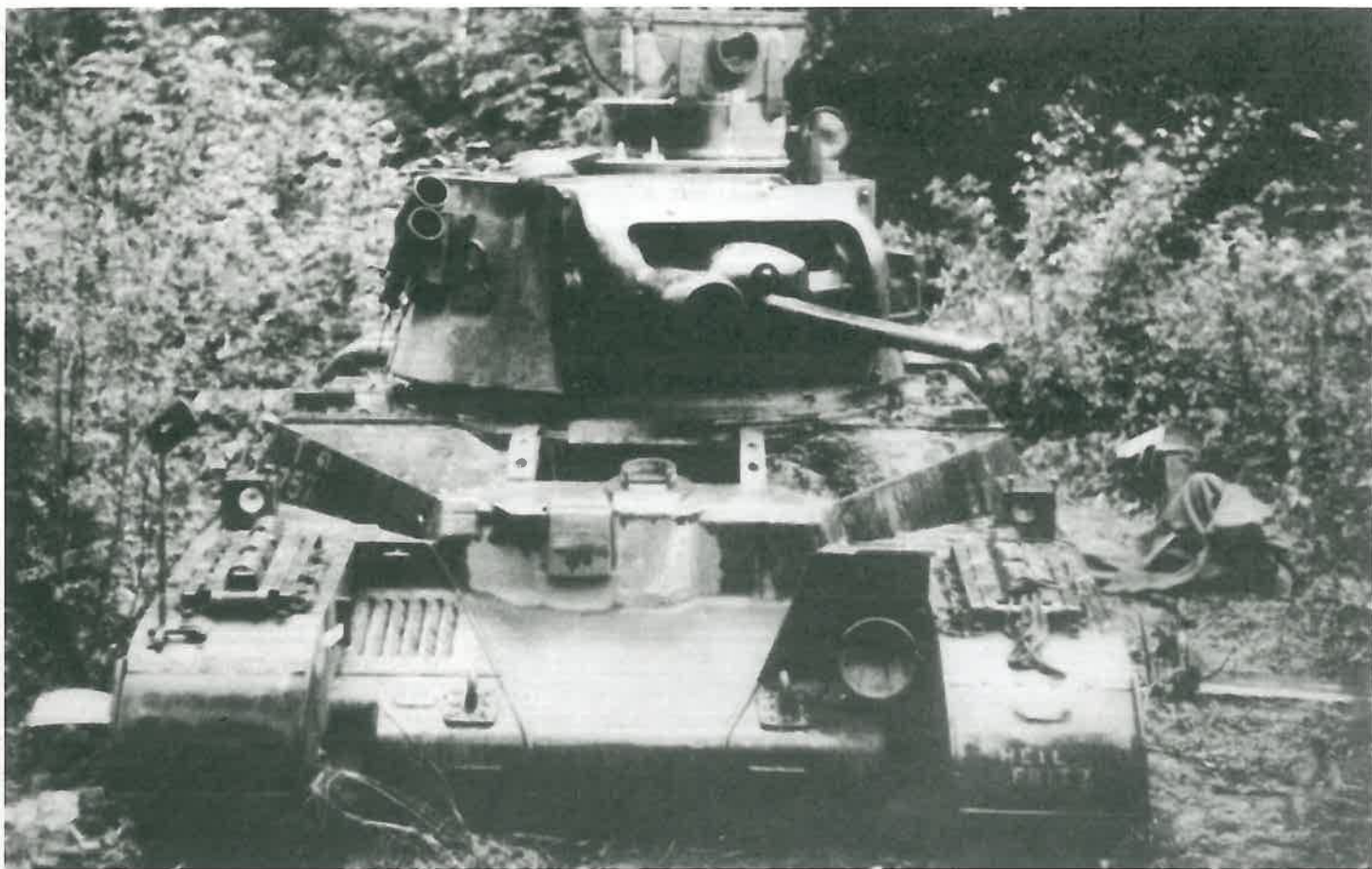
Żołnierz RTR w czarnym kombinezonie

W tym właśnie miejscu, w zapadającym zmroku rozegrało się starcie pancerne pomiędzy Panzer Regiment 25., a wycofującymi się spod Wailly resztkami 7th RTR oraz pozostałościami 4th RTR, powracającymi spod Beaurains i Mercatel. Niemiecki kronikarz odnotowuje, że w jego wyniku pułk stracił trzy czołgi Pz. Kpfw. IV, sześć Pz. Kpfw. 38 (t) oraz liczne czołgi Pz. Kpfw. I i II.

Warto w tym miejscu odnotować, że do udziału w tym starciu przyznają się także Francuzi. Francuskojęzyczne opracowania podają, że Niemcy pomylili czołgi brytyjskie z francuskimi i walczyli nie z Brytyjczykami, a czołgami 3e DLM...

Około północy sytuacja była już opanowana – Brytyjczycy wycofali się za rzekę Scarpe, do Panzer Regiment 25. dołączyły pododdziały Schuetzen Regiment 6. i 7. Ostatnim akordem udziału pułku w bitwie pod Arras było nocne spotkanie samotnego czołgu A12 z 4th RTR i Pz. Kpfw. 38 (t). Brytyjski oficer, pomyliwszy najwyraźniej w ciemnościach sylwetkę niemieckiego wozu z popularną Matildą, wychylił się z wieży, by zapytać o drogę. Swoją pomyłkę major Fernie przypłacił życiem.

Pierwotny plan osiągnięcia brzegów rzeki Sensee nie powiódł się. Czołgi 7th RTR prowadzące kolumnę zachodnią zostały zatrzymane pod Wailly. Wozy 4th RTR ze wschodniego ramienia natarcia utknęły pod Beaurains i Mercatel. Pojawienie się niemieckiego lotnictwa, któ-



Czołg A12 z 7th Battalion, RTR, nazwa GLOUCESTER, porzucony gdzieś na zachód od Arras. Na błotniku słabo widoczny napisany kredą slogan „Heil Fritz”

re uaktywniło się około godziny 18.15 jednocześnie nad okolicami Beaurains i Warlus, o czym zgodnie informują brytyjskie relacje (liczbę samolotów oceniano na około sto, a nalot miał trwać około dwudziestu minut) oraz przeciwuderzenie Panzer Regiment 25. jeszcze bardziej skomplikowały sytuację. Straty czołgów nie były może wielkie, jednak wiele z nich było uszkodzonych, jeszcze inne borykały się z usterkami mechanicznymi, będącymi efektem przemarszów, które były ich udziałem w ciągu ostatnich dni.

W tym samym mniej więcej czasie poległ adiutant Rommla, porucznik Most, co pokazuje, jak blisko pierwszej linii znajdował się dowódca 7. Panzer Division.

Odwrót

Pierwotnym zamiarem generała Martella – przypomnijmy, teoretycznego dowódcy natarcia – było utrzymanie sprzyjających obronie okolic Beaurains i Duisans. Cały czas liczył on na działanie mających nadejść z kierunku południowego Francuzów, postanowił więc utrzymać zdobyty teren. Z uwagi na bardzo silny ostrzał artylerii, bombardowanie z powietrza i omawiany w poprzedniej części kontratak Panzer Regiment 25. okazało się to niewykonalne. W ogniu niemieckiej artylerii zginął pułkownik Fitzmaurice, dowódca 4th RTR. Uszkodzonych zostało także wiele czołgów. Dotyczyło to szczególnie A11, których nie-

osłonięty układ jezdny był bardzo wrażliwy na ostrzał. Powróćmy do relacji podporucznika Vaux, który tak zapamiętał te chwile: *Zupełnie nie wiedziałem, co robić, więc próbowałem wywołać przez radio pułkownika. Wołałem i wołałem – bezskutecznie. Wówczas na sieci usłyszałem głos adiutanta batalionu, Roberta Cracrofta ‘ruszaj i podjedź do mnie’. Gdy zbliżałem się do niego, zauważyłem, że wjeżdża na skraj jakiegoś pola ziemniaków i zaczyna strzelać. Po chwili i ja zobaczyłem cel – niemieckie działa ppanc. z widocznymi jak na dłoni obsługami. Jednak z lasku na wzgórzu, które nazywaliśmy Telegraph Hill oraz zza pa-*

Jedna z armat Flak padła łupem majora Kinga i sierżanta Doyle’a. Czołg A12 majora został trafiony niemieckim pociskiem, który spowodował zacięcie się wieży i zraniał celowniczego. Nie przebił jednak pancerza. Wówczas obydwa czołgi napotkały niemiecką armatę 88 mm. Czołg majora manewrował tak, by kaem z unieruchomionej wieży mógł razić niemieckie stanowisko. W tym samym momencie czołg sierżanta Doyle’a otworzył z kaemu ogień do niemieckiej obsługi szukającej ukrycia i wyeliminował ją całkowicie.

Z dziennika bojowego 7th Battalion, Royal Tank Regiment. Te dwa czołgi zaawanturowały się najdalej. Obydwie załogi spędziły wojnę w niewoli. Dopiero po ich powrocie okazało się, że obydwa wozy zniszczyły jeszcze kilka armat przeciwpancernych, gniazd kaemów oraz cztery czołgi. Sieżant Doyle otrzymał Distinguished Conduct Medal, a kapral Holland, ranny celowniczy czołgu majora Kinga – Military Medal

górków po jego prawej i lewej stronie siedł na nas ogień artylerii polowej większych kalibrów, znacznie cięższy niż wszystko to, co przeżyliśmy dotąd. I kiedy tak przejeżdżałem obok wozów kompanii A i B, wydało mi się dziwne, że ich wieże są poobracane w każdą stronę, a każda lufa wycelowana gdzie indziej. Wtedy zrozumiałem, co się stało. Z włączów zwieszały się ciała zabitych czołgistów. Wokół czołgów leżeli kolejni polegli i ranni. W trawie dostrzegłem czarne berety ludzi usiłujących wyczołgać się spod ostrzału. Wszystkie te czołgi, około dwudziestu, padły ofiarą ostrzału ciężkiej artylerii polowej. Zacząłem wtedy na ślepo strzelać w stronę lasu. Ku mojemu zaskoczeniu, z drzew zaczęły spadać Niemcy i jakieś nieokreślone kształty. Pewnie ich artylerzyści mieli tam swoje punkty obserwacyjne. Ostrzał jednak nie ustawał. Była najwyższa pora wynosić się stamtąd. Wtedy ponownie usłyszałem w radiu głos adiutanta: ‘zawracaj i do tytu’. W oddali widziałem całkowicie rozbity czołg pułkownika, w którym pozostały ciała jego samego i kaprala Moorehouse’a (...). Adiutant wystąpił mnie w stronę grupy naszych czołgów, żebym przekazał im rozkaz wycofania się na Achicourt. I wtedy przydarzyła mi się najbardziej idiotyczna historia w całej tej wojnie. Jakiś niemiecki pocisk pancerny trafił w lewy pancerz wieży mojego Vickersa, przeleciał za głowę celowniczego, potem za moją, i spokojnie wyleciał na zewnątrz. Mój celowniczy bez słowa schylił się do

swojego chlebaka, wyjął parę bardzo śmierdzących skarpet i jedną wepchał w dziurę po pocisku po swojej stronie, a drugą dał mi, żebym zrobił to samo po swojej. I obydwa od razu poczuliśmy się bezpieczniej...

Niedaleko podporucznika Vaux znajdował się starszy sierżant Armit, którego także poznaliśmy wcześniej: Zobaczyłem dwóch naszych, którzy prowadzili ранnego. Ich czołg wjechał wprost pod lufę jakiegoś działła i skończył z wielką dziurą w panczerzu. Ранnego opatrzyłem i umieściłem w czołgu, a dwóm pozostałym wskazałem drogę w kierunku, gdzie mniej więcej mogli znajdować się nasi. Dobrze mi poszło, bo bezpiecznie dotarli na Wyspę. W tym samym momencie mój kierowca podniósł wrzask, że o trzysta metrów od nas widać mrowie niemieckiej piechoty. Rzuciłem się do Vickersa. Jednak po kilku strzałach zagotowała się w nim woda. Przeciekał jeden z przewodów, a wrzątek kapał na kucającego w dole ранnego chłopaka. Mimo wszystko Niemcy zniknęli. Wtedy pojawił się w swoim lekkim czołgu nasz dowódca brygady, który próbował zbierać czynne jeszcze czołgi. Mieliliśmy się zgromadzić około mili dalej. Miała tam też być piechota z DLI. Brygadier uważał, że niedługo nastąpi niemiecki kontratak. Po dotarciu na miejsce okazało się, że czołgów mamy w sumie siedem, w tym Vickers adiutanta batalionu Cracrofta. Niektóre bez amunicji. Rozdzieliliśmy między siebie po równo to, co zostało. Wyszło po 50 nabołów na

każdego. A my tu czekamy na kontratak! Nadszedł już po zmroku, o 21.00–21.30. Najpierw usłyszeliśmy ich silniki. Adiutant pojechał w tamtą stronę. I wtedy najpierw pał strzał z pistoletu, potem jeden z armaty, zapaliła się jakaś ciężarówka po lewej i rozpetęło się piekło. Nie wiem, ile to trwało, ale raczej niedługo. Z 50 nabojami nie mogło być inaczej. Skończyło się tak samo nagle, jak się zaczęło. Jeden z oficerów rozkazał, by pojedynczo zawracać w kierunku drogi i trzymać się razem.

Tak oto wyglądał widziany przez uczestników zdarzeń odwrót uszczuplonej już znacznej kolumny wschodniej spod Beaurains i Mercatel śladami swojego własnego natarcia sprzed kilku godzin na pozycje pod Dainville. To podczas tego ruchu właśnie doszło do boju 4th RTR z czołgami Panzer Regiment 25., o którym już opowiadaliśmy i o którym opowiadał powyżej st. sierż. Armit. Niespodziewanie odnalazł się także adiutant batalionu, który pojechał spotkać nadchodzące czołgi. Jak się potem okazało, spodziewał się zobaczyć A12 z bratniego 7th RTR. Widząc majaczące o kilkadziesiąt metrów sylwetki czołgów, wysiadł ze swoje-

Zwracała uwagę niewielka wartość niemieckich żołnierzy. Byli bardzo młodzi. Wiele z nich leżało twarzą do ziemi, udając martwych. Inni z rękami w górę otaczali nasze czołgi.

Z raportu spisane go po bitwie przez dowódcę 1st Army Tank Brigade, brygadiera Pratta

go Vickersa, podszedł do pierwszego z nich i zastukał mapnikiem w peryskop kierowcy. Ten zrozumiał polecenie i otworzył swój właz. I tak oko w oko stanęli ubrany na czarno czołgista Panzerwaffe i brytyjski kapitan w jasnobieżowym trench-coat. Tylko zamieszaniu, które potem nastąpiło, kapitan Cracroft zawdzięcza uratowanie życia. Jednak zagubili się w nim zastępca dowódcy batalionu major Fernie i ppor. Vaux. Po wielu przygodach dołączyli oni jednak do batalionu już w Anglii, a to, co zostało z 4th RTR, kapitan Cracroft poprowadził z powrotem na Vimy Ridge, zbierając nocą po drodze pojedyncze czołgi batalionu i czołgistów bez maszyn.

Na odcinku 7th RTR nie było lepiej. Tu – jak pamiętamy – natarcie także musiało utknąć. W tym przypadku przeszkodą nie do przebycia okazała się wieś Wailly. Dotarły tu czołgi wspomnianych już kapitana Kinga i sierżanta Doyle'a. Efektowny pojedynek stoczył także podporucznik Craig, poruszający się czołgiem A12: Około 500 metrów od wioski otrzymałem ostrzał z dużego samochodu pancernego, uzbrojonego jednak w niewielką armatę, która nie robiła nam krzywdy. Wystrzeliłem raz i samochód stanął w płomieniach. Jeden z Niemców musiał być odważnym człowiekiem, bo choć ranny, cały czas prowadził ogień. Gdy podjechałem bliżej, zobaczyłem go, jak dźwigał się z włazu wieży i ciężko poparzony upadał na ziemię. W samej wsi zobaczyłem mnóstwo piechoty i artylerii.



Kolejny A12 z 7th Battalion, RTR (GLANTON), opuszczony w tej samej okolicy, co GLOUCESTER

Strzelała do mnie jakaś trzydziestkasiódemka, a gdy zbliżyłem się do zabudowań, zza muru rzucono na mnie wiązkę granatów. Byłem zupełnie sam, więc wołałem wycofać się nieco na północ, na wysokość płonącego samochodu. Pozostałem tam do momentu, gdy podjechał do mnie Vickers z plutonu rozpoznawczego z rozkazem wycofania się do Achicourt.

Natarcie kolumny zachodniej zatrzymało się około 18.00. Zarówno dowódca 7th RTR, pułkownik Heyland, jak i jego adiutant, kapitan Kauter polegli. Choć na prawym skrzydle Brytyjczyków pojawiły się francuskie czołgi z 3e DLM ich ruch był – jak opisywaliśmy w poprzedniej części – powolny, a współdziałanie nieskuteczne. Na dodatek, na towarzyszącą czołgom 7th RTR piechotę 8th DLI, rozciągniętą między Duisans, Walrus i Baumetz, spadło uderzenie Panzer Regiment 25. Szczególnie ciężką walkę stoczyły dwie kompanie 8th DLI odcięte w Warlus. Dopiero nocą, przy wsparciu kilku francuskich czołgów, udało im się oderwać od przeciwnika i dotrzeć do własnych linii.

Pozostałości 7th RTR dotarły w okolice Petit Vimy i Vimy Ridge około północy.

Odwrót obydwu batalionów czołgów spowalniały ciemności i brak map w odpowiedniej podziałce. Na dodatek wielu czołgistów miało za sobą 10–12 godzin spędzonych bez przerwy w swoich maszynach.

W tym samym czasie, daleko na wschodnim skraju pola bitwy, dopełniał się ostatni akt dramatu. Pod Wancourt nad rzeczką Cojeul umierała kompania „Y” 4th Battalion, Royal Northumberland Fusiliers. Ten pododdział motocyklistów, wsparty kilkoma samochodami zwiadowczymi „Dingo”, który wysforował się tego dnia najdalej, do końca oślaniał odwrót kolegów z RTR i DLI.

Bilans strat

Dla przypomnienia – 1st Army Tank Brigade wchodziła do bitwy z następującą liczbą czołgów: 58 Infantry Tank Mk. I A11, 16 Infantry Tank Mk. II A12 oraz 12 Vickers Light Tank Mk. VIB. Rankiem 22 maja w 4th RTR doliczono się już tylko czterech czołgów lekkich Vickers, z których jeden był niesprawny, oraz dwunastu czołgów A11, spośród których niesprawnych było cztery. W 7th RTR zebrano się trzynaście wozów A11 i sześć A12 (23 maja dotarł kolejny A12).

Straty osobowe w brygadzie były następujące: 4th RTR – 176 poległych, rannych i zaginionych, 7th RTR – 50 poległych, rannych i zaginionych.

W batalionach piechoty 6th i 8th DLI stany osobowe wynosiły po około 50% stanów wyjściowych. W tym miejscu warto

Brytyjska piechota w północnej Francji. Pochodzący z Wysp piechurzy do końca wojny mieli opinię bardzo solidnych i zawziętych w obronie



Karykatura autorstwa Bruce'a Bainsfathera, przedstawiająca żołnierzy BEF oraz memento w postaci ich poprzednika z lat 1914–1918. Teren działań BEF w roku 1940 to w dużej mierze pola brytyjskich bitew z czasu Wielkiej Wojny...





Czołg A12 z 7th Battalion, RTR, o niezbyt fortunnej w tym przypadku nazwie GOOD LUCK...

wspomnieć, że byli to żołnierze Armii Terytorialnej. Maksymalny wzrost dla żołnierza lekkiej piechoty to 1,57 m jako pochodzący z Durham górnicy, ich głównym zadaniem miało być kopanie stanowisk. Nikt nie przewidywał użycia ich w walce. Plutony dowodzone były przez podporuczników tuż po szkole średniej lub czterdziestoletnich urzędników... Bataliony nie dysponowały dostateczną liczbą podoficerów – większość z nich to weterani Wielkiej Wojny, ani też etatową liczbą broni maszynowej.

4th Royal Northumberland Fusiliers meldował o stracie łącznie szesnastu „pojazdów”, czyli samochodów zwiadowczych „Dingo” i motocykli z wózkiem bocznym Norton.

Brak danych odnośnie strat w towarzyszącej piechocie artylerii przeciwpancernej.

7. Panzer Division meldowała o 89 poległych (7 oficerów, 17 podoficerów, 65 szeregowych), 116 rannych oraz 173 zaginionych. Nie ma natomiast dokładnych danych odnoszących się do strat w sprzęcie, z wyjątkiem cytowanych już strat czołgów poniesionych podczas starcia w pobliżu koty 74. Analizując przebieg działań dywizji dnia 21 maja i porównując relacje obydwu stron, można założyć, że utraciła ona około trzydziestu czołgów. Natomiast zupełnie nie sposób oszacować strat materialnych w artylerii i środkach transportu. Na podstawie znanego nam już przebiegu wydarzeń możemy przyjąć, że były one bardzo duże.

Całkowicie odmiennie prezentuje się sytuacja w przypadku SS Division „Totenkopf”. Chaos i zamęt spowodowane paniką, jaka ogarnęła tę dywizję, sparaliżował prawdopodobnie jej funkcjonowanie na jakiś czas, albowiem nie są znane żadne pochodzące z jej sztabu dane dotyczące poniesionych strat. Pojawiają się jedynie tu i ówdzie wzmianki o stu poległych i rannych oraz o dwustu zaginionych. Co do strat w artylerii i środkach transportu można z dużą dozą prawdopodobieństwa przyjąć, że były one równie wysokie, co straty 7. DPanc.

Francuskie koszty operacji po stronie 3e DLM są okryte zupełną tajemnicą. Jedynym wyjątkiem jest 11e RDP (regiment de dragons portees), którego pobitewny raport wymienia „kilku lekko rannych” w 2. batalionie oraz dwóch zabitych i „licznych rannych, tym trzech oficerów” w przypadku 3. batalionu.

Jeden z naszych czołgów otrzymał 14 bezpośrednich trafień pociskami artyleryjskimi. Inny z kolei aż 24, w tym 2 z armaty niemieckiego czołgu napotkanego w zapadających ciemnościach. Działo się to na dystansach od 150 do 250 metrów. Czołgści wewnątrz wozów obserwowali wówczas trwające kilka sekund rozżarzanie się pancerza do czerwoności. Inny nasz czołg został trafiony pociskiem z armaty francuskiego wozu Somua. Zostawił on tylko dwudziestokilumilimetrowe wgłębienie w pancerzu.

Z raportu brygadiera Pratta

Sprawa jeńców

Wspominaliśmy już o bardzo licznych jeńcach niemieckich wziętych podczas natarcia. Dowódca 1st Army Tank Brigade brygadier Pratt ocenia ich liczbę na czterystu. Ilu ich było naprawdę, nie wiadomo. Same czołgi, szczególnie podczas boju, nie są w stanie ich pilnować, a piechota pozostawiała w tyle, zajęta walkami o miejscowości. Odsyłano ich więc do tyłu z minimalną eskortą lub w ogóle bez niej. Ilu zdołało skorzystać z okazji i zbiec – nie wiemy. Nic nam nie wiadomo również o jeńcach przejętych przez Francuzów, a mówiliśmy przecież, że pewna ich liczba im właśnie została przekazana.

Stosunkowo niedawno pojawiły się informacje, które znalazły się – o dziwo – w publikacjach brytyjskich, że pewna liczba wziętych do niewoli esesmanów z „Totenkopf” została rozstrzelana przez żołnierzy z DLI. Jako pierwszy rewelacje te ogłosił Nicholas Harman w swojej pracy „Dunkirk. The Necessary Myth” z 1980 roku. Powołuje się on na rozmowy z niewymienionymi z nazwiska żołnierzami DLI, którzy mieli mu powiedzieć, że wycofując się, nie mogli zabrać jeńców ze sobą, a nie chcąc zwrócić im wolności, zabili pewną liczbę esesmanów. Tę samą informację powtarzają następnie w 1990 roku Ronald Aitkin („Pillar of Fire. Dunkirk 1940”) oraz w roku 1991 Angus Calder („The Myth of the Blitz”).

Informację tę podchwyciła brytyjska prasa bulwarowa, pisząc o masakrze czterystu jeńców z „Totenkopf” dokonanej przez DLI na cmentarzu w Dusians... Przypomnijmy, że 400 to najprawdopodobniej całkowita liczba niemieckich jeńców przejętych podczas bitwy...

Sprawę cmentarzyka wyjaśnia chyba ostatecznie oficjalna historia 8th DLI, która podaje że: kompania ‘C’ przy wsparciu francuskich czołgów zdobywała cmentarz w Duisans, gdzie schroniła się ponad setka Niemców. Czołgi ostrzelały cmentarz z broni maszynowej. Kompania znalazła tam zaledwie 18 żywych Niemców. Zostali oni przekazani Francuzom, którzy kazali im rozebrać się do naga, położyć twarzami do ziemi i czekać na eskortę. Poza tym, pominiawszy sam fakt, że niemiecka propaganda zrobiłaby z takiej masakry doskonały użytek, bo przecież zwłok nie dałoby się ukryć ani pochować, trudno zrozumieć, dlaczego Nicholas Harman, Brytyjczyk, „usprawiedliwia” niejako dokonaną 27 maja w Le Paradis egzekucję 97 jeńców z 2nd Royal Norfolks oraz 21 z 1st Royal Scots, podczas gdy jej prawdziwy sprawca SS Hauptsturmführer Fritz Knoechlein z „Totenkopf”, podczas swojego procesu, wcale nie wymienił rzekomych zajęć pod Arras jako powodów dokonania swojego czynu... W tym świetle można uznać sprawę za jeden z wielu stworzonych wiele lat po wojnie mitów i przywołujemy ją jedynie dla porządku.

Podsumowanie

Ze strategicznego punktu widzenia, sytuacja aliantów 22 maja, nazajutrz po bitwie, jest katastrofalna. Francuska dywizja piechoty zmotoryzowanej, wsparta batalionem czołgów, próbuje jeszcze nacierać pod Cambrais, lecz na próżno. Niemieckie czołgi są już pod bramami Boulogne, Armia Belgijska znajduje się w pełnym odwrocie, a BEF i 1. Armii Francuskiej pozostaje już tylko rozpaczliwa walka na dwóch frontach, by uratować jeszcze, ile się da.

Choć Niemcy szybko wrócili do równowagi, brytyjskie uderzenie pod Arras miało jednak daleko idące konsekwencje, które odbijają się na dalszym przebiegu tej części kampanii. Od tej pory w umysłach niemieckich sztabowców i wyższych dowódców stała obecna była obawa przed alianckim uderzeniem z północy lub południa, które mogłoby doprowadzić do odcięcia i w rezultacie do pobicia nadmiernie rozciągniętych sił niemieckich w północnej Francji. W efekcie, dążenie do podciągnięcia pozostającej z tyłu piechoty doprowadziło do spowolnienia marszu niemieckich czołgów, a to z kolei zwiększyło na pewno liczbę alianckich żołnierzy, których udało się ewakuować najpierw z Boulogne i Calais, a następnie z portów i plaż Dunkierki, La Panne i Malo Le Bains.

Pozostawieni samym sobie ruszyliśmy na południe. Napotkaliśmy niemiecki czołg, który strzelał we wszystkich kierunkach. Niedaleko stał nasz, opuszczony. Razem z sierżantem wskoczyliśmy do wieży. Ja zładowałem, sierżant wystrzelił. Niemiec zapalił się (...). Rano 22 maja wzięli nas do niewoli. Naszą grupkę eskortował jeden Niemiec. Chłopaki próbowali do niego zagadać, ale nie znał angielskiego. Wtem któryś z naszych wyrwał mu karabin i zastrzelił go. Rozbiegliśmy się we wszystkich kierunkach.

Relacja starszego szeregowego, Davida Parkera, 8th Battalion, Durham Light Infantry

Bitwa pod Arras jest także omawiana w szkołach oficerskich nie tylko w Wielkiej Brytanii, Francji czy Niemczech. Jej przebieg zawiera bowiem szereg wniosków aktualnych także i na współczesnym polu walki. Pierwszy z nich dotyczy łączności i komunikacji pomiędzy różnymi komponentami nacierających wojsk. O tym, że łączność radiowa w 1st Army Tank Brigade z różnych powodów szwankowała, o czym pisaliśmy tu wielokrotnie, wiedzano już na kilka godzin przed natarciem. Nie uczyniono jednak nic, by zapewnić choćby prowizoryczną łączność z mającą towarzyszyć czołgom piechotą. Do tego również dodać trzeba niewłaściwą strukturę dowodzenia, którą przyjęli Brytyjczycy. Jak przecież widzieliśmy, ani dowódca sił brytyjskich wokół Arras, generał Franklyn, ani też nominalny dowódca natarcia, generał Martel, z racji swojego oddalenia od decydujących wydarzeń tego dnia, nie mieli właściwie żadnego wpływu na przebieg bitwy. To

Gdyby dostępna była większa liczba czołgów, wspierana przez silniejsze kolumny zmotoryzowane, można było osiągnąć wielki sukces.

Sir Giffard le Q. Martel, „Our Armoured Forces”



Trofeum wojenne umieszczone przed chłodnicą samochodu ciężarowego Morris PU, 8 cwt

samo można powiedzieć o teoretycznych dowódcach obydwu atakujących kolumn, którymi mianowano dowódców batalionów piechoty, bo te niemal od samego początku uwikłały się w oczyszczanie terenu i utraciły kontakt z poprzedzającymi je czołgami.

W efekcie cały ciężar decyzyjny prowadzenia bitwy spoczął na dowódcach obydwu batalionów czołgów, a po ich śmierci na młodszych oficerach, których osobista odwaga nie mogła zastąpić braku koordynacji działań. W jaskrawej sprzeczności stoi tu aktywność Rommla. Można z dużym prawdopodobieństwem stwierdzić, że to jego obecność na pierwszej linii przyczyniła się w znacznej mierze do przewyciężenia wyrażonego po stronie niemieckiej kryzysu bitwy.

I wreszcie na koniec zwrócić należy uwagę na konieczność przeprowadzenia właściwego rozpoznania ugrupowania przeciwnika. To właśnie jego brak spowodował, że uderzenie czterech brytyjskich batalionów trafiło na aż dwie niemieckie dywizje, a kontakt bojowy nawiązany z ich pododdziałami niemal natychmiast po wyruszeniu do natarcia, dezorganizował plan działań i przesądził o niemożliwości zrealizowania założonego celu.

Bohaterem dnia był na pewno czołg A11 i A12 „Matilda”. Wóz starszego sierżanta Armita – „Dauntless” – otrzymał aż 36 trafień pociskami różnych kalibrów. Mimo to dotarł aż do samych przedmieść Dunkierki i dopiero wstrząsy na brukowanych ulicach Flandrii spowodowały, że jego wieża pękła dokładnie wzdłuż linii wyznaczonej przez osiem niemieckich pocisków przeciwpancernych...

Źródło zdjęć: IWM, BA, zbiory własne autora

Biały kruk wśród amfibii – Volkswagen Typ 128

PIOTR M. RADOMSKI

Herr Trippel kontra Herr Porsche

Oprócz szeregu konstrukcji mostów, łodzi, pontonów i innych środków przeprawowych zwrócono wówczas również uwagę na potrzebę skonstruowania pojazdów samochodowych, których budowa i wyposażenie umożliwiałaby szybkie przekroczenie przeszkody wodnej – bez wcześniejszego długotrwałego i skomplikowanego procesu przystosowywania pojazdu do pływania.

Przeszkody wodne od wieków utrudniały prowadzenie wojen. Dlatego też, już na etapie planowania przez władze III Rzeszy zdobycia większej „przestrzeni życiowej”, uznano, że jak najszybsze przekraczanie rzek, jezior czy strumieni – zwłaszcza przez jednostki rozpoznawcze – może być kluczem do sukcesu całych kampanii.

Przykłady takich pojazdów istniały już wcześniej w historii motoryzacji, a powstawały w różnych krajach. Można tutaj wspomnieć chociażby o takich konstrukcjach jak amerykańskie „Hydromotor” z 1914 roku

oraz „Hydrocar” z 1917 roku, austriacki „Hydro-Automobil” z 1915 roku, niemieckie „Autoschiff” konstrukcji firmy Hoppe&Kröoss z 1929 roku, a także „Land-Wasser-Auto” konstrukcji Jakoba Bauliga z 1934 roku.



Dłuższe – w porównaniu z VW Typ 166 – nadwozie powodowało gorsze właściwości terenowe VW Typ 128

Volkswagen Typ 128 z drugiej serii produkcyjnej. Widoczny nowszy typ bakelitowej kierownicy

Najbardziej znanym twórcą pojazdów samochodowych, które miałyby zdolność pływania, był w latach 30. XX wieku niemiecki konstruktor Hans Trippel.

Pierwszy taki samochód – nazwany „Schwimm-Auto”, skonstruował on w 1934 roku. Stale ulepszane prototypy popisały się zarówno na lądzie stałym, jak i na wodzie, osiągając w czasie jazd testowych w 1936 roku odpowiednio prędkości 125 oraz 20 kilometrów na godzinę.

Zainteresował się nimi wówczas osobiście Kanclerz III Rzeszy Adolf Hitler, który w 1937 roku polecił wyasygnować środki na budowę zakładu „Trippel-Werke”. Jeszcze w tym samym



Deska rozdzielcza pojazdu 128/19 została pozostawiona w autentycznej farbie oraz z oryginalnymi opisami



Amfibia Trippel SG6

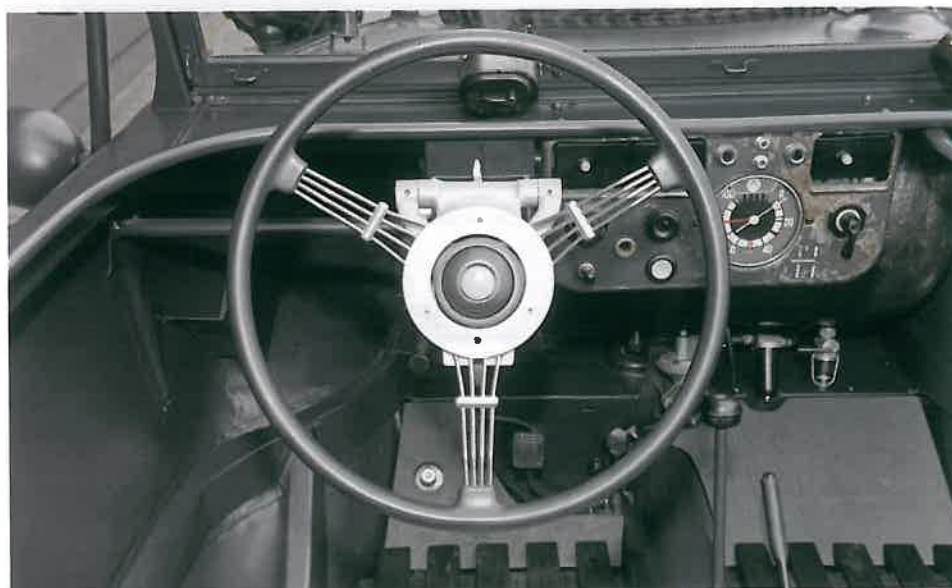
roku pierwsze pływające pojazdy tej marki – oznaczone jako model SG6 – opuściły mury fabryki i trafiły do głównego ich odbiorcy, czyli do dopiero co sformowanego Wehrmachtu.

Użytkownik tych pojazdów szybko się jednak nimi rozczarował. Konstrukcja Hansa Trippela okazała się kosztowna w produkcji, za ciężka, awaryjna oraz paliwożerna. Większość spośród 800 egzemplarzy, wyprodukowanych w latach 1937–1943, czas swojej służby spędziła w warsztatach remontowych. Mimo że moc silnika Adlera a następnie Opla zainstalowanego w seryjnej amfibii Trippel SG6 była więcej niż wystarczająca (początkowo 48 KM a następnie 55 KM przy 3600 obr./min) a zdolności pływające – przy udźwigu 500 kg – zadowalające, pojazd ten przegrał rywalizację z konstrukcją znacznie bardziej doświadczonego inżyniera, który dosłownie zauroczył Adolfa Hitlera swoimi pomysłami. Inżynierem tym był Ferdynand Porsche.

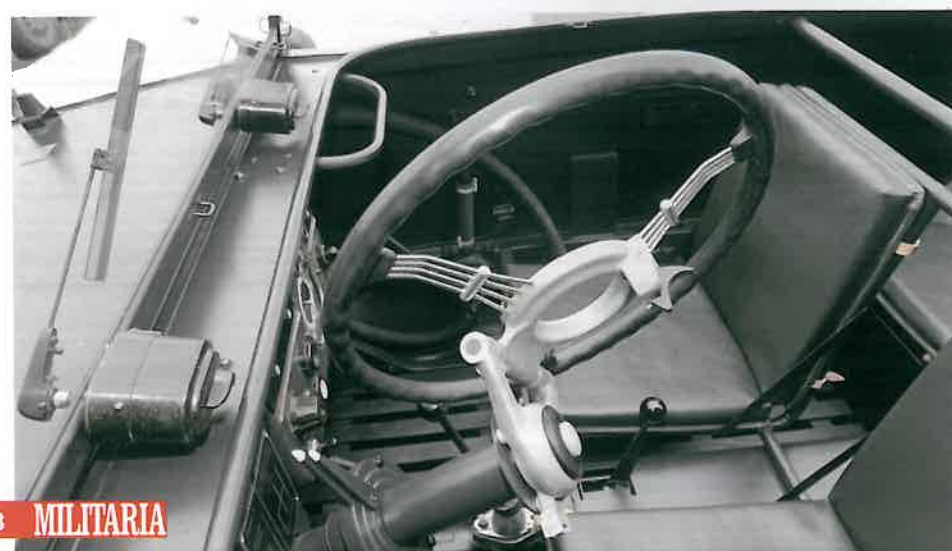
Urodzony w 1875 roku w Maffersdorf (dzisiejsze Vratislavice nad Nisou, Republika Czeska) Ferdynand Porsche związany był na początku swojej kariery zawodowej



Jeden z czterech znanych do dzisiaj zachowanych egzemplarzy Volkswagena Typ 128



Miejsce kierowcy amfibii VW Typ 128. Pod deską rozdzielczą widoczne pompa paliwowa oraz kranik regulujący dopływ paliwa



między innymi z firmami Mercedes, Zundapp oraz NSU.

Ferdynand Porsche miał również bogate doświadczenia w tworzeniu nietypowych, jak na początek XX wieku, konstrukcji w rodzaju samochodów elektrycznych z silnikami umieszczonymi w piastach kół oraz aut hybrydowych. Projektował modele wielu pojazdów zarówno dla odbiorców cywilnych, jak i wojskowych. Już w 1900 roku, pracując w wiedeńskiej firmie Lohner, wykonał na prywatne zamówienie pierwszy na świecie samochód z napędem 4x4.

Od początku lat 30. Ferdynand Porsche oddał się niemal całkowicie idei stworzenia popularnego samochodu osobowego.

Projektując niedrogi, ekonomiczny, prosty konstrukcyjnie i lekki samochód, zdolny pomieścić czteroosobową rodzinę wraz z bagażem, musiał zdawać sobie sprawę, że pojazd ten będzie również w przyszłości użytkowany przez Wehrmacht.

Samochód nazwano „KdF-Wagen”, zaś do chwili wybuchu drugiej wojny światowej w zakładach w Stuttgarcie wyprodukowano jedynie około 60 sztuk cywilnych „Garbusów”.

Właśnie z jednej ze zmilitaryzowanych wersji samochodu KdF wywodzi się w prostej linii pierwsza amfibia konstrukcji inżyniera Porsche – Grosser Schwimmwagen Typ 128.

Odchylana na bok kierownica – ułatwiająca zajęcie miejsca „za kółkiem” – stała się kolejnym wyróżnikiem VW Typ 128



Koncepcja obu pojazdów była podobna, ale różnice pomiędzy VW Typ 128 oraz VW Typ 166 są ewidentne

Rodowód „dużej amfibii” Volkswagena

Zdając sobie sprawę z potrzeby zapewnienia Wehrmachtowi wielozadaniowych, lekkich pojazdów z napędem na wszystkie koła, inżynier Porsche skonstruował na początku 1940 roku nowy przedni most, nowe elementy przeniesienia napędu oraz terenowe skrzynie biegów z zamiarem zainstalowania tych elementów w pierwszym „Garbusie” Kraft durch Freunde 4x4, oznaczonym jako Typ 87.

Pojazd ten odbył swoją jazdę testową w czerwcu 1940 roku.

Pomysł zbudowania samochodu pływającego w oparciu o te same podzespoły narodził się nieomal równocześnie. Pierwszym dokumentem, który o tym wspomina, jest list Heereswaffenamt (HWA) z dnia 18 czerwca 1940 roku skierowany do Ferdynanda Porsche w którym, nawiązując do kampanii francuskiej, Urząd Uzbrojenia III Rzeszy wnioskuje o zaprojektowanie lekkiego pojazdu zdolnego do przekraczania przeszkód wodnych z prędkością 10 km/h, sterowanego w wodzie przednimi kołami, a także na tyle sprawnego, żeby jego wyjazd z wody odbywał się bez zatrzymywania.

Pierwsza seria pływających Volkswagenów liczyła 30 sztuk modelu Typ 128 i wszystkie one posiadały oznaczenia pojazdów testowych



Nad tylnymi błotnikami VW Typ 128 znajdowały się charakterystyczne perforowane osłony układu wydechowego





Płandeka VW Typ 128 – tak jak większość elementów pojazdu – różniła się od późniejszego modelu amfibii

Dokładnie 1 lipca tego samego roku HWA złożyło oficjalne zamówienie na prototyp takiego samochodu, zaś cztery dni później zamówiło do prób jeszcze dwa dodatkowe egzemplarze.

Firma F.Porsche KG otrzymała na ten cel dotację w kwocie 200 000 RM.

Pierwszy prototyp powstał we współpracy Porschego z firmą Drauz z Heilbronn, zaś testowe pływania odbył na jeziorze Max-Eyth w Stuttgarcie już dnia 21 września 1940 roku.

Po zakończonych testach fabrycznych, w dniu 1 listopada 1940 roku zgłoszono

prototypy amfibii Typ 128 do oficjalnego odbioru wojskowego w Heereswaffenamt WA Pruf 6, gdzie pojazdy te skierowano na dalsze, ponad miesięczne porównawcze testy drogowe, terenowe oraz wodne.

Mało znany jest fakt, że podczas tych prób dokonywano również ich bezpośred-

Tyczka do pomiaru głębokości wody była standardowym wyposażeniem VW Typ 128



niego porównania z amfibią SG6 Hansa Trippela.

Łącznie wszystkie te samochody przejechały 1400 km po autostradach, 1270 km po innych drogach utwardzonych, 180 km po drogach nieutwardzonych, 200 km jazdy terenowej oraz 300 km jazdy terenowej w terenie górzystym. Dodatkowo każdy pojazd spędził po 18 godzin, pływając po rzekach i jeziorach środkowych Niemiec.

Mimo faktu, że Hans Trippel przez wcześniejszych siedem lat mógł bez przeszkód rozwijać swoją konstrukcję, w tym jednym konkursie zaprzepaścił ogromną szansę, jaka się przed nim pojawiła.

Amfibia SG6 okazała się awaryjna, nie była w stanie utrzymać stałej maksymalnej prędkości na lądzie i na wodzie oraz zużywała 15% więcej paliwa niż jej konkurent z tego samego testu.

Po zakończeniu prób, HWA zamówił w firmie F.Porsche KG serię kolejnych 100 sztuk „dużej amfibii”.

Zwyczajną rywalizacją dwóch konstruktorów okazał się więc inżynier Ferdynand Porsche, dla którego był to kolejny z pasma wielu jego sukcesów¹.

Wojenne Volkswageny z napędem 4x4

Wokół modeli Volkswagena KdF z napędem na obie osie narosło dużo niejasności.

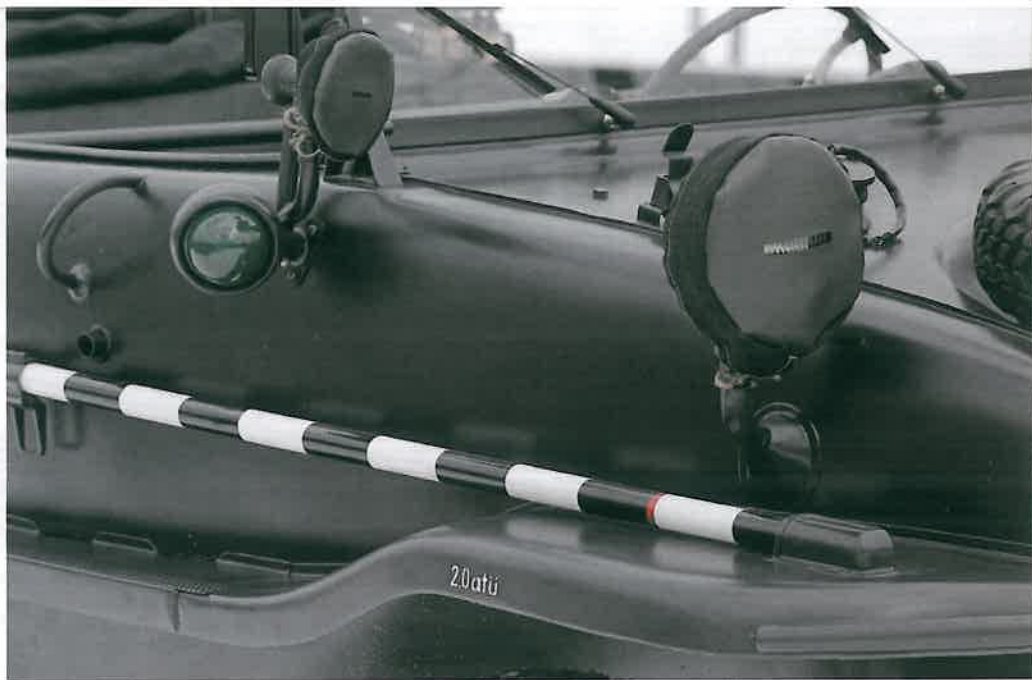
Zaprojektowane przez inżyniera Porsche na przełomie 1940 i 1941 roku rozwiązania pozwoliły na stworzenie kilku testowych pojazdów terenowych oraz uruchomienie seryjnej produkcji amfibii Typ 128 a następnie Typ 166.

Pojazdy te, niewątpliwie najbardziej zaawansowane technologicznie i najdroższe spośród produktów KdF Stadt, wyprodukowano w niewielkiej liczbie (za wyjątkiem Typ 166 Schwimmwagen, których powstało kilkanaście tysięcy). Produkowane przez Volkswagena samochody z napędem 4x4 w zamkniętym nadwoziu określane były jako Geländevolkswagen albo Kommandeurswagen a oznaczane jako Typ 92 Allrad, Typ 92 SS, Typ 82e Allrad oraz Typ 287/87. Pojazdy z otwartym nadwoziem zwane Kubelwagen, w których zastosowano podobny napęd, oznaczano jako Typ 86.

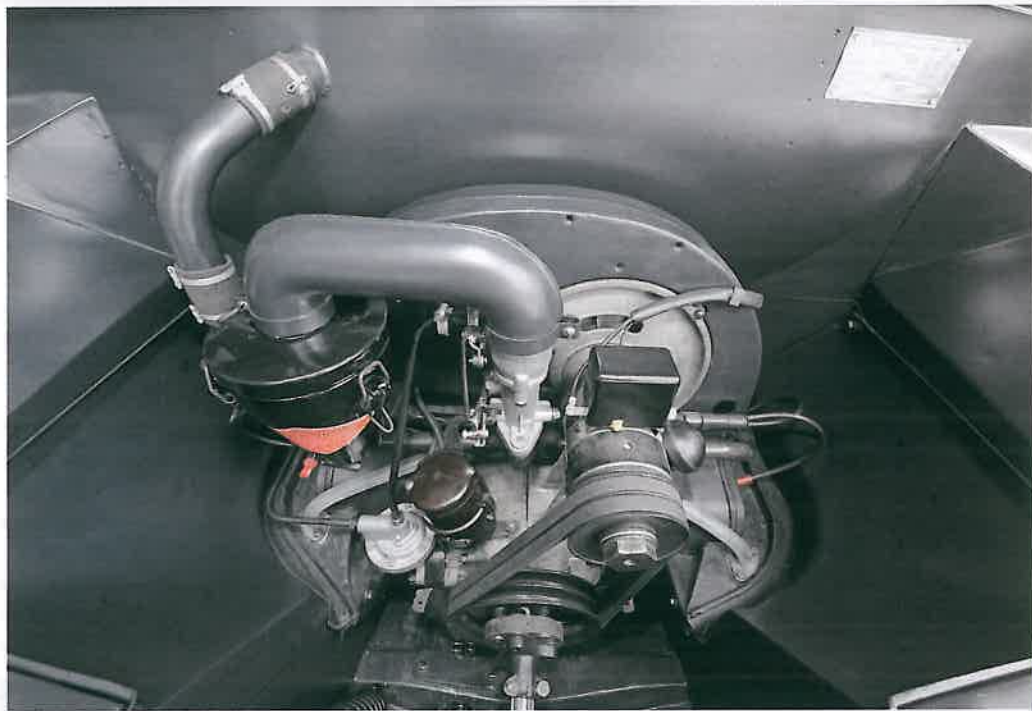
Do dzisiaj brak jest jednoznacznej informacji, ile wyprodukowano łącznie „Garbusów” 4x4 oraz Kubelwagenów 4x4 pod wskazanymi wyżej oznaczeniami, a szacunki wahają się od kilkunastu do nawet kilkuset egzemplarzy.

Brak jest jakichkolwiek materialnych dowodów potwierdzających seryjną produkcję powyższych modeli oraz ich szersze

W „dużej” amfibii Volkswagena – w odróżnieniu od „małej” – tylne siedzenie było zawsze w formie kanapy, za którą znajdował się niewielki bagażnik



Przeznaczeniem VW Typ 128 było środowisko wodne, stąd fabrycznie montowane na sterburcie zielone światło



VW Typ 128 napędzany był silnikiem o pojemności 1131ccm i mocy 25 KM





W Volkswagencie Typ 128 stosowano w większości ogumienie 5,25×16 oraz rzadko opony balonowe, podczas gdy Typ 166 częściej posiadał koła o wymiarach 200×16

zastosowanie bojowe, bliższe prawdy więc wydaje się stwierdzenie, że wyprodukowano jedynie kilkanaście prototypowych sztuk Volkswagena KdF w zamkniętym i otwartym nadwoziu z napędem na obie osie oraz maksymalnie do 150 „dużych amfibii” Typ 128².

Ocena modelu

Amfibie Typ 128 trafiły do jednostek rozpoznawczych, saperskich i sztabowych Wehrmachtu, Luftwaffe oraz SS, natomiast rzadziej użytkownikami ich były jednostki Kriegsmarine.

Opinia użytkowników o tym modelu była praktycznie jednoznaczna. Przy wysokiej jakości wykonania oraz wystarczającym wyposażeniu, zdolność pokonywania przeszkód – jak na pojazd z napędem na wszystkie koła – oceniano krytycznie. Stosunkowo długie nadwozie, zbliżone wymiarami – a początkowo i kształtem – do Volkswagena Typ 82 Kubelwagen³, powodowało, że pojazd był niestabilny oraz często „zawieszał się” podczas jazdy terenowej mimo 28-centymetrowego prześwitu.

Z zachowanych opisów wynika, że w amfibii Typ 128 zdarzały się pęknięcia kadłuba na wysokości przedniej osi. Sztw-

ność spawanego nadwozia okazała się niewystarczająca.

Podobnie wyglądała kwestia dotycząca pływania. Mimo stosunkowo dobrej zdolności żeglujowej przez spokojne akweny samodzielne wydostanie się pojazdem na brzeg bywało skomplikowane.

Następcą Volkswagena Typ 128 stała się amfibia, której projektowanie rozpoczęto w kwietniu 1941 roku. Dzięki dotychczasowym doświadczeniom, prace nad nową konstrukcją postępowały bardzo sprawnie, zaś w sierpniu 1941 roku prototyp Volkswagena Typ 166 Schwimmwagen był gotowy.

Wybrane elementy charakterystyczne dla amfibii konstrukcji inżyniera Ferdynanda Porsche	
Volkswagen Typ 128 (pierwsza seria)	Volkswagen Typ 166
wymiary zewnętrzne 4200x1650x1660 (2400) mm	3825x1480x1615 (2000) mm
podłoga od modelu Volkswagen Typ 87 KdF	specjalna samonośna konstrukcja nadwozia
tyczka do pomiaru głębokości wody – standard	brak
pompa żęzowa – standard	brak
światła na bakburcie i sterburcie – standard	brak
kierunkowskazy strzałkowe – standard	brak
oświetlenie Notek przód i tył – standard	wyposażenie dodatkowe
szperacz – standard	brak
okna boczne i tylne w plandecie	plandeka uproszczona – bez okien
miejsca dla pięciu osób	pojazd czteroosobowy
boczne uchwyty ułatwiające wchodzenie do pojazdu	brak
kołpaki kół	brak
deska rozdzielcza	zmieniona konstrukcja
licznik prędkości od modelu Typ 87 KdF	zmieniona konstrukcja
brak mechanizmu opuszczania śruby	specjalna sztyca do opuszczania śruby
układ wydechowy pod tylnymi błotnikami	układ wydechowy u góry nadwozia
kierownica uchylana	kierownica nieuchylana
kanapa tylna dla trzech pasażerów	pojedyncze siedzenia
bagażnik za tylną kanapą	brak osobnego bagażnika
dwa wiosła	jedno wiosło
dwie wycieraczki szyby	jedna wycieraczka
dwa uchwyty do kłapy silnika	jeden uchwyt
jeden zbiornik paliwa 47 litrów	dwa zbiorniki paliwa po 25 litrów każdy





Zdjęcia VW Typ 128 z okresu II wojny światowej należą do rzadkości. Jak widać, mimo napędu 4x4, pojazdy te także czasami miały kłopoty w poruszaniu się w trudnym terenie

Opis tego najbardziej znanego lekkiego pojazdu pływającego III Rzeszy wykracza jednak poza ramy niniejszego artykułu.

Zarówno Volkswagen Typ 128 jak i jego pochodne – pływający nośnik ładunków wybuchowych Typ 129, a także bezpośredni poprzednik „małego Schwimmwagena” Typ 138 – czyli „duża amfibia” z samonośnym „wannowym”¹ już nadwoziem – są natomiast, z racji ich ograniczonej liczby, znacznie mniej znanymi konstrukcjami, co automatycznie utrudnia dokonanie ich kompleksowej oceny.

Głównym produktem fabryki KdF-Stadt w latach 1940–1944 były pojazdy wojskowe VW Typ 82, potocznie zwany Kubelwagen (wyprodukowano ich 50 788 sztuk), VW Typ 166 Schwimmwagen (wyprodukowane w ilości 14 276 sztuk) oraz pojazdy w zamkniętym nadwoziu VW Typ 60L/82e/92 nazywane później „The Beetle” albo „Garbusami” (wyprodukowano ich 1318 sztuk).

Na tym tle „Grosser Schwimmwagen” wytwarzany w latach 1940–1942 wygląda

nieomal jak pojazd prototypowy, ponieważ powstał w krótkiej, nieprzekraczającej 150 sztuk, serii oznaczanej jako VW Typ 128, VW Typ 128A oraz VW Typ 128As.

Z zachowanej dokumentacji można wyciągnąć jednak kilka podstawowych wniosków.

Amfibia Volkswagena Typ 128 nie była udanym modelem. Ograniczone możliwości jazdy w terenie były często krytykowane przez użytkowników.

„Duża amfibia” była zbyt ciężka, za duża, zbyt kosztowna w produkcji, zaś niektóre z jej elementów (na przykład nisko umieszczony układ wydechowy) wskazywały na niedopracowanie konstrukcji.

Krytyczne oceny oraz jednoznaczne zapotrzebowanie na mniejszy gabarytowo pojazd spowodowały, że inżynier Porsche zamiast rozwijać tę konstrukcję, zdecydował się stworzyć całkowicie nowy pojazd, który miał zastąpić Typ 128.

Miał to być pojazd tańszy w seryjnej produkcji, pozbawiony zbędnego wyposażenia a równocześnie mający znakomite

właściwości jazdy w terenie oraz możliwość pokonywania przeszkód wodnych.

W taki oto sposób narodził się słynny do dzisiaj Volkswagen Typ 166 Schwimmwagen.

Bez istnienia modelu Typ 128, czyli tak zwanej „dużej amfibii” oraz związanych z nim doświadczeń praktycznych, legendarna „mała amfibia” z pewnością by jednak nie powstała. ■

Źródło zdjęć: Mikołaj Urbański z archiwum Jacka Krajewskiego, US National Archive, zbiory własne autora

Bibliografia

Standard Catalog of German Military Vehicles, David Doyle
Leichter Personenkraftwagen K1 Typ 82, Ersatzteilliste
Leichter Personenkraftwagen K1 Typ 82, Geratbeschreibung und Bedienungsanweisung zum Fahrgestell
Der KdF-Wagen von A bis Z
Leichter Personenkraftwagen Typ 166 – schwimmfähig
Volkswagen Militärfahrzeuge 1938-1948, Hans-Georg Mayer-Stais
Volkswagen Military Vehicles of the Third Reich, Blaine Taylor
Mit dem Auto baden gehen, Rene Pohl

Przypisy

- ¹ W przeciwieństwie do swojego konkurenta, Hans Trippel (1908–2001) nie miał życia usłanego różami. Po porażce w konkursie z Volkswagenem Typ 128, jego fabryka zmieniła w znacznej części swój profil produkcyjny, przyjmując zamówienie na torpedy dla Kriegsmarine. Przeniesienie produkcji firmy do zakładów Bugatti w okupowanym Molsheim – połączone z jego wcześniejszym aktywnym członkostwem w SA – zemszcilo się, po wyzwoleniu, umieszczeniem konstruktora na trzy lata we francuskim więzieniu. Z kolei powojenne inwestycje Hansa Trippela okazywały się nietrafione albo pechowe. Nawet stosunkowo udany model amfibii rekreacyjnej Amphicar 770 z lat 60. oraz rewolucyjny projekt unoszonych drzwi zastosowany w Mercedesie 300 SL Gullwing nie zdołały przełamać jego złej passy.
- ² Do dzisiaj znany jest jeden zachowany egzemplarz samochodu Volkswagen Typ 87 oraz cztery egzemplarze Volkswagena Typ 128.
- ³ Pierwsze prototypy „dużej amfibii” zachowały obrys kadłuba typowy dla Kubelwagena – różniąc się natomiast od niego brakiem drzwi oraz zastosowaniem prostych, pozbawionych charakterystycznych dla Volkswagena Typ 82 przetłoczeń, blach nadwozia.

Z lewej strony pojazdu umieszczano dwa wiosła oraz czerwone światło oznaczające bakiurtę



Celtyccy esesmani

Historia bretońskiego oddziału narodowego w składzie SS (1943–45)

DANIEL KOWALCZUK

Zapomniany konflikt

Francja dla wielu wydaje się być jednym z najbardziej monolitycznych krajów w Europie. Ponad 200 lat po Rewolucji Francuskiej rzeczywiście państwo to stwarza pozornie wrażenie jednonarodowego. Tak jednak nie jest i nigdy raczej nie było, o czym opowie poniższy artykuł. Zanim przejdziemy do korzeni powstania i szlaku bojowego SS „Bezen Perrot”, wypada przybliżyć historię bretońskiego nacjonalizmu. Doprowadziła ona część Bretończyków od romantycznego wzorowania się na irlandzkim powstaniu wielkanocnym 1916 roku¹, przez służbę w niemieckim mundurze, do domniemanego uczestnictwa w morderstwach członków francuskiego Ruchu Oporu.

Celtycki naród Bretończyków wyodrębnił swoje terytorium w północno-zachodniej Francji w IX wieku naszej ery. Wtedy to właśnie książę Bretanii Nominoe i jego syn Erispoe ukształtowali Bretanię w obecnie uznawanych granicach. „Złoty Wiek” Bretanii nastąpił na przełomie XIV i XV wieku, kiedy to umiejętna dyplomacja w konflikcie Anglii z Francją, pod wodzą dynastii Montfort, umożliwiła małemu krajowi zachowanie niepodległości. Bretania przez pewien czas miała nawet status królestwa, aby powrócić do formy księstwa pod koniec niezależności od Francji.

Pierwszą postacią, która stała się ikoną dla nowoczesnych bretońskich nacjonalistów, była księżniczka Anna. Zanim doszło do jej panowania, jako ostatniego władcy Bretanii, w tzw. „Szalonej Wojnie”, celtyccy rycerze ponieśli klęskę w starciach z Francuzami (1488 r.). Anna zawzięcie broniła bretońskiej państwowości, ale zmarła bezpotomnie w 1514 roku, w wyniku czego w 1532 roku król Francji Franciszek I oficjalnie ogłosił unię obydwu krajów.

Kolaboracja z państwami Osi w latach 1939-45 miała różne tło polityczne i narodowe, w zależności od kraju, w którym to zjawisko występowało. W wielu przypadkach dochodziło do współzawodnictwa dwóch frakcji, zbrojnych ugrupowań, czy nawet całych państw, sojuszników Hitlera. Węgry weszli niemal na skraj wojny z Rumunią i Słowacją. Współpracujące z Niemcami serbskie oddziały podległe gen. Nedicowi walczyły z chorwackimi Ustaszami, bijące się na Froncie Wschodnim belgijskie legiony do walki z bolszewizmem, z powodów własni etnicznych (rekrutacja odbywała się osobno wśród pałających do siebie nienawiścią Flamandów i Walonów), musiały przez długi czas znajdować się setki kilometrów od siebie, wreszcie we Francji bretońscy nacjonaści za wroga numer 1 uważali vichystowski rząd Petaina, podległy III Rzeszy. O tym właśnie wątku, zupełnie nieznanym dla polskiego czytelnika, traktuje poniższy artykuł.

Przedwojenny (z roku 1936) plakat werbunkowy Francuskiej Partii Ludowej, faszystowskiej organizacji kolaborującej w trakcie II wojny światowej z niemieckim okupantem [Fot. ligue-defensejuive.com]





Zjazd założycielski Bretońskiej Partii Autonomistów – 1927 rok [Fot. Fundacja Yanna Fouere]

Bretoński opór na przestrzeni wieków

Wchłonięcie Bretanii przez Francję spowodowało liczne przejawy oporu dumnych Celtów. Mimo wyraźnej poprawy sytuacji ekonomicznej regionu doszło do licznych powstań i mniejszych demonstracji bretońskiego nacjonalizmu.

Zorganizowany opór Bretończyków wobec francuskiej „inkorporacji” Bretanii, a raczej aneksji ich kraju rozpoczął się w 1675 roku od od tak zwanego „Powstania Czerwonych Beretów” (od koloru nakryć głowy noszonych przez Bretończyków w trakcie walk). Rewolta ta miała charakter antypodatkowy, głównie objęła zasięgiem tereny Dolnej Bretanii (patrz mapki).

Po jego upadku, w latach 1718–1720, doszło do poważniejszego wystąpienia, znanego jako „Konspiracja Pontcalleca”. W jej trakcie w Bretanii wyładowało między innymi 2000 żołnierzy irlandzkich, zwierbowanych przez hiszpańskiego wroga królestwa Francji – Filipa V. Armia ta okazała się bezwartościowa wobec francuskiego korpusu ekspedycyjnego, liczącego 15 000 ludzi.

Mimo braku poparcia wśród miejscowej ludności francuska dywizja, samą swoją obecnością, zmusiła Irlandczyków i Bretończyków do zaprzestania walk. Przywódca ruchu, Pontcallec, został aresztowany 28 grudnia 1719 roku. W pierwszych miesiącach następnego roku wyłapano i uwięziono kolejnych 70 uczestników buntu.

Kolejne wydarzenia w historii Francji miały ogromne znaczenie dla teorii i założeń nowoczesnego bretońskiego ruchu nacjonalistycznego, w tym założycieli „Bezen Perrot”.

W 1789 roku Bretończycy początkowo poparli idee Wielkiej Rewolucji. Ta postawa szybko jednak zmieniła się o 180 stopni, kiedy to Dyrektoriat unieważnił istnienie Bretanii w tradycyjnym kształcie, dzieląc ją na 5 departamentów. W regionie zawrzało, w roku 1794 Bretania stała się centrum ruchu kontrrewolucyjnego „Szuanów”². Zostali oni pokonani przez rewolucyjne wojsko generała Loche’a w 1796 roku. Ostatnie ogniska oporu zlikwidowano dopiero w cztery lata później.

Powyższe wydarzenia, a w szczególności wojna partyzancka Szuanów, stanowiły kolejny element XX-wiecznej doktryny bardziej wojenniczego skrzydła bretońskiego nacjonalizmu.

Nie należy też zapominać kolosalnej roli, odgrywanej przez bretoński kościół katolicki w rozwoju nacjonalizmu w tym kraju, szczególnie w okresie prześladowań katolików przez Rewolucję Francuską, co w konsekwencji spowodowało długoletnie skrzyżowanie się interesów bretońskiego odrodzenia narodowego z szukanowaną wiarą.

Ostatecznie nazwa „Bezen Perrot” pochodzi od nazwiska bretońskiego księdza, zamordowanego przez francuski Ruch Oporu w 1943 roku. Ksiądz Abbe Perrot był zawziętym orędownikiem bretońskiego języka, co spowodowało posądzenia o kolaborację z Niemcami i jego śmierć w zamachu ze strony komunistycznych francuskich partyzantów.

Odbudowa tożsamości

W XX wiek bretoński nacjonalizm wkroczył z nowymi nadziejami i wzorami do naśladownictwa. Prze-

ważać zaczęły idee panceltyckie, ze ślepych niemalże zapatrzeniem w walkę o wolność Irlandii, która wielokrotnie potem przychodziła z pomocą, w momentach zagrożenia członków ruchu narodowego, z chronieniem byłych żołnierzy „Bezen Perrot” po II wojny światowej łącznie.

Póki co Bretończycy z uwagą śledzili takie inicjatywy jak irlandzka „Brygada McBride’a”, walcząca po stronie Burów w wojnie z Wielką Brytanią, czy kilka lat później plany utworzenia irlandzkiego legionu po niemieckiej stronie w trakcie I wojny światowej.

Jak już wspomniałem, zdecydowanie najbardziej podzielał na wyobraźnię Bretończyków zryw irlandzki z Dublinie – powstanie wielkanocne 1916 roku. Właśnie po tych wydarzeniach nacjonalista bretoński Camille la Mercier d’Erm opracował teorię o potencjale wykorzystania francuskiego „kłopotu” (czytaj – I wojny światowej), jako bretońskiej szansy. Należało jednak wszystko rozegrać lepiej od straceńczej epopei IRA (Irlandzkiej Armii Republikańskiej) i ICA (socjalistycznej Irlandzkiej Armii Obywatelskiej), zakończonej klęską na ulicach stolicy Zielonej Wypsy.

O wydanej w 1932 roku biografii bohatera powstania wielkanocnego Patricka Pearse’a, wydanej przez bretońskiego narodowca Louis Le Roux, pisał niejaki Carn (kolejny bretoński nacjonalistyczny pisarz), w 1975 roku: *Bohaterowie Powstania Wielkanocnego, z Pearsem na czele, stali się także naszymi bohaterami, wespół z bretońskimi męczennikami z przeszłości, nawet bardziej namacalnymi, jako że los dał nam szansę bycia świadkami ich poświęcenia. Powstanie Wielkanocne było dla nas wyraźnym wezwaniem do Odrodzenia. Zmarli śmiercią męczenników bojownicy irlandzcy, zastąpili w naszych umysłach od dawna nieżyjące postaci bretońskiej*

W trakcie obrad władz Bagadoù Stourm („młodzieżówki” Bretońskiej Partii Narodowej), przemawia jej przywódca – Yann Goulet [Fot. Blog de Lotharingie]



historii, to wszystko zawdzięczamy wielkiemu dziełu Louisa Le Roux...

Neven Henaff: ojciec założyciel „Bezen Perrot”

Pod tym egzotycznym bretońskim nazwiskiem kryje się nie kto inny, jak Celestin Láine, założyciel „Bezen Perrot”. Przyszły współpracownik niemieckiej SD (Sicherheitsdienst) urodził się w Nantes w 1908 roku, a wychowywał się w rdzennie bretońskim miasteczku Ploudalmezeau. Uczęszczał do elitarniej technicznej Ecole Centrale w Nantes.

W tamtym czasie rozpoczęły się jego związki z bretońskim ruchem separatystycznym. Nie jest jednak prawdą, że dołączył do grupy Kentoc’h Mervel [dosłownie: „Szybciej Śmierć” – przyp. aut.], założonej w 1929 roku przez niejakiego Guillaume Berthou, choć Berthou próbował Láine’a zwerbować.

Za to w 1930 roku Láine wkroczył na ścieżkę terroryzmu, współorganizując z Hervé Helloco organizację „Gwenn-ha-Du” [bret.: „Białe i Czarne” – przyp. aut.]. Nazwa „Gwenn-ha-Du” pochodziła od kolorów „nacjonalistycznej” bretońskiej flagi, zaprojektowanej w 1925 roku, przez Morvana Machala. Mniej więcej w tamtym okresie Láine opublikował artykuł „Irlande et Prusse” („Irlandia i Prusy”), określając swoje pozornie kompletnie odmienne ustrojowo wzory – republikańską Irlandię i autorytarne Królestwo Prus, jako podstawę założenia bretońskiego wojującego nacjonalizmu.

Przypuszcza się, że właśnie wtedy Celestin skonstruował pierwszą bombę. Korzystał przy tym z nitrogliceryny, umieszczonej w kartonie po skondensowanym mleku i detonatora, dostarczonego przez pracownika lokalnego



Pierwsza strona gazety bretońskich nacjonalistów „Breiz Atao”, upamiętniająca irlandzkie powstanie wielkanocne 1916 roku (1935) [Fot. ww4.uwm.edu]

oddziału francuskich Lasów Państwowych.

Niestuszenie posądza się Láine’a o wysadzenie w powietrze Pomnika Unii Francusko-Bretońskiej w Rennes 7 sierpnia 1932 roku. W rzeczywistości za tym bardzo śmiałym aktem demonstracji bretońskiego nacjonalizmu stał André Geffroy. W wyniku eksplozji wyłeciały wszystkie szyby w promieniu 100 metrów.

Láine konsekwentnie dążył do kopiowania irlandzkich wzorców. W 1936 roku wyodrębnił z grona podobnych sobie bretońskich „jastrzębi” 12-osobowy oddział „Kadervenn” [bret. dosłownie „Przyrząd Bojowy” – przyp. aut.].

Nowi rekruci „Kadervenn” szkoleni byli w lasach regionu Landes de Lanvaux, na północ od Vannes. Miało to miejsce od 1938 roku. Po tych „ćwiczeniach bojowych” Láine wyjechał po raz pierwszy do III Rzeszy, aby zorganizować przy współudziale Abwehry przerzut broni do Bretanii. Statek szmuglujący „prezenty” od niemieckiego wywiadu, o nazwie „Gwalarn”, rozbił się jednak na skałach niegościnnego wybrzeża koło Locquirec, w nocy z 8 na 9 sierpnia 1939 roku. Ładunek, szczęśliwie dla bretońskich nacjonalistów, udało się jednak uratować i ukryć na plebanii kościoła w Boquen. Pomagał w operacji ksiądz katolicki, niejaki ojciec Perrot.

Dla różnych (o czym poniżej) frakcji bretońskiego ruchu narodowego nadchodził czas próby – II wojna światowa. W jej trakcie wielu z obrońców „Gwenn-ha-Du”

zyskało sobie miano najbardziej zaangażowanych kolaborantów nazi-stowskich Niemiec.

Bretoński nacjonalizm w przededniu wybuchu II wojny światowej

U progu katastrofy II wojny światowej Bretończycy walczący w taki czy inny sposób o większe rozpoznanie swojej sprawy podzieleni byli z grubsza na trzy obozy: regionalistów, federalistów i separatystów.

Niewątpliwie najliczniejszą grupę stanowili ludzie skupieni wokół Bretońskiej Partii Narodowej [franc.: Parti National Breton – przyp. aut.]. PNB powstała po kongresie nacjonalistów w Guingamp w 1931 roku, w trakcie którego grupa radykałów opuściła szeregi Bretońskiej Partii Autonomistów (PAB). Po drodze jeszcze byli działacze PAB, na czele z Morvanem Marchalem, założyli Bretońską Ligę Federalistyczną (BFL). Z niej to ostatecznie wyodrębnił się prowadzeni przez Oriela Mordrela radykałowie, Bretońska Partia Narodowa.

Organizacja o tej nazwie istniała już w latach 1911–1914. Kongres „reanimacyjny” PNB odbył się w Landerneau 27 grudnia 1931 roku. PNB jednoznacznie wzorowała się na partiach faszystowskich, powstających wtedy w Europie jak grzyby po deszczu. Idee pancełtyckie także stanowiły trzon manifestu PNB. Partię zdelegalizowano we Francji, jako jawnie pronazistowską, 20 października 1939 roku. Część byłych działaczy PNB w 1941 roku ogłosiła powstanie Bretońskiego Narodowo-Socjalistycznego Ruchu Robotników.

W sukurs Bretończykom przyszlizli Niemcy, za wszelką cenę chcący zapobiec wybuchowi wojny z Francją, a po wrześniu 1939 roku, jedności tego kraju. Nazistowscy teoretycy rasy planowali wyodrębnić z tego kraju Flandrię Francuską³ i Bretanię, a także uznać wszelkie inne regionalizmy, zwalczane nad Sekwaną od czasów Wielkiej Rewolucji.

Naziści nie uznawali Bretończyków za „podludzi”, lecz wyróżniali ich jako „czystą celtycką rasę”. Te teorie szły w parze z publikacjami Mordela czy Láine’a. Niemcy podkreślali, rzekome oczywiście, ślady „aryjskiego” pochodzenia Bretończyków.



Demonstracja siły w trakcie zjazdu „Bagadoù Stourm”. Gołym okiem widać inspirację faszystowskim włoskim i niemieckim narodowym socjalizmem [Fot. tumblr.com]

Nie wszyscy nacjonaści w Bretanii przyjęli „brunatny” kurs PNB. Popularnym stanowiskiem była opcja konserwatywno-katolicka, głoszona między innymi przez ojca Perrot. Kościół bretoński jawnie nienawidził „pogańskich” narodowych socjalistów. Powracały echa rojalistycznego powstania w Wandei i antyjakobińskiej postawy fanatycznie oddanych katolicyzmowi nacjonalistów w Bretanii.

Początki okupacji, stosunek do Niemców i kolaboracyjnego rządu Vichy

W momencie ogłoszenia mobilizacji, we wrześniu 1939 roku, Láine, oficer rezerwy, zgłosił się do swojego oddziału, podobno ku osłupieniu swoich własnych towarzyszy, z wydziału bezpieczeństwa wewnętrznego „Kadervenn” [Service Spécial – przyp. aut.].

Jego bliski współpracownik Louis Feutren tymczasem wspominał później o istnieniu rozkazu dla członków „Kadervenn”, o przechodzeniu na niemiecką stronę przy pierwszej nadarzającej się możliwości.

Skorzystaliby z tego dwaj nacjonaści, lider PNB Olier Modrel i Fanch Deabauvais, którzy uciekli do Niemiec, przy współudziale bretońskiego kontaktu w Brukseli – „Freda” Moysse. Tam oczekiwali już na nich tacy niemieccy „celtofile”, jak dr Hans-Otto Wagner. On to właśnie asystował przywódcy PNB i jego towarzyszom w zadowoływaniu się w Berlinie. Operację wspierał też aktywnie Kurt Haller, dyrektor Niemieckiego Towarzystwa Badań Celtyckich.

W szerokim gronie zwolenników „sprawy bretońskiej” w III Rzeszy wyróżniały się również takie po-

stacie, jak baron Shenk von Stauffenberg i Friedrich Hielscher. Ten ostatni uważany był powszechnie za „nazistowskiego lewicowca”, obracającego się w przeszłości w kręgu braci Strasser⁴.

W październiku 1939 roku, służący we francuskiej armii Láine (w stopniu porucznika rezerwy), został skazany na 5 miesięcy więzienia za szerzenie defetyzmu w szeregach swojego oddziału.

Taka postawa była dość szeroko rozpowszechniona wśród bretońskich żołnierzy, otwarcie mówiących o tym, że rząd w Paryżu znowu poświęci ich w wojnie z Niemcami, tak jak 70 lat wcześniej Armię Bretanii [franc.: „Armée de Bretagne” – przyp. aut.] generała Keratry’ego, w trakcie przegranej wojny francusko-pruskiej 1870 roku.

W kwietniu 1940 roku w mieście Krems, w Protektoracie Czech i Moraw, nadawać zaczęła bretońska stacja radiowa „Radio Breiz”. Treści puszczane w eter sprawdzane były przed edycją przez niemieckich naukowców, Juliusa Pokornego i Ludwiga Mulhausena. Dumni z istnienia własnej stacji nadawczej Bretończycy określali inicjatywę jako „100% bretońska radiowa wersja „Breiz Atao”⁵.

Jeńcy bretońscy po katastrofie czerwca 1940 roku byli w miarę możliwości zwalniani do domów, po udowodnieniu wcześniejszego zaangażowania w ruch nacjonalistyczny.



„Bretania dla Bretończyków” – takie jest przesłanie graffiti, udokumentowanego na łamach „Breiz Atao” (1938) [Fot. breizatao.com]

Przez krótką chwilę, po klęsce Francji latem 1940 roku, Bretończykom wydawało się, że jakaś forma państwowości czy też szerokiej autonomii jest na wyciągnięcie ręki. Niemcy bowiem wyznaczyli wojskowego gubernatora, z władzą dokładnie obejmującą całość historycznych 5 departamentów Bretanii. Rozpowszechniona była też plotka o rozpoczętej jakoby operacji drukowania bretońskich banknotów.

Kiedy jednak Niemcy zdecydowali się na zaaprobowanie formuły kolaboracyjnych władz Francji w Vichy, nadzieje Celtów prysnęły jak mydlana bańka. Zakazano wręcz wszelkich manifestacji bretońskiej tożsamości, nie wspominając już o teoretycznym ogłoszeniu „Wolnej Bretanii” – o czym marzyli byli członkowie PNB.

Dostarczona wcześniej za pieniądze Abwehry broń, według okupantów, miała pozostać nieużyta, szczególnie wobec francuskich przedstawicieli rządu Petáina⁶ w Bretanii.

Nieudaną próbą ogłoszenia niepodległości Bretanii, lub chociażby zmanifestowania gotowości powołania bretońskiego rządu, stała się powołana w lipcu 1940 roku w Pontivy tzw. Bretońska Rada Narodowa [franc.: Conseil National Breton – przyp. aut.]. Za inicjatywą stał, uwolniony przez członków „Kadervenn” z więzienia, Láine. Niemieccy okupanci natychmiast storpedowali tzw. deklarację z Pontivy.

Po fasku Pontivy, Láine i jego grupa nie zwolnili tempa reorganizacji ruchu nacjonalistycznego. Zmieniono nazwę „Kadervenn” na „Lu Brezon” [Armia Bretońska – przyp. aut.]. Planowano ponowne ćwiczenia bojowe tego, według założycieli, załóżka niezależnej siły zbrojnej Bretanii.

Po zorganizowanej w Montoire konferencji [październik 1940 rok – przyp. aut.], Niemcy przystali na



Przysięga członków „Bagadoù Stourm” [Fot. disuj.wordpress.com]

Jedno z przedwojennych spotkań członków Bretońskiej Partii Narodowej (PNB). Ozdobne proporczyki pod sufitem pomieszczenia są naprzemiennie kolorów białego i czarnego, narodowych barw Bretanii [Fot. www4.uwm.edu]

INNE

tolerowanie ruchów mniejszościowych we Francji Vichy pod warunkiem nieprovokowania francuskich kolaborantów. Wystawiano więc bretońskim separatystom przepustki na podróżowanie pomiędzy strefami okupowaną i wolną, jak również dodatkowe bony na paliwo. Na tym kończyła się jednak niemiecka „pomoc”.

Niemiecki teoretyk rasy Rudolf Schlichting objechał Bretanię ze swoim zespołem „naukowców”. Raportował on do swoich przełożonych w Berlinie w taki oto sposób: *z rasowego punktu widzenia nie powinno być problemu z germanizacją Bretończyków. Ewidentnie nie mamy żadnego interesu w promocii i rozwoju języka bretońskiego. Język francuski jakkolwiek zostanie zastąpiony niemieckim. W ciągu jednego pokolenia istnieje szansa, że Bretania stanie się krajem w przeważającym stopniu niemieckim* [sic! – podkreśl. aut.].

Tymczasem Bretońska Partia Narodowa po raz kolejny „powstała z martwych” jesienią 1940 roku. Rozwiązana i zdelegalizowana przez francuskie władze przed wybuchem wojny pozostała zorganizowana w konspiracji aż do zajęcia Francji przez III Rzeszę.

Przywódcy PNB, tacy jak Alan Heusaff czy Morvan Lebesque, rozpoczęli jawną kolaborację z Niemcami, w mniejszym lub większym stopniu.

15 grudnia 1940 roku 46 bretońskich polityków wysłało petycję do Vichy z prośbą o ustanowienie „autonomii administracyjnej”. W odpowiedzi, 22 stycznia 1941 roku, Petáin wyznaczył Hervé Burdesa de Guébrianta na prezydenta quasi-bretońskiej Narodowej Komisji dla Współpracy Rolniczej.

Regionaliści bretońscy, stojący w opozycji do PNB, rozpoczęli publikację periodyku „La Bretagne” pod redakcją Yann’a Fouéré. Pierwszy numer tego pisma ukazał się 21 marca 1941 roku.

Nie wszyscy Bretończycy przyjmowali tak ugodowe wobec Vichy stanowisko. Wyróżniał się tu wspomniany wcześniej jawnie nazistowski Bretoński Narodowo-Socjalistyczny Ruch Robotników, powołany został do życia w początkowych miesiącach 1941 roku przez Théophile’a Jeusetta.

Nawet dla większości PNB program BNSRR był krokiem za daleko. Zresztą Jeusett, w swojej 25-punktowej deklaracji progra-



W pełni umundurowany członek „Bagadoù Stourm”. Widoczna praktycznie skopiowana z mundurów SA opaska na lewym rękawie zamiast swastyki zawierająca celtycki „triskelion” [Fot. rennes70-e-ormeaux.fr]



Olier Mordrel, duchowy i ideologiczny przywódca bretońskich nacjonalistów przed wojną, w trakcie kolaboracji z Niemcami w latach 1940–1945 [Fot. breizatao.com]

mowej, odrzucał współpracę z Anglią, jak również z Niemcami, nie mówiąc o Wolnej Francji, czy też rządowi Vichy. Określał on chłopów bretońskich jako trzon przyszłej rewolucji narodowej.

Zaadoptował on na emblemat swojego ruchu flagę przywołującą jawne skojarzenia z NSDAP. Heraldyczny czarny znak bretoński „ermine” wpisany był w biały okrąg na czerwonym tle (sztyndar zaprojektował kilka lat wcześniej Oriel Mordel). BSNRR zdobył grupkę zwolenników w fabrykach i na farmach okolicy Ille-et-Vilaine. Spotkali się oni około 20 razy, w zmienianych z powodów konspiracyjnych różnych restauracjach w Rennes.

Ciekawostką jest fakt współpracy Jeusetta z małym kręgiem komunistycznych separatystów bretońskich, potwierdzający teorię o warunkowej bliskości skrajnej lewicy i prawicy w określonych okolicznościach. BSNRR przestał istnieć pod koniec 1941 roku. Za ich najważniejszą „akcję” uchodzi zniszczenie pomnika „zdrajcy” Bertranda du Guesclina⁷.

W końcu 1940 roku duża grupa bretońskich nacjonalistów, z takimi postaciami jak Kalondan, Job Loyant, André Lajat i Yves Favre ul-Ronarc’h [byli przywódca PNB w dystrykcie Loire-Atlantique – przyp. aut.] opracowała program ruchu pod nazwą „Brezona”. Określał on Bretończyków jako „Rasę Panów”, deklarował powstanie „społeczeństwa narodowego” oraz „Rządu Elit”.

Aby zapobiec przejściu władzy nad PNB przez tę powołaną „ad hoc” organizację, jeden z przywódców PNB – Yann Goulet pojawił się w Nantes uzbrojony w rewolwer, w otoczeniu umundurowanych członków młodzieżówki partyjnej „Bagadoù Stourm”.

Goulet ogłosił „polityczną ekskomunikę” wobec autorów koncepcji „Brezony”. Spotkanie partyjne PNB w Nantes, na którym to „Brezona” miała nadzieję zastąpić Bretońską Partię Narodową, przebiegło, skut-

kiem wystąpienia Gouleta, bez żadnych zakłóceń.

Korzenie „Bezen Perrot”

5 czerwca 1941 roku Niemcy postanowili wypełnić, uzgodniony z rządem Vichy w Montoire, punkt umowy zakładający rozbrojenie bretońskich nacjonalistów.

Ogłoszenie o przymusie oddania broni zbiegło się ze zwiększeniem aktywności administracji Vichy w Nantes, wobec wzrastających w Bretanii nastrojów separatystycznych. Niemcy spostrzegli, że pozbawieni możliwości samoobrony przed ruchem oporu bretońscy kolaboranci będą winić okupantów za wszelkie straty ludzkie które poniosą.

Poza tym stało się szybko jasne, że rząd Vichy, w zaistniałej sytuacji, również stanie się obiektem wzmożonych ataków bojowo nastawionych Celtów, widzących w ludziach Petáina opresyjną władzę centralną.

Uaktywniła się w tym momencie „Gwenn-ha-Du”, oficjalnie нефunkcjonująca od 1938 roku. Oświadczenie firmowane przez tę organizację głosiło: *Każdy atak na jedność Bretanii będzie uznany za akt przestępczy i spowoduje naszą natychmiastową reakcję, jeśli to konieczne, także z użyciem przemocy. Z tym powołaniem będziemy popierani przez całość narodu...*

Na odpowiedź „z użyciem przemocy” nie trzeba było czekać zbyt długo. Kilka dni po powyższej deklaracji posterunek żandarmerii Vichy w Carhaix stał się obiektem ataku bombowego bretońskich narodowców. Oficjalnie „Gwenn-ha-Du” nie przyznała się do przeprowadzenia zamachu.

Niemcy zareagowali szybko i zdecydowanie. Zażądali od Láine’a natychmiastowego rozbrojenia jego „armii”, „Lu Brezon”. Jego ludzie mieli oddać swoje pistolety i karabiny w prefekturze Vichy w Rennes, co samo w sobie było wielkim policzkiem, wymierzonym w bretońskie aspiracje narodowe.

Część miejscowych dowódców średniego szczebla Wehrmachtu, wspólnie z agentami Abwehry, nie ufała jednak absolutnie władzom Vichy. Planowali więc zgromadzić w jednym miejscu, a następnie przebazować „Die Bretonen” z dala od zachodniej Francji.

Miało to ocalić wartościowego sojusznika na przyszłą nieuniknioną



Sztyndar „Bagadoù Stourm” – rekonstrukcja powojenna [Fot. crwflags.com]

walkę ze zbierającym siły francuskim podziemiem „Gaullistowskim”.

Dlatego też, ze strony tych okupacyjnych podmiotów, nie było absolutnie żadnych kłopotliwych pytań w stronę „Lu Brezon”, odnoszących się do zadziwiająco znikomej liczby pistoletów i karabinów, zdanych przedstawicielom policji Vichy.

Ślepa uliczka – bezwarunkowa kolaboracja

22 czerwca 1941 roku Hitler, według niektórych, przegrał II wojnę światową, atakując Związek Radziecki. Bezpośrednim skutkiem planu „Barbarossa” we Francji było liczne osłabienie sił okupanta, potrzebującego dodatkowych sił na Froncie Wschodnim. Dlatego też Niemcy, oprócz oddawania lokalnie władzy administracyjnej urzędnikom Vichy, stanęli przed trudnym zadaniem walki z partyzantami francuskimi, za pomocą mocno ograniczonych środków i materiału ludzkiego.

Wzmogły się szczególnie akcje bojowe komunistów, z „Francs-tireurs et partisans français” (FTP, zbrojnego ramienia Francuskiej Partii Komunistycznej). Po Stalingradzie jeszcze bardziej uwidoczniła się działalność FTP, również na terenie Bretanii. Spontanicznie powstawać zaczęły też nieregularne oddziały partyzanckie, nieustannie nękające niemieckie linie zaopatrzeniowe, jak również wymierzające kary na kolaborantach wszelkiej maści, w tym Bretończykach.

Fala młodzieży wzmocniła szeregi „maquis”⁸ po ogłoszeniu obowiązkowego zaciągu do przymusowej pracy w Niemczech [franc.: Service du travail obliatoire STO – przyp. aut.] w czerwcu 1942 roku.

Nie spełniły się nadzieje członków „Gwenn-ha-Du” na zwiększone represje rządu Vichy wobec Bretończyków, a tym samym zwiększenie popularności nacjonalistów w Bretanii. Kolaboranci Petáina mieli o wiele bardziej palące problemy na głowie w postaci metodycznej eliminacji przedstawicieli reżimu, przez coraz śmielszy ruch oporu.

Niemcy nie mieli żadnej litości dla łapanych partyzantów, którzy trafiali w ręce SD (Służba Bezpieczeństwa SS), a i to było chyba w sumie najmniej drastyczne rozwiązanie. Jeśli bowiem „maqui” przejęty został przez kolaboracyjne oddziały, w rodzaju Franc-Gar-



Twórca „Bezen Perrot” – Celestine Láine (bret. Neven Henaff), w mundurze porucznika Armii Francuskiej, po mobilizacji w 1940 roku [Fot. www4.uwm.edu]

de [specjalna komórka „Milice”⁹ – złowrogiej policji Vichy – przyp. aut.], albo Groupe d’Action (podobny pododdział jawnie faszystowskiej Francuskiej Partii Ludowej¹⁰), jego los był przesądzony. Z katowni Vichy nie istniała inna droga wyjścia jak na drugi świat, podczas gdy wielu „maquis” z rąk SS trafiło do obozów ciężkiej pracy.

Już niebawem Franc-Garde i Groupe d’Action wzmocnione miały być przez lokalne bretońskie struktury, współpracujące z III Rzeszą z zupełnie innego powodu niż vichystowscy oprawcy.

Tymczasem w bretońskim ruchu narodowym pogłębiały się podziały. „Wyczekujący” z PNB coraz częściej byli atakowani za pasywną postawę przez radykałów z „Lu Brezon”. Katastrofą dla ruchu stała się też dezercja całej komórki „Liberté” [ze składu „Huŋców Bojowych” mło-

Oddział „Liberté” [franc. „Wolność” – przyp. aut.], ze składu „Bagadoù Stourm”, w trakcie ćwiczeń w 1943 roku. Niedługo po zrobieniu tego zdjęcia członkowie tego oddziału w całości przeszli na stronę francuskiego ruchu oporu [Fot. fr.academic.ru]

dzieżówki PNB Bagadoù Stourm – przyp. aut.] do ruchu oporu.

Przepowiadany przez teoretyków bretońskiego ruchu narodowego konflikt lokalny nie przybrał więc charakteru walki Bretończyków z Francuzami. Rozpoczęła się za to, praktycznie rzecz biorąc, zacięła wojna domowa. Niesłychanie trudno również było rozpoznać wszystkie strony wynikłego „zamieszania”.

Bretoński nacjonalista Olier Mordrel, na łamach „Breiz Atao”, nakreślił ramy sytuacyjne w ten sposób: *po jednej stronie Bretończycy związani z międzynarodowym komunizmem, anglosaskim kapitalizmem i „gaullistowskim” rewanżyzmem. Naprzeciwko nich Niemcy, międzynarodowy ruch faszystowski, mniejszość Bretończyków oraz francuscy kolaboranci...*

Frakcja Láine’a dramatycznie traciła grunt pod nogami, nie tylko w szerszej perspektywie, ale też w kurczącym się środowisku bretońskiego nacjonalizmu.

Oblicza zdrady – podwaliny pod bretońską SS

We wrześniu 1943 roku partyzant francuski zastrzelił Yann’a Briclera, szefa sekcji PNB w Quimper. Jego kuzyn Mordrel opisywał potem, że dla grona wojujących nacjonalistów fakt ten był jak lont dla beczki prochu. Postępująca izolacja bretońskich kolaborantów przypieczętowana została przez decyzję lokalnych władz kościoła katolickiego o odmowie pogrzebu, w tym obrządku zamordowanemu aktywiście PNB.



Powodem były oczywiście po-
gańskie elementy ideologii tego
skrzydła narodowców, stojące
w sprzeczności z dominującym ka-
tolicyzmem ogromnej większości
narodu bretońskiego. W trakcie po-
grzebu członkowie PNB musieli być
chronieni przed rozwścieczonym
tłumem przez niemiecką żandar-
merię wojskową. Wkrótce potem,
po przeżyciu jednej próby zamachu,
z rąk „maquis” zginął członek Se-
rvice Spécial – Yves Kerhoas.

Wśród PNB zawrzało, otwarcie
domagano się od Niemców wyda-
nia broni dla samoobrony organi-
zacji. Niektórzy nieśmiało zaczęli
napominać o potrzebie skontaktowa-
nia się, w celu uzbrojenia PNB,
z Brytyjczykami i Amerykanami. Ta
nadzieja podyktowana była faktem
opanowania francuskiego ruchu
oporu w Bretanii przez elementy
komunistyczne, zatem wrogów za-
chodniego porządku demokratycz-
nego.

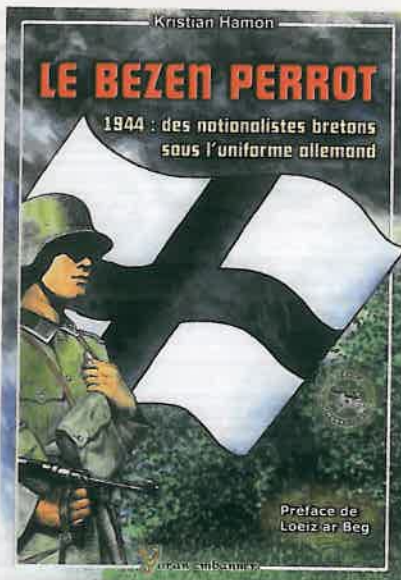
Grupy, takie jak „Stur” Olier
Mordrela czy „Brezona” [nie my-
lić z opisaną wcześniej „Brezoną”
z roku 1940 – przyp. aut.] z miasta
Lorient, zupełnie jawnie głosić za-
częły czysty narodowy socjalizm.

Bretończycy znaleźli się w pa-
radoksalnej sytuacji. Słusznie wie-
rząc, że reżim Vichy rozpadnie
się jak domek z kart w momencie
alianckiej inwazji, ciągle zakładali
oni opcję ogłoszenia bretońskiej
państwowości przez Niemców.
Równocześnie nie brali pod uwagę
dołączenia do francuskich jedno-
stek kolaboracyjnych, jak Legion
Przeciwko Bolszewizmowi¹¹, przy-
czyną tego było traktowanie przez
bretońskich nacjonalistów Francji
jako wroga numer jeden.

Dochodziło do zupełnie absur-
dalnych inicjatyw. Mordrel wskre-
sił ideę SAGI (bret.: Strollad ar
Gelted Adsavet – Odrodzona Unia
Celtów), zakładającą „czystki et-
niczne” wobec faktycznych i wy-
imaginowanych politycznych i ra-
sowych „wrogów” Bretanii. Z kolei
Guy Vissault de Coetlogon otwarcie
głosił gotowość do „eliminacji” na-
wet do 90% bretońskiej populacji,
gdyby tylko miało to przynieść nie-
podległość Bretanii.

W końcu 1943 roku Láine cią-
gle wierzył w niemiecką potęgę mi-
litarną i możliwość ostatecznego
zwycięstwa III Rzeszy. Dla podkre-
ślenia jednak elastyczności ruchu
narodowego zmienił nazwę swojej
grupy na „Bezen Kadoudal” (Od-
dział Kadoudal), przyjmując imię

Okladka jednej z fran-
cuskich powojennych
książek o „Bezen Perrot”.
Ciekawostką jest motyw
zapożyczony z niemiec-
kich plakatów werbun-
kowych z lat wojny dla
ochotników skandynaw-
skich i z krajów Benelu-
xu. Dla Bretończyków
nigdy takich plakatów
nie wykonano, okładka
ma wyłącznie pokazać
charakter kolaboracji
„Bezen Perrot” z Niem-
cami, w wielu punk-
tach tożsamy z innymi
zachodnioeuropejskimi
rekrutami Waffen SS [Fot.
yoran-embanner.com]



Ochotnik bretoński ze
składu „Bezen Perrot” Au-
gustine Le Deuff „Verdier”,
pierwsza śmiertelna ofia-
ra jednostki, zabity w za-
machu przez członków
francuskiej partyzantki
[Fot. www4.uwm.edu]

bretońskiego bohatera narodowego,
który wspierany był przez Anglików.

Równocześnie bezwarunkowo
zaoferował Niemcom przekazanie
oddziału do służby antypartyzan-
ckiej, chcąc chronić swoich „żołnie-
rzy” przed nasilającymi się atakami
ruchu oporu. Láine żył iluzją, że
fakt stworzenia czysto bretońskiej
jednostki w jakiegokolwiek formie
spowoduje stworzenie pomostu hi-
storycznego z ostatnią niezależną
bretońską armią w historii spod St-
-Aubin.

Towarzysz Láine’a, Louis Feu-
tren [dosłużył się stopnia obe-
rscharfuhrera SS w „Bezen Perrot”
– przyp. aut.], wspominał: *próbował*
[Láine – przyp. aut.] *spowodować*
skierowanie nas do służby, choćby

*nawet jako oddziału ochrony ko-
lei... wszystko było tylko wystę-
pować oficjalnie w mundurze...*

Według świadków Láine’owi
chodziło też głównie o to, żeby
Bretończycy nie weszli w skład
złowrogięgo SD.

Stało się jednak inaczej,
a wszystko przez desperację na-
zistów, którzy potrzebowali od-
danych kolaborantów „na już”,
także w celu stworzenia lokalnej
przeciwwagi, dla coraz bardziej
niepewnego rządu w Vichy. Rów-
nocześnie bretońscy wyznawcy
nazizmu nie stali na żadnej pozy-
cji, do negocjacji swojego statusu
w roli pomocników okupanta.

Droga bez odwrotu – SS „Bezen Perrot”

Ostatecznie ludzie Láine’a zo-
stali zwerbowani do Sicherheitspo-
lizeli (SD). Członkowie Bezen Ka-
doudal mieli, według swoich przy-
wódców, występować w niemieckim
mundurze, ale jako bretońscy żoł-
nierze walczący ze zniechędzo-
nym wrogiem – Francją. Ustalono
też, z niemieckimi oficerami łączni-
kowymi, zasadę prowadzenia przez
oddział akcji wyłącznie na terenie
Bretanii.

Do powyższej sytuacji doprowa-
dził ślepy fanatyzm Láine’a i jego
najbliższych współpracowników,
w chwili gdzie jasne były dwie
rzeczy, że Niemcy nie będą w sta-
nie i nie dysponują środkami, aby



Oddział „Milice Francaise”, kolaboracyjnej jednostki paramilitarnej rządu Vichy. „Bezen Perrot” musiało, aczkolwiek nie-
chętnie, współpracować z „Milice” w tropieniu francuskich patriotów. Zwraca uwagę wyposażenie Francuzów w zdobyczną
broń produkcji brytyjskiej: ręczne karabiny maszynowe Bren [Fot. le70e.fr]

„nadać” Bretanii niepodległość oraz że sami Bretończycy w przygniatającej większości nie popierają żadnej formy kolaboracji z nazistami.

Klamrą spinającą niejako dalsze koleje losu bretońskich esesmanów stało się zabójstwo ojca Yanna-Varri Perrota. Przywódca bretońskiej organizacji tożsamościowej Bleun-Brug Perrot współtworzył także provichystowską Konsultacyjną Radę Bretanii [franc.: Conseil Consultatif de Bretagne – CCB przyp. aut.]. Bardzo aktywny jako bretoński nacjonalista, Perrot szefował także pismu „Feiz ha Breiz” [bret.: „Wiara i Bretania” – przyp. aut.]. Dla Perrota wzorem kolaboracji z Hitlerem było marionetkowe, klerykalno-faszystowskie „państwo” słowackie, kierowane przez księdza Tiso¹².

Oddanie Perrota sprawie bretońskiej stało się bardzo kłopotliwe dla wyższej hierarchii kościoła katolickiego w Bretanii, uznającego Petaina i jego Etat français [Państwo Francuskie – przyp. aut.]. Dlatego też został on skierowany na parafię do miasta Scrignac, bardzo lewicowego i przeciwnego jakimkolwiek formom bretońskiej autonomii.

Jak pamiętamy, to właśnie Perrot w 1939 roku pomagał w ukryciu przemycanej broni, podarowanej Bretończykom przez Abwehrę. Ciężko byłoby jednak stwierdzić, że abbe [ojca – przyp. aut.] Perrota łączyły jakieś szczególne więzy przyjaźni z neopoganinem Láine. Współpracowali oni dla jednej sprawy – bretońskiego nacjonalizmu – nie mając wspólnej platformy programowej.

Zamach na Perrota miał pokazać wszystkim kolaborantom, że szczególnie lewicowa część ruchu oporu traktuje ich wszystkich tak samo, niezależnie od niuansów i podziałów na bretońskiej miniscenie politycznej. Koniec końców, kula zamachowca o komunistycznej proveniencji dosięgła Perrota na skrzyżowaniu dróg w okolicy Scrignac, 12 grudnia 1943 roku.

Zabójstwo katolickiego księdza na moment wzburzyło większość Bretończyków, nawet tych niezangażowanych w żaden sposób w proniemiecki ruch narodowy. Dla Láine’a śmierć Perrota miała być katalizatorem, dla masowego wstąpienia młodych nacjonalistów w szeregi „Lu Brezon” (Armii Bretanii).

Tak oto najbardziej zniesławiona w historii bretońska organizacja – Bezen Kadoudal przyjęła nazwę „Bezen Perrot”, na zawsze wiążąc



Flaga bretońskiego ruchu narodowo-socjalistycznego. W białym okrąg wpisany jest średniowieczny bretoński znak heraldyczny „ermin” [Fot. crwflags.com]

imię księdza ze swoją haniebną działalnością. Ruch ten był głęboko przemyślany, miał bowiem wyraźnie zasugerować zjednoczenie całego ruchu narodowego od bliskich Perrotowi regionalistów, przez autonomistów, aż po bojowo nastawionych nacjonalistów.

Należy krótko omówić też kwestię, która ostatecznie, według mnie, skazała niejako „Bezen Perrot” na zapomnienie medialne, jeśli wziąć pod uwagę obecność (a raczej jej brak) historii tego oddziału wśród monografii pronazistowskich, europejskich kolaboracyjnych organizacji zbrojnych.

Otóż uważam, że główną przyczyną tego stanu jest brak jakichkolwiek oznaczeń narodowych na mundurach „Bezen Perrot”, które w ogóle nie różniły się od przepisowych sortów SD. Stało to w sprzeczności z oczekiwaniami głównie byłych członków Bagadoù Stourm [młodzieżówka PNB – przyp. aut.], chcących zachować bretoński charakter umundurowania, ze „szkockimi” nakryciami głowy i emblematem „triskel” na rękawach¹³.

Uniformy Bagadoù Stourm, zaprojektowane lata wcześniej przez przywódcę tej organizacji Yanna’a Gouleta i samego Láine’a, były powodem do dumy dla przywdziwiających je młodych Bretończyków.

Bagadoù Stourm bowiem, mimo nieuzbrojenia jej „żołnierzy” w broń

palną, okazjonalnie angażowała się w uliczne starcia z Fracuzami, w szczególności ze znenawidzoną policją Vichy. Funkcja BS, usadowiona była gdzieś pomiędzy młodzieżowym skautingiem a bojówką na wzór wczesnej SA, w Niemczech początku lat 30. „Zbrojne ramię” PNB liczyło w szczycie rozwoju (1942–43) około 400 członków.

Bezen Perrot od marca 1944 roku przywdziewało więc mundury „Feldgrau”, w niczym niewyróżniające ich nie tylko od regularnych niemieckich oddziałów, ale także od francuskich renegatów, którzy służyli w identycznych uniformach niemieckiemu okupantowi.

„Szlak bojowy” SS „Bezen Perrot” i inne odcienie bojowej kolaboracji

Tym samym na początku 1944 roku zaledwie, na kilka miesięcy przed „D Day” i początkiem wyzwolenia Francji, rozpoczęła się bojowa działalność Bretończyków w mundurach SS. Uczestniczyli aktywnie w aresztowaniach członków ruchu oporu, przejmowaniu transportów broni przeznaczonych dla „maquis” oraz przenikali w struktury francuskiej partyzantki.

Ważnym zadaniem stało się nasłuchiwanie przekazywanych drogą radiową w języku bretońskim informacji dla miejscowych „maquis”. Weterani z różnych frakcji francuskich patriotów niejednokrotnie wspominali o zaskoczeniu, kiedy „niemieccy” żołnierze, którzy ich aresztowali, rozmawiali między sobą płynnym bretońskim.

„Bezen Perrot” wyposażono początkowo jedynie w broń krótką. Jako straż Kwatery Głównej SD w Rennes nie potrzebowali w zasadzie niczego innego. Wiosną jednak, kiedy bretońscy esesmani rozpoczęli działania w terenie, konieczne okazało się ich uzbrojenie w pistolety maszynowe. Chcąc, nie chcąc, „Bezen Perrot”, w trakcie tropienia „maquis”, występował ramię w ramię z jedną z francuskich formacji kolaboranckich „Selbstschuttpolizei – SSP”, odzianej w prawie identyczne z „Milice” Vichy błękitne mundury.

Indywidualni członkowie „Bezen Perrot” szybko zaczęli „zapracowywać” na swoją reputację. Komentant połowy Bretończyków – Ange Péresse „Cocal” szczególnie się wyróżnił podczas akcji aresztowania

Kartka pamiątkowa na cześć ojca Perrot, komentarze pod zdjęciami w języku bretońskim [Fot. ar-gedour-mag.com]



wchodzących w skład francuskiego ruchu oporu republikańskich Hiszpanów, w wykrytej przez „Bezen Perrot” kryjówce. W maju 1944 roku żołnierz SS BP Auguste Le Deuff „Verdier” zastrzelony został przez pojmanego partyzanta, który przemycił pistolet w berecie. W tym samym starciu raniono też w rękę Goulvena Jacq'ua „Maout”. Le Deuff doczekał się pogrzebu wojskowego. W mowie pożegnalnej opisano go jako „niemieckiego żołnierza”.

Zaangażowanie SS BP wzrosło diametralnie po lądowaniu aliantów w sąsiedzkiej Normandii w czerwcu 1944 roku. Bretończycy weszli w kontakt bojowy z komandosami z armii Wolnej Francji, zrzuconymi ze spadochronami poza linią frontu. Na miejscu zginęli Yann Laizet „Stern” i Jean Larnicol „Gonidec”. Śmiertelnie ranny został Alan Heusaff „Professeur”. Jego ostatnie słowa przed śmiercią, że padł ofiarą wymiany ognia między Bretończykami i Francuzami, wproważyły w osłupienie próbujących go opatrzyć miejscowych chłopów.

Mniej „szczęścia” i brak zaszczytu śmierci w boju „za wolną Bretanię” spotkały Yann'a Louarna „Le Du”. Schwyty przez „maquis” Louarn, został bezceremonialnie zabity strzałem w tył głowy, a jego ciało porzucono w pobliskiej „gliniance”.

„Bezen Perrot”, w obliczu tych strat, rozpoczęło zemstę na już aresztowanych partyzantach. W śledztwach brutalnością „wyróżnił się” Gilles Foix „Eskob”¹⁴. Bestialsko traktował zatrzymanych także Ange Luec „Forster”. Inny żołnierz SS BP – André Geffroy „Ferrand”, chełpił się aktywnym uczestnictwem w egzekucji 50 członków Forces francaises de l'interieur [FFI – nazwa określająca, od marca 1944 roku, połączone regularne wojsko Wolnych Francuzów i partyzantkę – przyp. aut.].

Láine rzekomo zabraniał podobnych praktyk. Weterani „Bezen Perrot” wspominają też, że kiedy po zamachu na Hitlera w lipcu 1944 roku SD otrzymała rozkaz niebrania jeńców, Bretończycy jedynie asystowali francuskiemu kolaborantom i Niemcom w popełnianych przez nich zbrodniach.

Co ciekawe, mimo niskiego składu osobowego SS BP [w różnych okresach pomiędzy 30 a 66 żołnierzami – przyp. aut.] nie wszyscy bojowo nastawieni bretońscy nacjonalisci znaleźli się w jego szeregach. W grę wchodziły zarówno



Trzej bretońscy esesmani w mundurach: Louis Feutren, Yann Guyomarc'h „Pipo” i Ange Luec „Foster”. Tybinga, koniec 1944 roku [Fot. www4.uwm.edu]

indywidualne ambicje, jak i kwestie logistyczne.

Były towarzysz Láine'a z Service Spécial, Andreu Geffroy „Le Grand Geff”, utworzył własny kolaborancki oddział, operujący w Finistère. Zamiast w szeregach SD, zwerbowani do tej jednostki Bretończycy znaleźli się w składzie kolejnej z wielu odmian niemieckiej policji – Sipo. Przeszli do historii pod niemiecką nazwą „Kommando de Landerneau”. Landerneau, jak pamiętamy, było miejscem wskrzeszenia Bretońskiej Partii Narodowej w 1931 roku.

Podobnie jak Geffroy, do Bezen Perrot nie przystąpił też inny fanatyczny bretoński nacjonalista – Guy Vissault de Coetlogon.

Garstka jego agentów bezpośrednio podlegała SD. Specjalizowali się w infiltracji i demaskowaniu siatek francuskiego ruchu oporu. Sam Vissault został przez Niemców przeszkolony w technikach szpiegowskich, z przeznaczeniem przerzutu go do Wielkiej Brytanii lub Irlandii.

Dlatego też po wyzwoleniu brytyjskie służby kontrwywiadu za punkt honoru wyznaczyły sobie jego aresztowanie. Kiedy zdemaskowany za linią frontu [gdzie znalazł się niewątpliwie z zadaniami wywiadowczymi – przyp. aut.] Vissault trafił w ręce Brytyjczyków, został skazany po błyskawicznym procesie wojskowym na karę śmierci. Zareagował ze stoickim spokojem: *przynajmniej Bóg daje mi sposobność śmierci w imię Ojczyzny*.

Podziały uwidoczniły się też wśród bardziej umiarkowanej części bretońskich narodowców. Pierwsza schizma nastąpiła już po pogrzebie Perrota, na którym to Láine obrazoburczo wyeksponował celtyckie/pogańskie emblematy. Po śmierci szefa PNB Fanch'a Debauvais, Láine, wyznaczony na jego następcę, ogłosił „swoją” frakcję PNB, jako jedyną legalną. Przewodzący umiarkowanej sekcji PNB Raymond Delaporte nigdy jednak nie zaakceptował tego faktu. Jednocześnie wznowiono wydawanie pisma „Breiz Atao”, którego jedyny po „rezurekcji” numer ukazał się latem 1944 roku.

W końcu sierpnia 1944 roku, obawiając się oskrzydlenia i odcięcia przez błyskawicznie posuwające się wojska amerykańskie, organa SD w Bretanii rozpoczęły paniczną wręcz ucieczkę. Zdążono, w tym chaosie, wydać rozkaz ewakuacji skoszarowanym w Rennes członkom SS BP. W swojej drodze do Niemiec nie zapomnieli oni na trasie zabrać innych bretońskich fanatycznych narodowców, na których w wyzwolonej Francji czekał pluton egzekucyjny lub stryczek. Wśród nich byli pisarz Roparz Hemon oraz takie postacie, jak poeta Fant Rozec „Meavenn” czy umiarkowany, jak na bretońskie standardy, polityk Marcel Guieysse.

Ucieczka i pobyt na wygnaniu

Wyjazd SS BP do Rzeszy rozpętał burzę wśród bretońskich nacjonalistów. Niektórzy, wśród nich,



Zdjęcie grupowe „Bezen Perrot” wykonane w 1. rocznicę powstania oddziału, w grudniu 1944 roku w Tybindze. Jest to jedyna znana fotografia całości oddziału [Fot. www4.uwm.edu]

argumentowali, że istniało inne wyjście z sytuacji. Otóż tym rozwiązaniem według nich mogłoby się stać opanowanie jakiegoś budynku rządowego lub kompleksu takich budynków w Rennes, a następnie wzorem irlandzkiego powstania wielkanocnego 1916 roku ogłoszenie wolnej Bretonii.

Można zakładać, że reakcja „jakobińskiej” Francji byłaby zdecydowanie negatywna. Jednak trudno stwierdzić jak odniosłaby się do takiego wystąpienia opinia międzynarodowa (np. Amerykanów), a szczególnie patriotycznie nastawieni Bretończycy. Faktem jest to, że członkowie „Bezen Perrot” wycofali się z Francji u boku niemieckich okupantów.

Láine jednoznacznie odrzucił teorię zbrojnej manifestacji. Niezachwianie bowiem wierzył w zwycięstwo III Rzeszy, omamiony, podobnie jak miliony Niemców, plotkami o „cudownych broniach” zdolnych odwrócić bieg wojny. Ufał więc, że „Bezen Perrot” powróci do Bretonii za kilka miesięcy u boku ponownie triumfującej niemieckiej armii.

Tymczasem przed przekroczeniem granicy, w Paryżu, kilku członków oddziału postanowiło z niego zdezerterować. Praktycznie miało to jednak formułę opuszczenia oddziału za przyzwoleniem jego dowódcy. Charakter owych wydarzeń opisuje jeden z tych, którzy nie kontynuowali podróży do Niemiec, oficer wywiadu SS BP, Jean Chanteau „Mabinog”: *Niektórzy udali się do Nevena [bretońskie nazwisko Láine’a – przyp. aut.] i powiedzieli mu wprost, że nie chcą jechać do Niemiec. Neven zgodził się na ich pozostanie we Francji, ponieważ w tym momencie morale oddziału było złamane...*

Foix „Eskob” jednak otwarcie twierdził, że „dezercja” „Mabinoga” szczególnie źle wpłynęła na atmosferę w „Bezen Perrot”. Trzech z byłych żołnierzy SS BP, w tym jeden z oficerów Joseph Le Berre, przystąpiło potem do partyzantki, biorąc udział w paryskim powstaniu przeciwko okupantom. Le Berre zginął, szturmując niemieckie pozycje w stolicy Francji.

Ostatnim „przystankiem” SS BP we Francji było Troyes. Tamże, według świadków, „Bezen Perrot”, a konkretnie trzech „jastrzębi”: „Eskob”, Yann Guyomarc’h „Pipo” i żołnierz znany tylko pod pseudonimem „Bleiz”, wzięli udział w egzekucji 49 więźniów. Ostatecznie



Nowo promowany untersturmführer Celestine Láine, Niemcy, styczeń 1945 roku [Fot. www4.uwm.edu]



Oberscharführer Louis Feutren, SS „Bezen Perrot” [Fot. www4.uwm.edu]



Leon Jasson „Gouez”, żołnierz SS „Bezen Perrot”, po schwytaniu we Francji, rozstrzelany po otrzymaniu wyroku śmierci za zdradę stanu, w lipcu 1946 roku [Fot. www4.uwm.edu]

ustawiło to SS BP w jednym szeregu z innymi zbrodniarzami spod znaku SS.

Po przybyciu do Tybingi, SS BP nie otrzymał początkowo, o dziwo, żadnego konkretnego przydziału od władz SD. Aczkolwiek istniały plany zrządzenia Bretończyków za

linią frontu we Francji, w celu akcji sabotowania linii kolejowych i tras zaopatrzenia aliantów. Láine, używający teraz bretońskiego nazwiska Henaff, oddalał się od codziennego życia oddziału, odchodząc powoli w świat iluzji celtyckiego mistycyzmu. Podział wewnętrzny „Bezen Perrot” zarysował się tym razem wokół religii. Katolicy, pochodzący z regionu Wandei, z rezerwą przyglądali się poczynaniom „celtystów” pod wodzą Henaffa.

W trakcie obchodów 1. rocznicy powstania oddziału, w grudniu 1944 roku w Tybindze, Henaff otrzymał awans na SS-Untersturmführera¹⁵. „Bezen Perrot” pozowało też do jednego znanego grupowego zdjęcia oddziału. Na zdjęciu widać zrezygnowanie i zubożenie żołnierzy SS BP wobec ich niepewnego losu.

Wtedy też niemieccy decydenci poinformowali Bretończyków o planie podzielenia „Bezen Perrot” na cztery oddziały. Dwa miały być przeznaczone do dywersji we Francji i treningu radiowego, jeden odgrywać miał rolę komórki propagandowej, a ostatni zostać wcielony bezpośrednio do Waffen SS.

Żołnierze „Bezen Perrot” tymczasem otrzymali niespodziewanie pozytywne sygnały z ojczyzny, zarówno z Francji jako całości, jak i z Bretonii. Otóż w „wyzwolonej” Francji nie wszyscy pogodzili się z nowym porządkiem. Podstawowe rejonu oporu naturalnie ukształtowały się w okolicach odciętych portów, pozostających w niemieckich rękach [Lorient, St.Nazaire i Brest – przyp. aut.].

Partycypowały w tym ruchu „kontrewolucyjnym” grupy lojalnych faszystów i vichystowskich fanatyków [tzw. „maquis blanc” – „biali” przyp. aut.]; niemieccy renegaci [„maquis brun” – „brunatni”] i, co najważniejsze dla „Bezen Perrot”, podobno autonomiści bretońscy różnych frakcji, wrodzy powrotowi „jakobinów” [czytaj – Wolnej Francji] na tereny Bretonii. Ci ostatni otrzymali miano „maquis blanc-et-noir” („biało-czarnych” od kolorów bretońskiej flagi).

W rzeczywistości ogromną większość tych proniemieckich sił stanowili byli członkowie vichystowskiej „Milice” i Francuskiej Partii Ludowej (czyli faszystowskiej PPF). Wygnańcy z SS BP ignorowali ten fakt, wierząc naiwnie w szerszą kontrewolucję, na wzór powstania w Wandei w końcu XVIII wieku, ▶

będącego odpowiedzią na Wielką Rewolucję i ustanowienie Republiki Francuskiej.

Końcowe dni

„Bezen Perrot” rozdzieliło się według założeń SD. W Tybindze pozostał tylko, „kompletnie nieprzygotowany do zadań” – według „Eskoba”, Wydział Propagandy i sztab jednostki [w rzeczywistości najwyżej kilkanaście osób – przyp. aut.]. Ostatnią śmiertelną ofiarą w czasie wojny w szeregach SS BP stał się podróżujący pociągiem Pier Hirc'air „Ivarc'h”. Zginął w trakcie nalotu alianckiego na skład, w którym się znajdował.

W kwietniu 1945 roku sztab SS BP udał się do Marburga. Tam Henaff/Laine miał przygotowaną kryjówkę dzięki współpracy z prof. Leo Weisgerbera, naukowcem z Niemieckiego Towarzystwa Studiów Celtyckich. Henaff poinstruował członków „Bezen Perrot” o planie przedostania się do Bretanii i pozostania w konspiracji oraz oczekania niewątpliwego okresu rozliczeń ze strony nowego rządu Francji.

Próbowano zdobyć dla żołnierzy SS BP fałszywe papiery identyfikacyjne, potwierdzające ich pobyt na przymusowych robotach w III Rzeszy. Na ironię zakrawa fakt, że rejon ich pobytu w Niemczech pozostawał potem w okupacyjnej jurysdykcji wojsk Wolnej Francji. Weisberger „przechował” Bretończyków, najpierw kiedy alianci zdobyli Marburg, następnie kiedy Niemcy ostatecznie skapitulowały, w maju 1945 roku.

Dołączył do nich wkrótce kolejny „celtofil” – prof. Friedrich Hielscher, obrońca bretońskiej sprawy, uwolniony z obozu koncentracyjnego, w którym znalazł się po oskarżeniach sympatyzowania z zamachowcami z Wilczego Szańca w lipcu 1944 roku. Henaff i jego towarzysze zostali „rozdysponowani” na okolicznych farmach, gdzie nie sięgały macki francuskiego kontrwywiadu wojskowego, poszukującego zawzięcie wszelkich kolaborantów.

Kilku z pozostawionych samym sobie szeregowych żołnierzy SS BP odnalazło Oliera Mordrela w Innsbrucku, na początku maja 1945 roku. Ta grupa przedostała się do Francji bez większych kłopotów. Szczególnie popularne w biurach rejestracyjnych wydających nowe



Neven Henaff (Celestine Laine) w trakcie wizyty w Japonii w latach 60. [Fot. Internet]



Okladka jednej z książek głównego ideologa bretońskich nacjonalistów – Oriela Mordrela [Fot. breizatao.com]

„Kwiat” bretońskiego nacjonalizmu; od lewej: Louis Feutren, Celestine Laine, Alan Heusaff (wszyscy SS „Bezen Perrot”) i Yann Goulet („Bagadoù Stourm”). Zdjęcie wykonane w Irlandii w 1965 roku, w trakcie uroczystości upamiętniających irlandzkiego nacjonalistę Rogera Casementa [Fot. snipview.com]



dokumenty po wojnie było podawanie się za mieszkańca jednego z wymienionych przeze mnie powyżej portów francuskich. Ostatni z nich, St. Nazaire, poddany został przez Niemców dopiero 11 maja 1945 roku.

Rozliczenia i ucieczka od sprawiedliwości

Nie wszystkim ze składu SS BP koniec wojny umożliwił powrót do w miarę normalnego życia. Wielu złapano w Niemczech i we Francji. W lipcu 1946 roku, rozstrzelano Léona Jassona „Goueza” i wspomnianego przeze mnie wcześniej André Geffory’a „Ferranda”. Inni skazani zostali na kary długoletniego więzienia. Wśród nich można wymienić do końca dumnego ze służby w „Bezen Perrot” Marcela Bibé „Targaza” i ochotnika znanego tylko z nazwiska i pseudonimu Gervenou „Docteur’a”.

Młodzi rekruci SS BP uniknęli drastycznych kar ze strony francuskiego wymiaru sprawiedliwości. To samo dotyczyło wszystkich tych, którzy odpowiednio wcześniej z „Bezen Perrot” zdezerterowali.

Całkiem inaczej potoczyły się losy weteranów SS BP, od wielu lat zaangażowanych w ruch narodowy, szczególnie ze składu „Kadervenn”, a nawet „Gwenn-ha-Du”. Prawie

wszyscy uniknęli odpowiedzialności za kolaborację z Niemcami i nie stanęli przed francuskim sądem, gdzie za zdradę czekał na nich tylko jeden wyrok.

Wielu trafiło do republikańskiej Irlandii, gdzie rząd Eamona De Valery z ochotą ich naturalizował¹⁶. Inni wylądowali w Hiszpanii, Argentynie czy Brazylii. Pozostali osiedlili się w Niemczech, kilku wróciło do Francji pod fałszywymi nazwiskami.

Na ogłoszoną przez rząd francuski amnestią dla byłych kolaborantów w latach 50. i 60. pozytywnie zareagowali jedynie byli politycy PNB, ciągle pozostający na emigracji. Co do SS BP, nikt nie skorzystał z „jakobińskiej” oferty.

Rachunek sumienia i dalsze losy członków SS „Bezen Perrot”

Podsumowanie działalności SS BP jest bardzo łatwe. Otwarta współpraca z okupantem, bez warunków wstępnych i w konsekwencji służba w niemieckim mundurze, skazała cały bretoński ruch narodowy na ponad 20 lat totalnego potępienia.

Odwracając sekwencję Maynar-da, odnośnie szansy Bretończyków na niepodległość – „kłopoty bretońskich nacjonalistów stały się szansą Paryża”.

Bretoński ruch narodowy lat 60., do którego powrócę za moment, jak ognia unikał jakiegokolwiek odniesienia nie tylko do „Bezen Perrot”, ale do Bretońskiej Partii Narodowej jako całości.

Co do przebywających na wygnaniu przywódców SS BP, niewiele pozostało aktywnie zaangażowanymi w bojową stronę bretońskiego nacjonalizmu. Alan Heusaff skupił się na przykład na działaniu w Lidze Celtyckiej, której został nawet przewodniczącym w 1961 roku.

W Irlandii funkcjonowała „skrzynka pocztowa” organizacji, pod nazwą Comité Nationale de la Bretagne (Narodowy Komitet Wolnej Bretanii – CBL). Za inicjatywą stał nie kto inny, jak były „führer” Bagadoù Stourm – Yann Goulet, w przeszłości zresztą przeciwny utworzeniu „Bezen Perrot”.

Sam Laine/Henaff również trafił na Zieloną Wyspę. Nigdy nie zmienił swoich poglądów, a tym bardziej nie przeprosił za działalność „Bezen Perrot”. Poglębił się w celtyckim



Mapa Bretonii z podziałem na dwa główne regiony, Dolną i Górną Bretonię [Rys. autor]

GRANICE PODSTAWOWEGO PODZIAŁU BRETONII NA DWA REGIONY W DOLNEJ BRETONII W DALSZYM CIĄGU DUŻA CZĘŚĆ LUDNOŚCI POSŁUGUJE SIĘ JĘZYKIEM BRETOŃSKIM

mistycyzmie oraz japońskiej filozofii Giam/Sam, pozostając pod wpływem niejakiego George'a Oshawy. Znany też był z negacji Holocaustu.

Jakkolwiek według jego współpracownika Heusaffa, Láine czasem przyznawał, że Bretończycy, w wyścigu do wymarzonej wolności „postawili na złego konia”.

Jedynym z przywództwa „Bezen Perrot”, który nie „złożył broni” w walce z Francją, był Ange Péresse. Pozostał on po wojnie w Niemczech. W latach 60. obarczano go kierowaniem akcjami nowej generacji bretońskich bojowników: Frontu Wyzwolenia Bretonii [franc.: Front de Libération de la Bretagne – przyp. aut.].

Kiedy ci ostatni, w 1966 roku, rozpoczęli raczej symboliczną walkę z Francją, jakby „zapomnieli” o bagażu bretońskiej kolaboracji z lat II wojny światowej. Za to powoływali się na wewnętrznie sprzeczne wzory, jak algierski ruch narodowy, marksistowskie skrzydło Irlandzkiej Armii Republikańskiej czy o zgrozo, profrancuski ruch narodowy w kanadyjskim Quebecu. O SS BP, „Lu Brezon” i innych inicjatywach ich ojców młodzi bretońscy nacjonaliści nie wspominali ani słowem.

Za podsumowanie osądu „Bezen Perrot” niech posłuży nam cytat autorstwa bretońskiego historyka Christiana Bougearda, moim zdaniem rewelacyjnie kończący nasz temat: (...) le passé qui ne passe pas (...) – franc. – (...) przeszłość, która nie przemija (...)

Mikael Bodlore-Penlaez, *Atlas of Stateless Nations in Europe*, Y Lolfa Cyf. Talybont, Wales 2011.

Michael Curtis, *Verdict on Vichy*, Weidenfeld & Nicolson Ltd., London 2004.

Daniel Leach, *Bezen Perrot: The Breton nationalist unit of the SS, 1943-1945*, University of Melbourne 2008.

Christopher Hewitt & Tom Cheetham, *Encyclopedia of Modern Separatist Movements*, ABC-CLIO INC., California 2000.

Jonathan Trigg, *Hitler's Gauls*, Spellmount Publishing, Stroud 2009.

Przypisy

- ¹ Powstanie wielkanocne – irlandzki zryw niepodległościowy w Dublinie i okolicach,

Mapa Francji z wyszczególnionym terytorium Bretonii [Rys. autor]



w dniach 24–29 kwietnia 1916 roku. Oddziały Irlandzkiej Armii Republikańskiej i mniejszej, socjalistycznej Irlandzkiej Armii Obywatelskiej zajęły strategiczne budynki w Dublinie (w tym Poczta Główną, która stała się symbolem powstania). Ogłoszono deklarację o powstaniu Republiki Irlandzkiej. Zła organizacja i brak masowego poparcia spowodowały upadek powstania wielkanocnego po 5 dniach wobec przynajmniej przewagi armii brytyjskiej. 16 przywódców zostało straconych, ocalał jedynie, posiadający również amerykańskie obywatelstwo, przyszły prezydent Irlandii Eamon De Valera. De Valera po II wojnie światowej udzielił pomocy zbiegłym bretońskim kolaborantom. Powstanie wielkanocne stało się dla późniejszych twórców „Bezen Perrot” podstawowym wzorem dla potencjalnej metody rozpoczęcia walki o niepodległość Bretonii.

- ² „Szuan” – franc.: „Chouannerie”. Rojalistyczny i katolicki ruch powstańczy, który zawiązał się po rewolucji 1789 roku, aktywny w 12 zachodnich departamentach Francji, w tym Bretonii. Zwalczony przez armie rewolucyjnej Francji, w latach 1792–1800. Taktyka partyzancka „Szuanów” służyła za wzór teoretykom bojowo nastawionej części bretońskiego ruchu narodowego.

- ³ Flandria Francuska – region w północno-zachodniej Francji, historycznie należący do Flandrii, obecnie regionu autonomicznego w Belgii. Główne miasta francuskiej części Flandrii to Lille i Dunkierka. Na terenie Flandrii Francuskiej do dzisiejszego dnia część ludności posługuje się flamandzkim dialektem języka holenderskiego.

- ⁴ Bracia Otto i Gregor Strasser – twórcy tzw. „sztraseryzmu”, ruchu w partii NSDAP nawołującego do powrotu do korzeni ruchu narodowo-socjalistycznego, w oparciu o masy pracujące. Określana jako „lewicowy nazizm” doktryna została zdławiona we wczesnym stadium rozwoju partii nazistowskiej. Otto Strasse został usunięty z NSDAP w 1930 roku, natomiast jego brat Gregor zginął w 1934 roku podczas „Nocy Długich Noży”, czyli krwawej rozprawy Adolfa Hitlera z SA i innymi rozłamowymi frakcjami w NSDAP.

Bibliografia

Paul Ashley, *The Complete Encyclopedia of Terrorist Organizations*, Frontline Ltd., Glasgow 2011.

⁵ „Breiz Atao” – było bretońskim pismem nacjonalistycznym, powstałym w 1918, opierającym swoje założenia programowe na irlandzkim ruchu narodowym i powstaniu wielkanocnym w Dublinie z 1916 roku. W latach 20. przyjęło za kanon idee panceltyckie. Przeszło ukazywać się w 1940 roku, na krótko wskrzeszone w 1944 roku, przez krąg ludzi związany z „Bezen Perrot” (ukazał się tylko jeden numer „reanimowanej” gazety).

⁶ Marszałek Philippe Pétain (1856–1951) – po klęsce Francji latem 1940 roku objął władzę nad tzw. rządem Vichy, czyli kolaboracyjnymi władzami nieokupowanej części Francji i kolonii, które nie opowiedziały się po stronie tworzonego przez gen. De Gaulle’a rządu Francji na uchodźstwie. Bretania teoretycznie znajdowała się poza jurysdykcją rządu Vichy, leżąc w strefie bezpośrednio zarządzanej przez Niemców. Jednak sprawy administracyjne na tamtych terenach pozostawały pośrednio w gestii kolaboracyjnych władz w Vichy.

⁷ Bertrand du Guesclin (ok. 1320–ok. 1380) – rycerz bretoński, walczący jako sojusznik Francji w Wojnie Stuletniej z Anglią. Zwany „Orłem Bretanii” Guesclin, wygrał 4 z 6 walnych bitew wydanych Anglikom. W 1378 roku zaprotestował przeciwko próbie inkorporacji Bretanii przez króla Francji Karola V. Jako że w pewnych okresach swojego życia Guesclin związał swe losy z Francuzami, dla XX-wiecznych nacjonalistów bretońskich był postacią o tyle kontrowersyjną, że niektórzy z nich uznawali go wprost za zdrajcę bretońskiej sprawy narodowej.

⁸ „Maquis” – potoczne określenie partyzantów francuskich, operujących na prowincji. Pierwsze grupy nazwane tym mianem powstały z uciekinierów od obowiązkowego zaciągu na przymusowe roboty w Niemczech [franc.: STO – Service du travail obligatoire, przyp. aut.]. Potem określenie „maquis” stosowano wobec całości francuskiego ruchu oporu.

⁹ „Milice” – dokładnie „Milice Française”. Była to kolaboracyjna organizacja dysponująca własnym skrzydłem paramilitarnym (Franc-Garde), stworzona w 1943 roku przez władze w Vichy, do współpracy z niemieckim okupantem w zwalczaniu francuskiego ruchu oporu. Oficjalnie szefem „Milice” został premier rządu Vichy Pierre Laval, faktycznie przewodził jej Joseph Darnard. W sierpniu 1944 roku, po inwazji aliantów na Francję, licząca około 25 000 członków „Milice” uległa rozkładowi. Co bardziej zdecydowani zwolennicy nazistowskich Niemiec ewakuowali się na tereny III Rzeszy, gdzie część z nich zasiłała szeregi 33. Dywizji Grenadierów Pancernych Waffen SS (1. Francuskiej) „Charlemagne”.

¹⁰ Francuska Partia Ludowa (Parti Populaire Français) – była partią faszystowską i antysemicką, założoną w 1936 roku między innymi przez byłych działaczy Francuskiej Partii Komunistycznej Jacquesa Doriota, Henri Barbé i Paula Mariona. W czasie okupacji struktury PPF kolaborowały z przedstawicielami III Rzeszy bez konsultacji z rządem w Vichy. Doriot, w mundurze niemieckim, odwieziony między innymi linię frontu w Normandii, w lipcu 1944 roku. Doriot dołączył potem do francuskiej kolaboracyjnej „enklawy” w Sigmarinen na terenie Niemiec. 22 lutego 1945 roku Doriot w mundurze SS zginął w samochodzie ostrzelanym przez alianckie samoloty. PPF przestała istnieć w momencie śmierci swojego wodza.

¹¹ LVF (Légion des volontaires français) – pełna polska nazwa: Ochotniczy Legion Francuski do Walki z Bolszewizmem. Była to organizacja paramilitarna o charakterze milicji, z przema-

Tak zwana flaga „pan-celtycka”, łącząca elementy flag narodowych Bretanii, hiszpańskiej Galicji, Irlandii, Szkocji, Kornwalii, Wyspy Man i Walii. Wszystkie te kraje łączy wspólne celtyckie dziedzictwo [Fot. arch. autora]



Okładka francuskiej książki opisującej historię „Bagadou Stourm”. Wielekrotnie powtarzające się w dokumentach zdjęcie przysięgi członków tej organizacji oddaje obraz braku szerokiej dokumentacji fotograficznej historii radykalnych bretońskich nacjonalistów [Fot. zbiory autora]

zieniem przeobrażenia jej w pełnowartościową jednostkę wojskową do walki z ZSRR u boku nazistowskich Niemiec. W skład LVF wchodziło wiele podmiotów kolaboracyjnej Francji. Można wśród nich wyróżnić: Ruch Francuski Marcela Bucarda, Narodowy Front Ludowy Marcela Déata, Francuską Partię Ludową Jacquesa Doriota, Ruch Rewolucyjno-Socjalny Eugéne’a Deloncle, Francuską Partię Narodowo-Spółdzielczą Pierre’a Clémenti czy Ligę Francuską Pierre’a Constantini. LVF przekształcono w 638. (francuski) Pułk Piechoty w składzie Wehrmachtu. Od października 1941 roku do września 1944 roku LVF walczył na Froncie Wschodnim. Po jego rozwiązaniu część żołnierzy wstąpiła do 33. Dywizji Waffen SS „Charlemagne”. Po wojnie, aby uniknąć więzienia, niektórzy weterani LVF wybrali za oferowaną przez nowe francuskie władze opcję służby we francuskiej Legii Cudzoziemskiej, w konsekwencji wielu z tych „ochotników” zginęło w Indochinach, w szczególności podczas bitwy o Dien Bien Phu w 1954 roku.

¹² Ksiądz Josef Tiso (1887–1947) – był słowackim duchownym, przywódcą satelickiego państwa słowackiego, biorącego udział w II wojnie światowej po stronie III Rzeszy. Dla Perrota „państwo” Tiso stanowiło wzór korporacyjnej republiki opartej na wierze katolickiej. Tiso odpowiedzialny był za deportację Żydów słowackich do obozów koncentracyjnych. Schwyty po wojnie, skazany został za zdradę państwa przez sąd czeskosłowacki, został powieszony 18 kwietnia 1947 roku.

¹³ Triskel – inaczej Triskelion. Starożytny symbol, będący narodowym znakiem, między innymi na Wyspie Man (w formie trzech nóg skierowanych pod tym samym kątem do środka okręgu) oraz na Sycylii. W Bretanii Triskelion ma formę zblizną do trójramiennej, zaokrąglonej swastyki. Wśród bretońskich nacjonalistów noszony był na opaskach rękawów w sposób jednoznacznie nasuwający skojarzenia z partią nazistowską. Występował także na sztandarach młodzieżowej organizacji Bretońskiej Partii Narodowej – „Bagadou Stourm”. Obecnie Triskelion wykorzystywany jest zarówno przez neopogańskie środowiska odwołujące się do tradycji celtyckiej, jak też przez różne organizacje o charakterze neonazistowskim i skrajnie prawicowym.

¹⁴ Pseudonim „Eskob”, w przypadku Gillesa Focha, jednoznacznie zdradza jego baskijskie pochodzenie lub rodzinne powiązania z Krajem Basków.

¹⁵ Najbliższym odpowiednikiem tego stopnia w Wojsku Polskim jest podporucznik.

¹⁶ Członkowie „Bezen Perrot” nie byli jedynymi co najmniej kontrowersyjnymi postaciami, które znalazły się w Irlandii po zakończeniu II wojny światowej. Trafił tam też między innymi, na pewien okres czasu, były chorwacki minister spraw wewnętrznych w rządzie Ustasz, Andrija Artuković. Nie ulega wątpliwości, że pomiędzy częścią hierarchii kościoła katolickiego, rządami krajów z dużym wpływem Watykanu i byłymi członkami władz krajów satelickich III Rzeszy i kolaborantów o wyznaniu katolickim istniała od 1945 roku forma zorganizowanej „ewakuacji” przed ścigającymi ich sądowymi organami instytucji międzynarodowych.



Członek grupy rekonstrukcyjnej prezentuje wygląd i uzbrojenie hiszpańskiego „maqui”, republikańskiego wygnańca walczącego we Francji między innymi z członkami Bezen Perrot [Fot. zbiory autora]



Oddział bretońskich „maquis” z rejonu St. Marcel, miejsca bitwy francuskiego ruchu oporu z Niemcami i pododdziałami różnych formacji kolaboranckich [Fot. reddit.com]



Silnie uzbrojony oddział ruchu oporu, śmiertelnych wrogów Bezen Perrot [Fot. struthof.fr.]





ZM TARNÓW
POLSKI HOLDING OBRONNY



instytut lotnictwa
warszawa, rok założenia 1926

WLKM MOCOWANIE KOLUMNOWE



Zabudowa kolumnowa dla WLKM kaliber 12,7 mm - produkcji ZM Tarnów

- Wysoka celność: odchylenie nie więcej niż 3 mrad
- Małe siły na uchwytach WKLM - łatwość operowania bronią
- Możliwość zabudowy na śmigłowcach, okrętach i pojazdach
- Współpracuje z zasobnikiem na 500 sztuk amunicji

Zastosowanie

- **WLKM mocowany na stanowisku desantowym na śmigłowcach Mi-8 / Mi-17**
- **Mi 24 ; Mi 171**
- **S-70i Black Hawk; Augusta Westland AW 149**
- **Airbus Helicopters EC 725; Sokół/Głuszec**

PODWIESZANA GONDOLA STRZELECKA



Podwieszana gondola strzelecka - produkcji ZM Tarnów

- Wielolufowy karabin maszynowy kaliber 12,7 mm
- Zapas amunicji: 500 sztuk
- Mocowanie przez Uniwersalną Belkę Podwieszeń (UBP)

Zastosowanie

- **Mi 8 ; Mi 17 ; Mi 24 ; Mi 171**
- **S-70i Black Hawk**
- **Augusta Westland AW 149**
- **Airbus Helicopters EC 725**
- **Sokół/Głuszec**

Instytut Lotnictwa
Centrum Nowych Technologii
www.ilot.edu.pl
www.cntpolska.pl

Zakład Konstrukcji Lotniczych
mgr inż. Włodzimierz Gnarowski
tel.: 22 846 00 11 wew. 791
fax: 22 846 42 32
e-mail: wlgnar@ilot.edu.pl