

MILITARIA

Nr 2(48) 2016 • CENA 14,99 zł (stawka 5% VAT)

Nakład 14 950 egz.

ILUSTROWANY MAGAZYN WOJSKOWY - WYDANIE SPECJALNE

www.kagero.pl

**Czołg lekki Vickers E
w Stanach Zjednoczonych**

**Walki partyzanckie
w Bieszczadach Zachodnich
w 1944 r.**

Horten Ho 229

**Operacje lotnicze w Kongo
w latach 1961-1963**

**Niemieckie
przeciwpiechotne
miny betonowe**



**AMX-30B2
Brennus**

ISSN 2450-7334



0 6

9 772450 733005

Międzynarodowy Piknik Lotniczy

11-12.06.2016

XV-lecie PWSZ w Chełmie



**LOTNICZE
DEPUŁTYCZNE**
The Airline of the Customs of Chełm



WSPARCIE GŁÓWNE

SPONSOR GENERALNY

SPONSOR EKSKLUZYWNY

OSTRAVA!!!**SAAB****ŠKODA**

SPONSORZY SPECJALNI

WSPIERAJĄ

**CSG**
CZECHOSLOVAK GROUPMINISTRY OF DEFENCE
OF THE CZECH REPUBLICMinistry of Foreign Affairs
of the Czech RepublicOkres
Morawsko-SlaskiThis event is supported by
NATO's Public Diplomacy Division **GERMANY**
2016 SPECIAL
PARTNER
NATION

DNI NATO W OSTRAWIE

DNI SIŁ POWIETRZNYCH

REPUBLIKI CZEŚKIEJ

LOTNISKO LEOŠA JANÁČKA OSTRAVA - REPUBLIKA CZEŚKA
17 - 18 WRZEŚNIA 2016

Wstęp darmowy!**www.natodays.cz** **natodays** **#natodays** **jagello2000**

PARTNER STRATEGICZNY



PARTNERZY GŁÓWNI



VODOCHODY



PARTNER PRODUKTOWY



GŁÓWNI PARTNERZY MARKETINGOWI



WSPARCIE TECHNICZNE



PARTNERZY MARKETINGOWI



OFICJALNI PRZEWOŹNICY



PATRON MEDIALNY





Szanowni Państwo!

Proponujemy Państwu drugi tegoroczny numer Ilustrowanego Magazynu Wojskowego „Militaria. Wyдание Specjalne”. W związku z licznymi zapytaniami, napływającymi do redakcji, dotyczącymi wojskowości powszechnej po zakończeniu II wojny światowej postanowiliśmy temat wiodący ponownie poświęcić armii sojuszniczej naszego kraju – Francji. Tym razem zapraszamy do zapoznania się z dziejami czołgu podstawowego AMX-30B2 Brennus, który, choć z założenia stanowił jedynie rozwiązane przejsiowe, trwale wpisał się w pamięć francuskich pancerniaków.

Tradycyjnie w naszym magazynie nie zabrakło ciekawostek lotniczych – kontynuujemy opowieść o niemieckich latających skrzydłach, jak również, nie po raz pierwszy, zwracamy uwagę na dość egzotyczny dla polskiego Czytelnika konflikt w Kongo. W ramach opisów walk na lądzie pragniemy zabrać Państwa na teren Ameryki Północnej czasów I wojny światowej, przedstawiając konflikt między Meksykiem a Stanami Zjednoczonymi, rozgrywający się niejako w cieniu Wielkiej Wojny. Oprócz tego zachęcamy do zapoznania się z historią zdecydowanie bliższą, czyli działaniami sił partyzanckich w 1944 r. na terenie dzisiejszego polsko-ukraińskiego pogranicza. Na miłośników broni pancерnej pierwszej połowy XX w. czeka także prezentacja wykorzystania za Atlantykiem czołgów lekkich Vickers E.

Życzymy miłej i ciekawej lektury. Mamy nadzieję, że umili ona Państwu zbliżający się wielkimi krokami czas urlopowo-wakacyjny.

Redaktor prowadzący
Łukasz Gładysiak



Horten Ho 229

4



AMX-30B2 Brennus

40



„Muerto a los Gringos!”

56



Walki partyzanckie
w Bieszczadach Zachodnich
w 1944 r.

68



Od łopaty do karabinu.
Rola RAD w systemie
militarnym III Rzeszy

76



Achtung Betonminen!

86

W numerze:

LOTNICTWO

Horten Ho 229	4
Od „Unokat” do „Wielkiego Szlema” – operacje lotnicze w Kongo w latach 1961–1963	22

BROŃ PANCERNA

Czołg lekki Vickers E w Stanach Zjednoczonych	33
AMX-30B2 Brennus	40

BITWY I KAMPANIE

„Muerto a los Gringos!”. Starcia amerykańsko-meksykańskie w latach 1914–1919	56
Walki partyzanckie w Bieszczadach Zachodnich w 1944 r.	68

JEDNOSTKI I FORMACJE WOJSKOWE

Od łopaty do karabinu. Rola RAD w systemie militarnym III Rzeszy	78
--	----

AMUNICJA

Achtung Betonminen!	86
---------------------	----

MILITARIA

20-258 Lublin,
ul. Akacjowa 100, Turka, os. Borek
tel./fax 081 501 21 05
www.militariaxxw.kagero.pl

Redaktor naczelny: Damian Majsak

Redaktor prowadzący: Łukasz Gładysiak

Sekretarz redakcji: Kamil Stopiński
redakcja@kagero.pl, tel. 601 602 056

Opracowanie graficzne:

Damian Majsak, Łukasz Maj, Marcin Wachowicz

Zespół: Bartłomiej Błaszczkowski, Peter Brown,
Daniel Kowalczyk, Marek J. Murawski, Damian
Siebieszuk, Arkadiusz Wróbel, Bartosz Zakrzewski

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

Ilustratorzy: Stefan Damiński, Waldemar Góralski,
Jacek Pasieczny, Stanisław Krzysztof Mokwa,
Janusz Świątłowski, Tomasz Wainkaim, Arkadiusz Wróbel

DTP: Łukasz Maj, Marcin Wachowicz

Korekta: Tamara Bogumiła Sieradzka

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: KAGERO Publishing
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 Majsak – kagero@kagero.pl

Marketing: Joanna Majsak (dyr.)

– marketing@kagero.pl

Dział sprzedaży: Maciej Łacina
– sklep@kagero.pl, sklep.kagero.pl, tel. 609 326 009

Dział prenumeraty i reklamacji:

Kamil Stopiński – prenumerata@kagero.pl,
tel. 81 501 21 05

Wydawca Ilustrowanego Magazynu Wojskowego
„Militaria. Wyдание Specjalne” ostrzega P.T.
Sprzedawców, że sprzedawanie aktualnych i archiwalnych
numerów czasopisma po innej cenie niż
wydrukowana na okładce jest działaniem na szkodę
Wydawcy i skutkuje odpowiedzialnością karną.

ISSN 2450-7334



sklep.kagero.pl

Wizualizacja 3D
Anastasios Polychronis


Horten Ho 229

Bombowiec 1000x1000x1000

Gdy w nocy 1 marca 1943 roku RAF zrzucił na Berlin 600 ton bomb, Hitler zażądał przeprowadzenia przez Luftwaffe odwetowego nalotu na Londyn. W nocy z 2 na 3 marca 1943 roku Luftwaffe wysłała przeszło 100 bombowców nad stolicę Wielkiej Brytanii, jednak na cel spadło zaledwie 12 ton bomb. Niemieckie bombowce nie były w stanie przedostać się poprzez doskonale zorganizowaną obronę wspartą najnowszymi wynalazkami w dziedzinie elektroniki. Okazało się, iż bombowiec strategiczny Heinkel He 177 również nie jest w stanie spełnić pokładanych w nim nadziei.

Podczas narady 5 marca 1943 roku Adolf Hitler zażądał od Erharda Milcha, który odpowiedzialny był m.in. za rozwój i produkcję sprzętu latającego dla Luftwaffe, koncentracji na szybkich, wysokościovych bombowcach, które będą w stanie przedrzeć się przez obronę nieprzyjaciela. Kilkanaście dni później, po kolejnych nalotach alianckich na Essen, Nürnberg, München i Stuttgart, Hermann Göring zwołał w Karinhall naradę szefów największych zakładów przemysłu lotniczego oraz wyższych oficerów ze sztabu

W dniu 27 stycznia 1943 roku rozpoczęła się nowa era w historii wojny powietrznej w Europie. Amerykańskie bombowce stacjonujące na Wyspach Brytyjskich po raz pierwszy zaatakowały cel położony w Niemczech. Niemal równocześnie, 30 stycznia 1943 roku, nocne bombowce RAF po raz pierwszy użyły radaru nawigacyjnego H2S pracującego z użyciem 8 cm fal do precyzyjnego bombardowania Hamburga bez widoczności ziemi. Przewaga aliantów w powietrzu stała się coraz bardziej widoczna.

Luftwaffe, która zamieniła się w trwającą pięć godzin połajankę: „Mogę tylko wyrazić moje najgłębsze rozczarowanie kompletnym fiaskiem na każdym dosłownie polu naszej technologii lotniczej – a także mój żal, że w przeszłości zostałem oszukany tak bardzo, jakbym miał do czynienia ze sztuczkami jakichś magików. Mogę wymienić rzeczy, o których jeszcze przed wojną opowiadano mi, że są gotowe, a w istocie nie są gotowe do dziś.

Obiecano mi ciężki bombowiec Heinkel He 177. Później, gdy przyszła seria katastrof, powiedziano mi: jeśli ten samolot nie będzie musiał nurkować, to okaże się najlepszym samolotem świata i od razu trafi do dywizjonów. Od razu! A niech nie nurkuje!

Komu mógł wpaść do głowy taki sposób ataku! Tylko że tam, gdzie samoloty te zostały wypróbowane w warunkach operacyjnych, to znaczy pod Stalingradem, poniosły katastrofalne straty, choć żadna z nich nie była dziełem nieprzyjaciela.

– No panie Heinkel... Co pan powie dzisiaj? Co z pańskim samolotem? Będzie w porządku - czy nie?

– Będzie, panie marszałku Rzeszy... w lecie – wyjąkał Heinkel.

– A ile procent zapali się w powietrzu? – szydził Göring – Pewnie z pięćdziesiąt... A ile to było żartów z zacofania wroga... z tych czterosilnikowych furgonów i tak dalej... Nie łudźmy się, panowie, Brytyjczycy mają zamiar rzucać na nas coraz więcej

tych czterosilnikowych furgonów, wołów roboczych czy jak tam jeszcze będziemy je przezywać...

Szlag mnie trafia, kiedy widzę Mosquito, wprost zielenię z zazdrości. Brytyjczycy, którzy mają więcej aluminium niż my, nie wiedzieć czemu, wytrzasnęli taki piękny drewniany samolot i dali mu prędkość, którą znów zwiększyli. A wy co? Przecież to jest samolot, który można zbudować w każdej fabryce fortepianów. Nasi eksperci mówili, że taki drewniany samolot nie ma sensu. Udet ostrzegał, że cały świat go wyśmiej. A kto się śmieje dzisiaj? Czemu przemysł lotniczy nie skopiował po prostu przechwyconego bombowca Stirling? Miałbym przynajmniej samolot, z którym mógłbym coś zdziałać. A czemu nie skopiowano Mosquito?

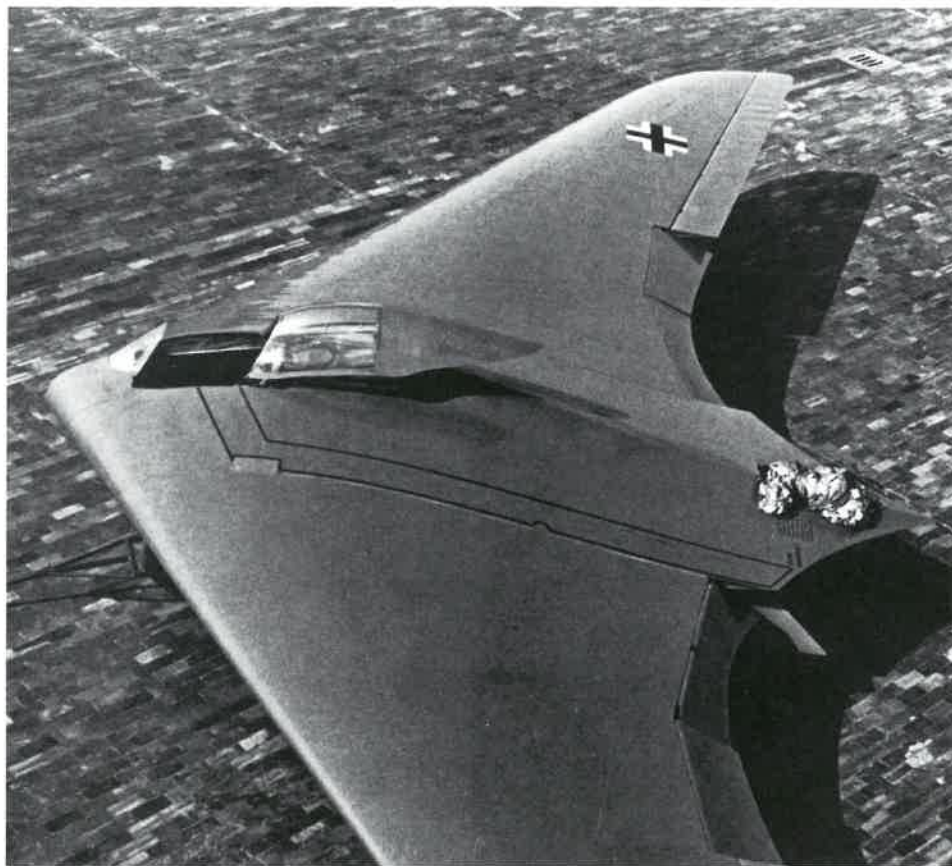
Profesor Messerschmitt odciął się uszczypliwie, że znacznie łatwiej przerobić istniejący już samolot na konstrukcję drewnianą niż zaprojektować całkiem nową maszynę. Ale Göring mu przerwał: Już mówiłem, że nie powinien pan projektować niczego nowego, ale wziąć za wzór Mosquito.

Profesor uparcie ciągnął: To może być każdy inny samolot...

Wtedy Göring krzyknął na profesora: A dlaczego nie wziąć najlepszego?

Messerschmitt niezmordowanie usiłował tłumaczyć: To bardziej skomplikowane, choć konstrukcja drewniana jest bez wątpienia prostsza...

– O tak, trudno o coś bardziej skomplikowanego od tych pańskich gratów! – wybuchnął Göring¹.



Horten Ho IX V1 gotowy do startu

Podsumowując naradę, Göring naciskał na zaprzestanie dalszych prac projektowych nad samolotami, które nie będą spełniały wymogów 1000x1000x1000, czyli maszyna musiała rozwijać prędkość 1000 km/h,

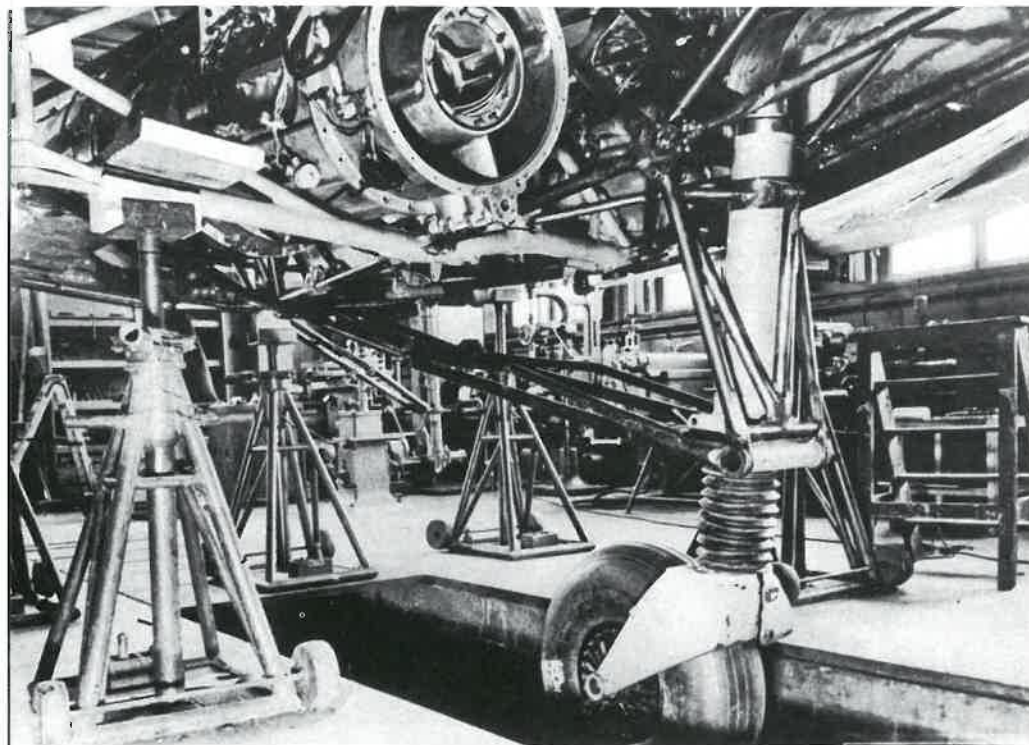
dysponować promieniem działania 1000 km oraz zdolnością do przenoszenia 1000 kg bomb.

Dzięki koneksjom w RLM Walter Horten szybko poznał wymagania dla nowych

Wizualizacja 3D
Marek Ryś



Horten Ho 229 V3 w hipotetycznym malowaniu w służbie w JG 300



Przednie koło oraz wlot prawego silnika Junkers Jumo 004 B w samolocie Ho IX V2

konstrukcji lotniczych. W tym czasie bracia zapoznali się już z osiąganymi rakietowego samolotu doświadczalnego DFS 194 i uświadomili sobie, iż również maszyny o drewnianej konstrukcji zdolne są do osiągania bardzo dużych prędkości.

DFS 194 powstał na zamówienie RLM w ramach programu budowy myśliwca o napędzie rakietowym. Jego konstruktorem był Alexander Lippisch. Wstępne prace konstrukcyjne prowadzono w DFS, a później, z uwagi na brak odpowiedniego wyposaże-

nia technicznego, większość prac przeniesiono do zakładów Heinkel.

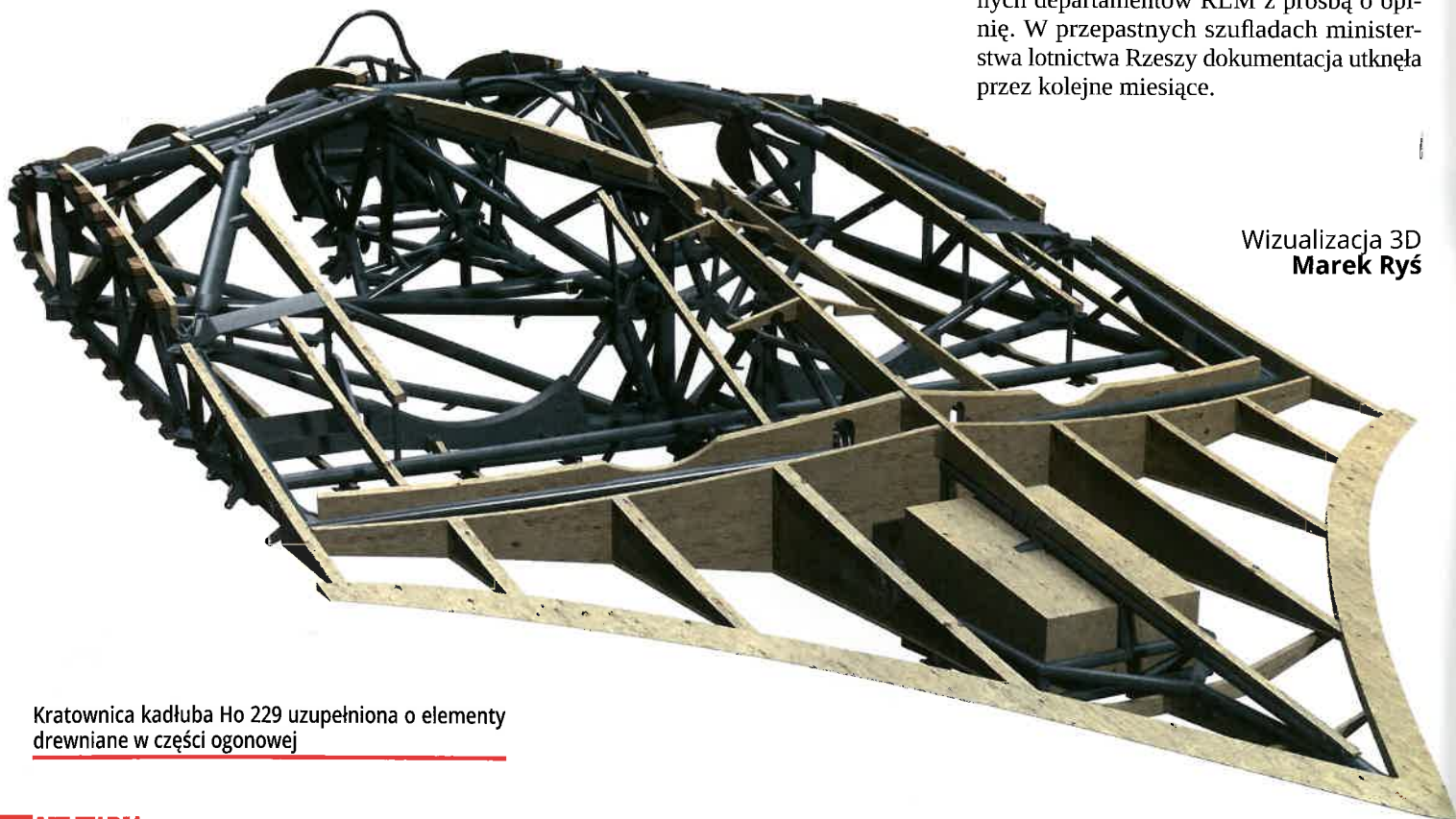
W roku 1938 zespół, którym kierował Alexander Lippisch, przeniósł się do firmy Messerschmitt AG w Augsburgu, gdzie zmieniono nazwę samolotu na Me 194. Próby w locie z silnikiem rakietowym Walter R 1-203 o ciągu 300 kG przeprowadzono latem 1941 roku. Samolot uzyskał prędkość maksymalną 550 km/h.

Również przebieg prac nad samolotem odrzutowym Messerschmitt Me 262 nie sta-

nowił dla braci Horten szczególnej tajemnicy. Ponieważ Me 262 mógł prawie wypełnić warunki postawione przez Göringa, bracia doszli do wniosku, iż samolot w układzie latającego skrzydła, który stawiał mniejszy opór aerodynamiczny niż klasyczna konstrukcja, napędzany tymi samymi silnikami musi uzyskać jeszcze lepsze osiągi.

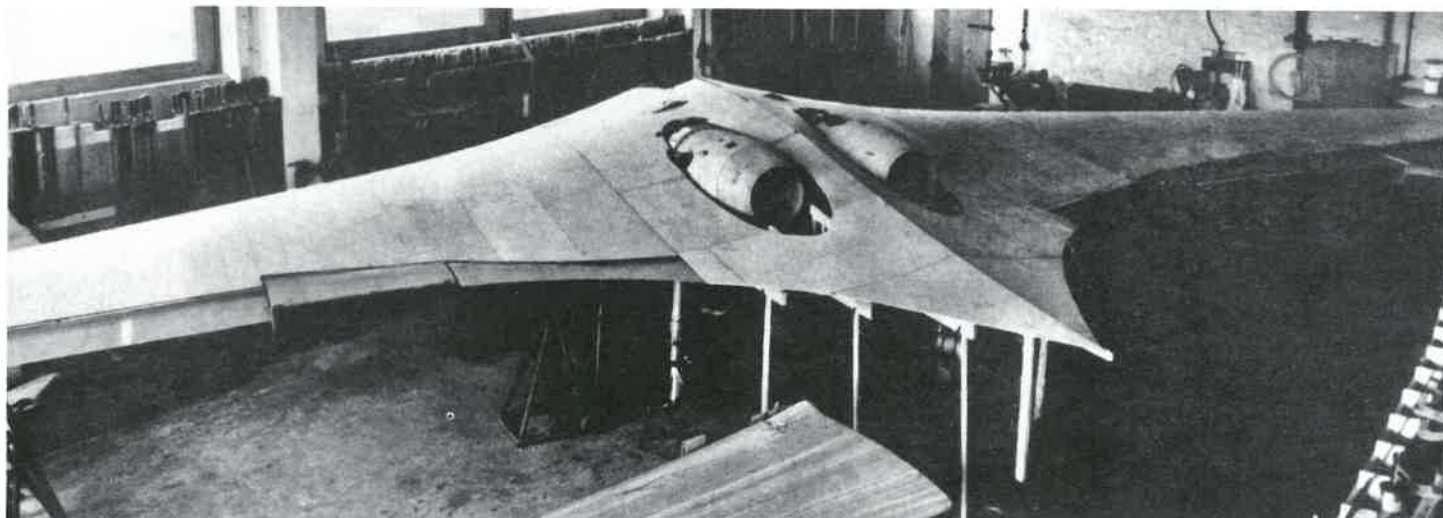
W marcu 1943 roku Walter Horten zdobył dokumentację silnika odrzutowego Junkers Jumo 004 i bracia postanowili rozpocząć prace projektowe nowego samolotu w układzie latającego skrzydła napędzanego dwoma silnikami turbinowymi, który nazwali Horten Ho IX.

Wstępny projekt gotowy był już miesiąc później i został przedstawiony podczas konferencji Lilienthalgesellschaft (Towarzystwo Lilienthala) w Berlinie dnia 14 kwietnia 1943 roku. W konferencji wzięli udział m.in. Kurt Tank, Hans Multhopp i Alexander Lippisch oraz liczne grono naukowców z instytutów badawczych w Darmstadt, Braunschweig i Berlin-Adlershof. Po prezentacji projektu wybuchła zażarta dyskusja, większość badaczy przedstawiła poważne, teoretyczne zastrzeżenia odnośnie nowej konstrukcji. Po zakończeniu obrad Reimar Horten przekazał teczkę z dokumentacją Hortena Ho IX w ręce Obstlt. Ulricha Diesinga, szefa technicznego zbrojeń lotniczych RLM (Chef der Technischen Lufrüstung des RLM), który był jednocześnie jednym z adiutantów Göringa, z prośbą o zapoznanie z projektem marszałka Rzeszy. Jednakże Obstlt. Diesing, który nie miał zaufania do rewolucyjnej konstrukcji, nie przekazał bezpośrednio materiałów Göringowi, lecz drogą służbową rozesłał je do poszczególnych departamentów RLM z prośbą o opinię. W przepastnych szufladach ministerstwa lotnictwa Rzeszy dokumentacja utknęła przez kolejne miesiące.



Wizualizacja 3D
Marek Ryś

Kratownica kadłuba Ho 229 uzupełniona o elementy drewniane w części ogonowej



Ho IX V2 w końcowym stadium montażu

W międzyczasie, 27 czerwca 1943 roku, Hitler zaprosił czołowych konstruktorów siedmiu największych firm przemysłu lotniczego do swojej kwatery w Obersalzberg, aby wyrobić sobie opinię na temat aktualnego stanu zbrojeń lotniczych. Po wielogodzinnych dyskusjach Hitler podjął decyzję o udzieleniu priorytetu produkcji myśliwców kosztem bombowców. Wybór, wobec konieczności prowadzenia wojny lądowej z przeważającymi siłami armii radzieckiej w Rosji, był trudny, lecz Niemcy nie dysponowały odpowiednią ilością surowców i siły roboczej, aby móc zaspokajać potrzeby sprzętowe zarówno lotnictwa myśliwskiego, jak i bombowego. Wobec coraz groźniejszych w skutkach nalotów alianckich na Niemcy była to rozsądna decyzja, która mogła w znaczący sposób utrudnić działania brytyjskich i amerykańskich bombowców nad Rzeszą.



Po zmasowanych nalotach na Hamburg przeprowadzony pod koniec lipca 1943 roku, w wyniku których zginęło 35 000 osób, a 125 000 odniosło rany, Hitler zmienił zdanie i dysząc żądzą zemsty, rozkazał wszelkie środki przeznaczyć na szybki rozwój broni odwetowych, latającej bomby V-1 i rakiet V-2. Strategiczne surowce, a przede wszystkim aluminium, odebrane zostały w znacznej części przemysłowi lotniczemu, co uniemożliwiło szybki wzrost produkcji samolotów myśliwskich.

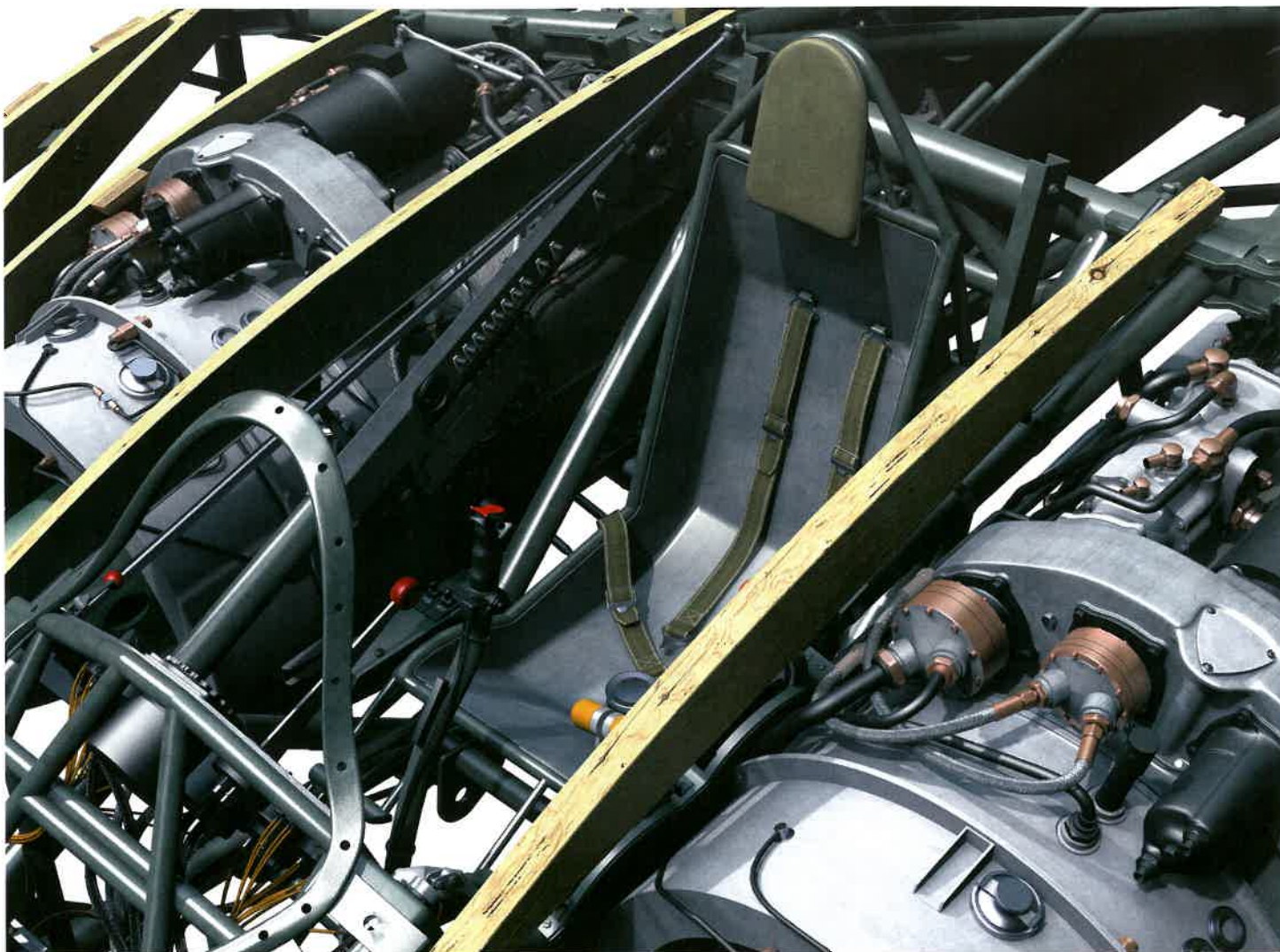
Problemy z surowcami, a przede wszystkim z metalami szlachetnymi, skłoniły większość biur konstrukcyjnych do zastępowania metalu drewnem. W ten sposób wprowadza-

Detale ułożenia silników w kratownicy. Widoczna czarna blacha otaczająca silniki to osłona termiczna zabezpieczająca elementy konstrukcyjne samolotu (zwłaszcza drewniane) przed wysoką temperaturą i zapłonem

Wizualizacja 3D
Marek Rys


Zbliżenie na przednią część konstrukcji kadłuba Ho 229





Fotel pilota zamontowany w klatce kabiny pomiędzy silnikami

dzono drewniane usterzenia do produkowanych masowo myśliwców Focke-Wulf Fw 190 i Messerschmitt Bf 109. Dzięki temu oszczędzano surowce, a jednocześnie część wysoko wykwalifikowanej kadry pracującej w przemyśle lotniczym mogła zostać zastą-

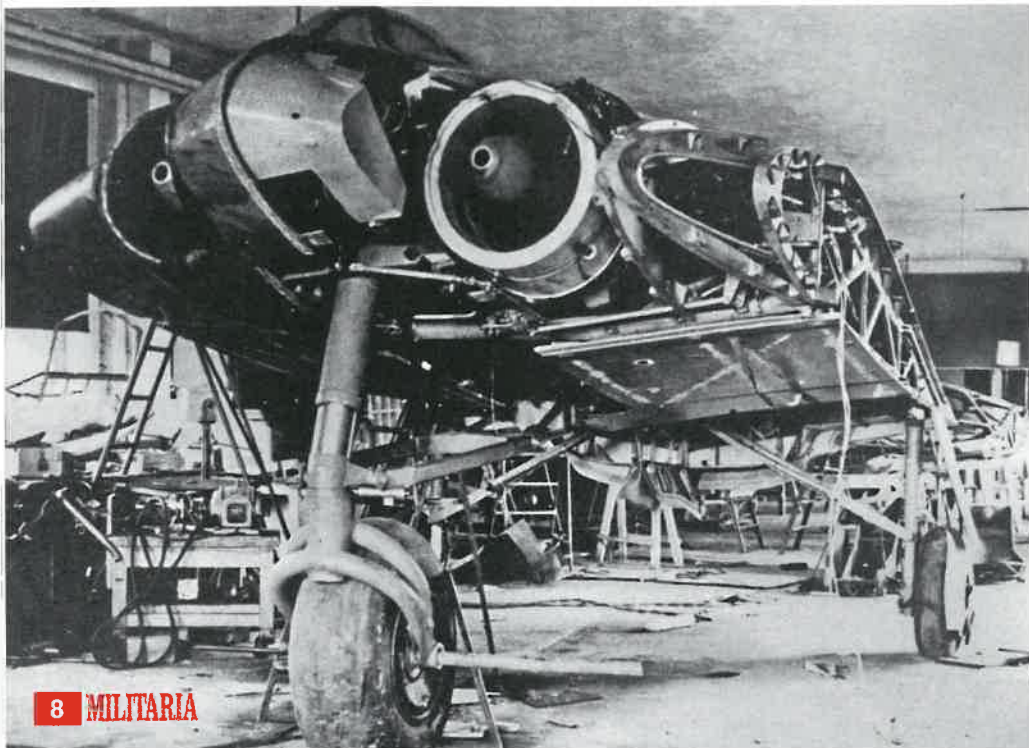
piona przez stolarzy meblowych, których w Niemczech nie brakowało.

Złą sytuację w przemyśle lotniczym dodatkowo pogłębiły naloty przeprowadzone w ramach „wielkiego tygodnia” (Big Week) przez amerykańskie strategiczne lotnictwo bom-

bowe w lutym 1944 roku, które skierowane były przeciwko zakładom produkcji lotniczej. Poniesione straty były znaczące. Jedyne rozwiązanie stanowiła decentralizacja zakładów oraz produkcja samolotów ze zwiększonym udziałem surowców niestrategicznych, takich jak drewno, sklejka czy płótno.

Tymczasem 28 września 1943 roku bracia Horten w końcu doczekali się możliwości zaprezentowania Hermannowi Göringowi w Karinhall swojego projektu Horten Ho IX. Od przekazania dokumentacji do spotkania z głównodowodzącym Luftwaffe minęło pół roku, w międzyczasie Sonderkommando LIn. 3 zawiesiło działalność, a bracia pracowali nad nowym projektem w oparciu o reaktywowaną, własną działalność gospodarczą. Göring, po zapoznaniu się z dokumentacją, był zaskoczony niezwykleymi rozwiązaniami aerodynamicznymi i szacunkowymi osiąganiami samolotu, a przede wszystkim faktem, iż nowy płatowiec praktycznie w całości ma być produkowany z materiałów zastępczych, jakimi były rury stalowe, drewno oraz sklejka. Zgodnie z wyliczeniami maszyna miała

Środkowa część Ho IX V3 z silnikami Junkers Jumo 004 B

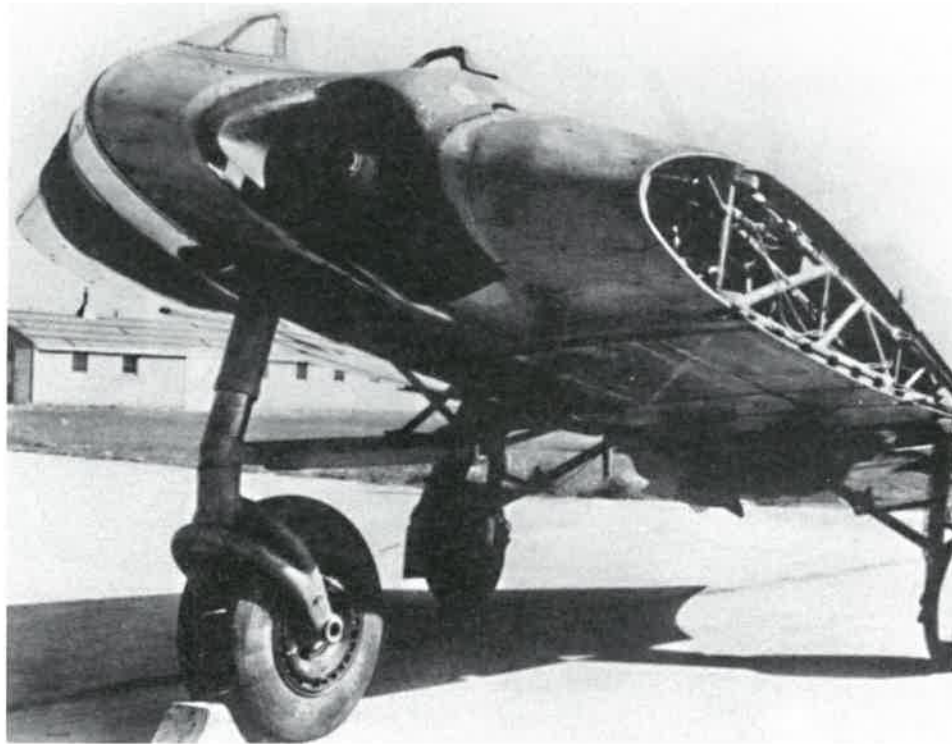


przenosić ładunek bombowy o masie 1000 kg na odległość 800 km z prędkością 960 km/h. Marszałek Rzeszy niezwłocznie podjął decyzję o zamówieniu trzech prototypów samolotu Horten Ho IX, na co rozkazał przeznaczyć sumę 500 000 RM.

Oficjalny kontrakt, który podpisał Erhard Milch, zawarty został jednak dopiero 29 października 1943 roku i dotyczył zamówienia trzech prototypów Ho IX w najszyszym możliwym terminie. Sam Milch nie był zresztą przekonany do niekonwencjonalnej konstrukcji i bardziej skupiał się na zapewnieniu szybkiego rozwoju takim konstrukcjom jak Arado Ar 234 czy Dornier Do 335. Opierając się na dotychczasowych doświadczeniach, sądził, iż nowy samolot nie osiągnie gotowości operacyjnej przed rokiem 1947. Jednocześnie zlecił Alexandrowi Lippischowi, który rozstał się w międzyczasie z firmą Messerschmitt AG i pracował we własnym biurze w Wiedniu, dalsze prace nad rozwojem projektu Delta IV, który otrzymał nowe oznaczenie Delta P 11. Było to latające skrzydło o drewnianej konstrukcji w układzie delta, wyposażone w usterzenie pionowe i napędzane dwoma silnikami turbinowymi. Delta P 11 miał stanowić alternatywę dla Ho IX i dysponować porównywalnymi osiągnięciami.

Horten Ho IX

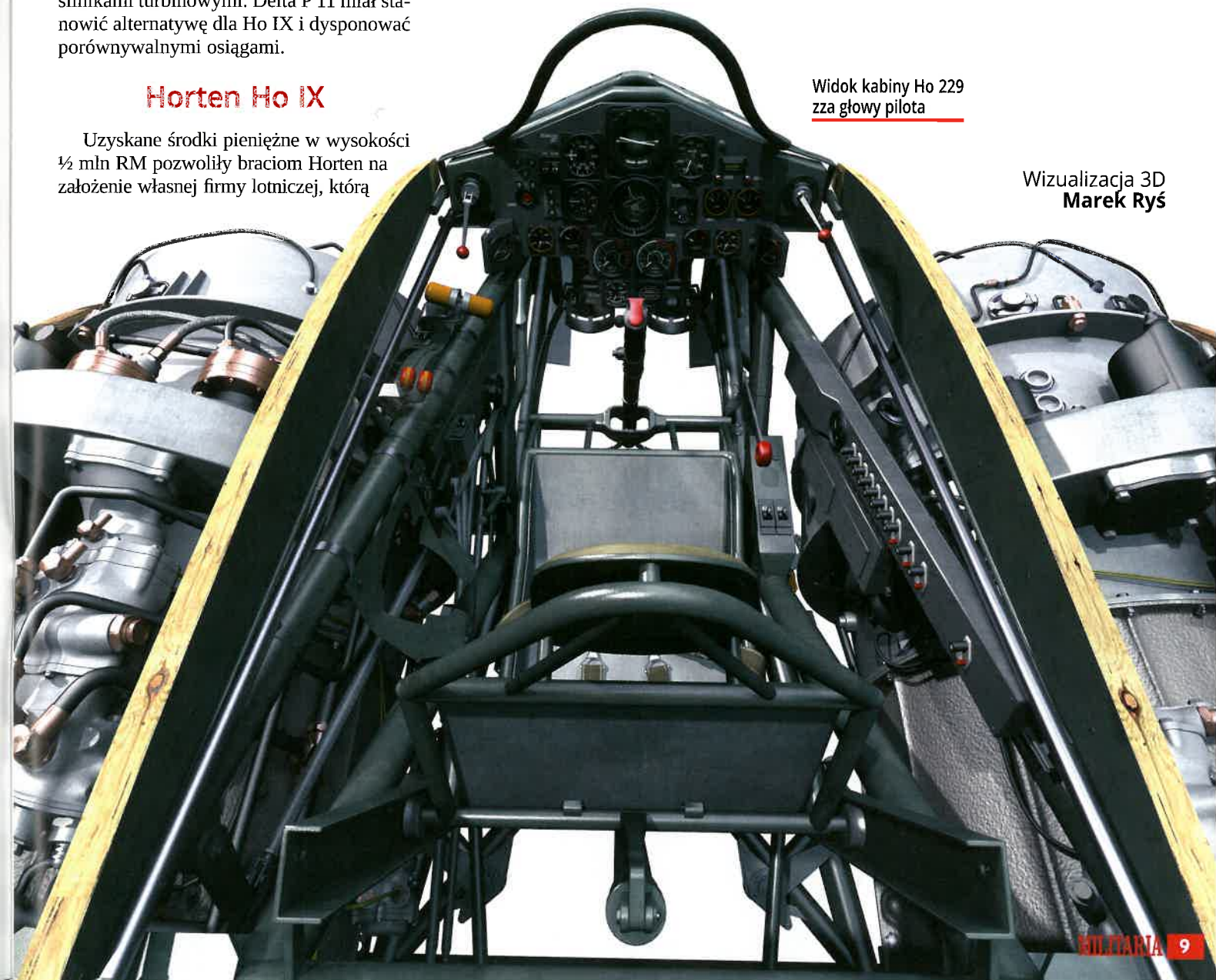
Uzyskane środki pieniężne w wysokości ½ mln RM pozwoliły braciom Horten na założenie własnej firmy lotniczej, którą



Horten Ho IX V3

Widok kabiny Ho 229
zza głowy pilota

Wizualizacja 3D
Marek Ryś





Usytuowanie schowanego koła przedniego w kratownicy kadłuba

nazwali Horten Flugzeugbau GmbH. Egzystujące już tylko na papierze Sonderkommando LIn. 3 przekształcone zostało w Sonderkommando IX. Aby dochować terminów wynikających z kontraktu, zatrudniono dodatkowych współpracowników i wkrótce Sonderkommando IX liczyło już przeszło 200 osób.

Horten Ho IX, podobnie jak pozostałe konstrukcje braci Horten, był samolotem w układzie latającego skrzydła. Środkowa

część skrzydła mieściła kabinę oraz luki podwozia i zespół napędowy. Jej konstrukcja oparta została o kratownicę z rur stalowych. Kabina pilota mieściła się dokładnie w osi symetrii samolotu, po jej obydwu stronach znajdowały się silniki odrzutowe Junkers Jumo 004 B o ciągu 890kG każdy. Pilot zajmował miejsce w wyrzucanym fotelu wyłoczoną z blachy stalowej. Środkowa część skrzydła pokryta była kilkoma warstwami

klejonej ze sobą sklejki lotniczej. W rejonie wylotów silników płatowiec pokryto blachą. Również blachą pokryte zostały wloty powietrza do silników Junkers Jumo 004 B.

Kabina zamknięta była od góry odsuwana, przezroczystą osłoną z pleksiglasu. Jej przednią część stanowił wiatrochron na stałe zamocowany do górnej powierzchni skrzydła. Nie przewidywano montowania jakichkolwiek dodatkowych płyt pancernych osłaniających pilota. Wersja nocnego myśliwca miała mieć przedłużony nos przykryty osłoną ze sztucznego tworzywa, w którym mieściłyby się urządzenia radarowe. Pod tylną częścią środkowego odcinka skrzydła umieszczono pojemnik ze spadochronem hamującym, służącym do skrócenia dobiegu po lądowaniu.

Na tablicy przyrządów znajdowały się chyłomierz, kompas i busola, sztuczny horyzont, wysokościomierz, wskaźnik prędkości wznoszenia oraz prędkościomierz, wskaźniki pracy silników, wskaźniki położenia klap i podwozia oraz wskaźnik ciśnienia w instalacji hydraulicznej. Po prawej stronie kabiny zamontowano panel z przełącznikami bezpieczników elektrycznych, natomiast przy lewej burcie znajdowała się dźwignia sterowania ciągiem silników.

Ponieważ kabina nie była ciśnieniowa, pilot miał zostać wyposażony w specjalny skafander z kulistym hełmem zbliżonym wyglądem do hełmów noszonych obecnie przez kosmonautów. Strój ten, nazwany Wa-

Kompletny zespół podwozia głównego z linkowym mechanizmem chowania w samolocie Ho 229. Podwozie główne złożone było z dwóch kół pochodzących z samolotu myśliwskiego Messerschmitt Bf 109 G. Golenie podwozia głównego zamocowane były do zewnętrznej krawędzi środkowej części skrzydła i chowały się do wewnątrz, korzystając z napędu hydraulicznego. Wysuwanie się głównego podwozia przebiegało pod wpływem siły ciężkości



Wizualizacja 3D
Marek Ryś



Kompletne podwozie z metalowymi osłonami luków. Luk podwozia przedniego zamykany był przez dwie długie kłapy umieszczone po jego obydwu bokach. Osłona luków podwozia głównego składała się z trzech części dla każdego luku, najdłuższa część umocowana była do goleni podwozia, druga część osłaniała częściowo koło, a trzecia część przymocowana do dolnej powierzchni środkowej części skrzydła zamykała się po schowaniu podwozia

tanzug, produkowany był przez firmę Dräger w Lubece (Lübeck). Skafter testowany był na ziemi, jednakże nie użyto go ani razu podczas prób w powietrzu.

Do obydwu boków środkowej części skrzydła mocowano zewnętrzne części skrzydeł, których konstrukcja oparta była o dwa drewniane dźwigary i tradycyjne drewniane żebrza. We wnętrzu skrzydeł umieszczono zbiorniki paliwa, przy krawędzi natarcia znajdował się długi zbiornik, a pomiędzy dźwigarami dwa duże zbiorniki główne. Łączny zapas paliwa miał wynosić 2400 litrów, co zapewniało promień działania 800 km, a zasięg 1880 km z prędkością przelotową 630 km/h. Zbiorniki paliwa w prototypach wykonane były z aluminium, lecz w maszynach seryjnych miały zostać zastąpione przez zbiorniki integralne. Ścianki zbiorników integralnych stanowiło zewnętrzne poszycie skrzydeł pokryte specjalnym, odpornym na działanie paliwa klejem produkcji zakładów Dynamit AG. Kleju tego używano również do łączenia elementów drewnianych z metalowymi i ze sztucznego tworzywa.

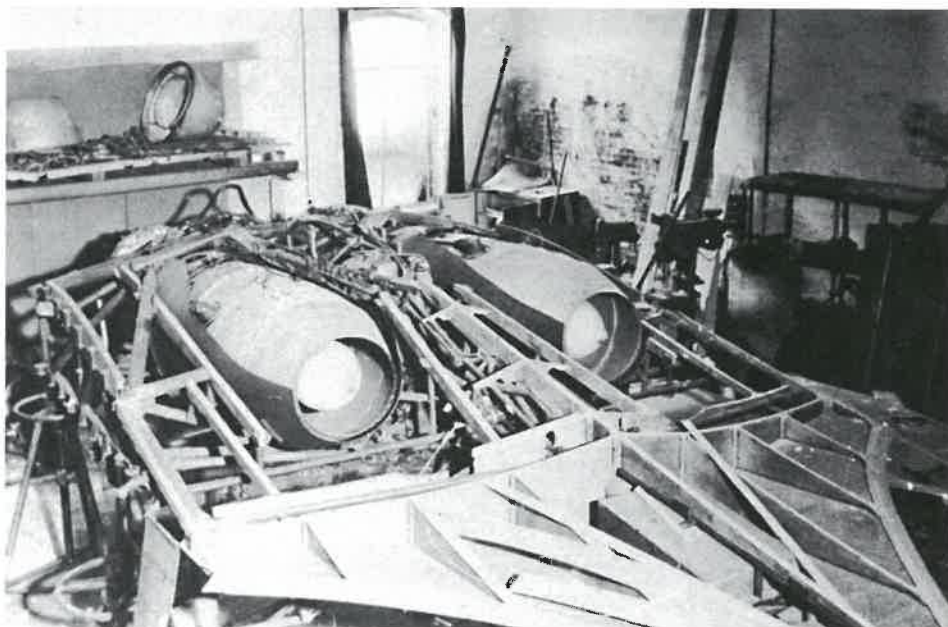
Prawie połowę rozpiętości krawędzi natarcia zajmowały lotki, które przy wewnętrznej części wyposażone były w kłapki odciążające Flettnera służące jako trymery. Podczas startu i lądowania lotki te używane były jako kłapy wysuwane pod kątem 27°. Każda z zewnętrznych części skrzydeł posiadała również po dwie kłapy do lądowania wysuwające się pod kątem 35°.

Skrzydło pokryte było sklejką, w przypadku Ho IX V1 miała ona grubość 8 mm, kolejne prototypy wyposażone w silniki odrzutowe musiały znieść znacznie większe przeciążenia. Luftwaffe wymagała dla samolotów myśliwskich zdolności do znoszenia przeciążeń 7 g z dodatkowym marginesem bezpieczeństwa o wysokości 1,8, czyli górną

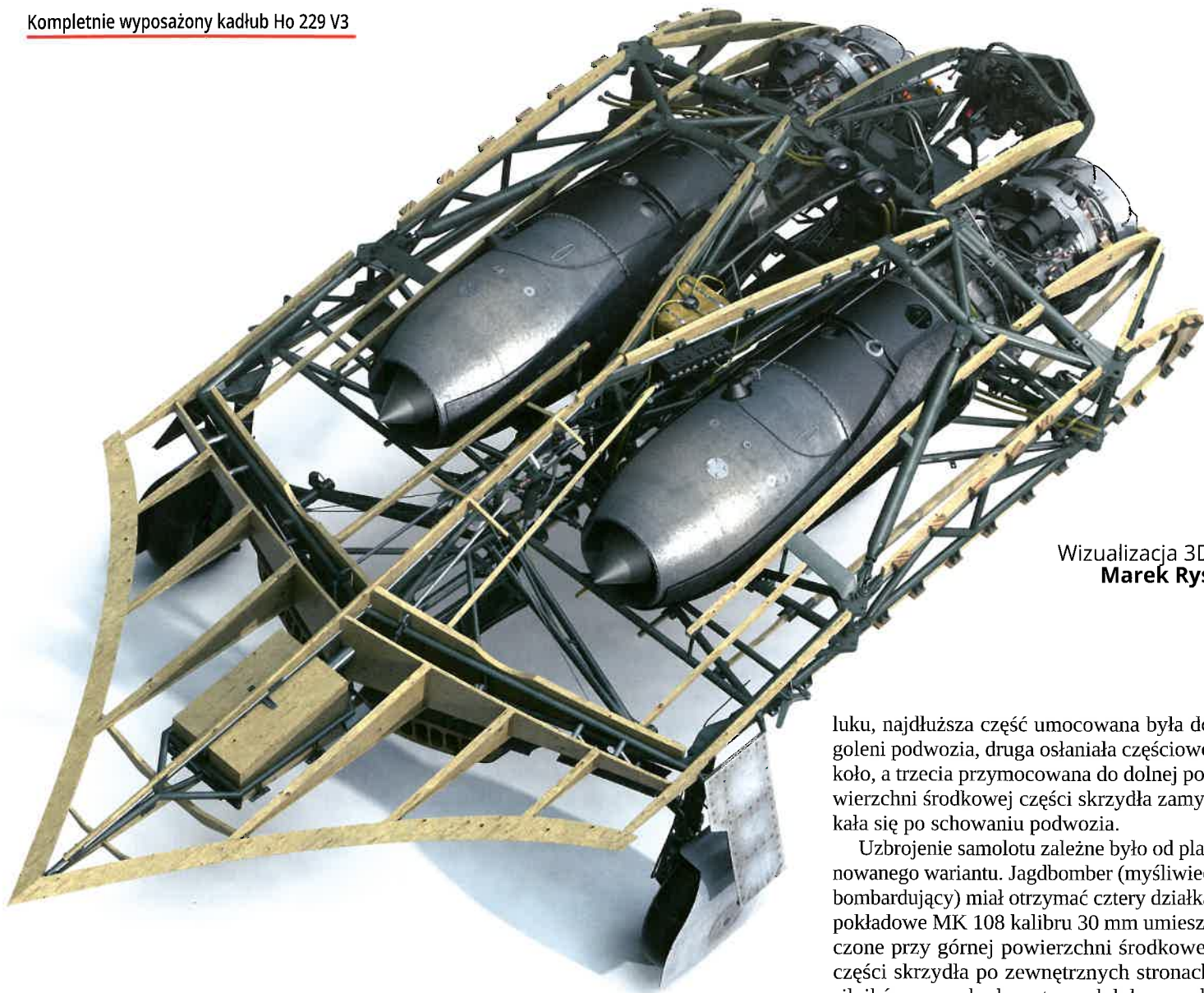
granica odporności maszyny miało być przeciążenie przekraczające 12,6 g. Aby uzyskać te wartości, sklejka musiała mieć grubość 18 mm przy krawędzi natarcia skrzydła. Pokrycie pomiędzy dźwigarami, które nie było tak narażone na przeciążenia, mogło mieć grubość 8 mm. Aby uzyskać sklejkę o grubości 18 mm, bracia musieli zastosować płyty sklejkowe typu sandwich stosowane w budownictwie od lat 20. XX wieku. Istotą płyty sandwichowej było zastosowanie na zewnątrz dwóch warstw zapewniających stabilność i wytrzymałość, które przedzielone były lekką warstwą wewnętrzną. Bracia Horten postanowili wykonać pokrycie krawędzi natarcia z cienkiej sklejki o grubości 1,5 mm, na którą położona została pasta złożona z mieszaniny kleju z wiórami i węglem drzewnym, a na to wszystko zewnętrzna warstwa sklejki o grubości 1,5 mm. Po-

zwoliło to na uzyskanie pokrycia o grubości 17 mm, które było tak samo odporne, lecz znacznie lżejsze niż tej samej grubości warstwa drewna. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, iż stosowane w samolocie Mosquito drewno balsowe byłoby lepszym rozwiązaniem, ale balsa w czasie wojny nie była dostępna w Niemczech.

Samolot w układzie latającego skrzydła, jakim był Horten Ho IX, nie posiadał



Zdobyty przez Amerykanów centropląt Ho IX V4

Wizualizacja 3D
Marek Ryś

usterzenia kierunku, zastępowały go hamulce aerodynamiczne umieszczone przy końcówkach skrzydła. Płynnie wysuwające się hamulce pozwalały na zmianę kierunku lotu. Jeżeli potrzebny był łagodny manewr, do sterowania używano małych hamulców umieszczonych tuż przy końcówkach skrzydła, jeżeli manewry miały być szybsze, a wiraże ciaśniejsze to uruchamiano większe kłapy hamulców znajdujące się bliżej środkowej części skrzydła. Podczas wykonywania manewrów wysuwała się kłapa na górnej powierzchni lewego skrzydła oraz na dolnej powierzchni prawego skrzydła bądź na odwrót. Sterowanie hamulcami aerodynamicznymi odbywało się tradycyjnie za pomocą ruchów orczyka.

Do kontroli kąta schodzenia służyły cztery hamulce aerodynamiczne umieszczone w dwóch parach na spodzie części środkowej skrzydła w pobliżu krawędzi natarcia i równoległe do niej. Zewnętrzne mniejsze hamulce i wewnętrzne większe hamulce mogły być wysuwane osobno, ale zawsze symetrycznie, jeden lewy i jeden prawy.

Podwozie trójkołowe z przednim kołem umieszczonym daleko z przodu i chowanym do tyłu. Przednie koło pochodziło z samolotu bombowego Heinkel He 177 (było to tylne koło bombowca) i miało większy rozmiar od kół podwozia głównego (1015 x 380 mm w porównaniu do 740 x 210 mm). Chowanie przedniego podwozia następowało za pomocą napędu hydraulicznego, przed lądowaniem koło wysuwało się pod wpływem siły ciężkości. Podczas kołowania przednie koło przenosiło prawie połowę masy całego samolotu. Łuk podwozia przedniego zamykany był przez dwie długie kłapy umieszczone po jego obydwu bokach.

Podwozie główne złożone było z dwóch kół pochodzących z samolotu myśliwskiego Messerschmitt Bf 109 G. Golenie podwozia głównego zamocowane były do zewnętrznej krawędzi środkowej części skrzydła i chowały się do wewnątrz, korzystając z napędu hydraulicznego. Wysuwanie się głównego podwozia przebiegało pod wpływem siły ciężkości. Ośłona luków podwozia głównego składała się z trzech części dla każdego

luku, najdłuższa część umocowana była do goleni podwozia, druga osłaniała częściowo koło, a trzecia przymocowana do dolnej powierzchni środkowej części skrzydła zamykała się po schowaniu podwozia.

Uzbrojenie samolotu zależne było od planowanego wariantu. Jagdbomber (myśliwiec bombardujący) miał otrzymać cztery działka pokładowe MK 108 kalibru 30 mm umieszczone przy górnej powierzchni środkowej części skrzydła po zewnętrznych stronach silników, a po obydwu stronach luku przedniego podwozia można było zamontować po jednym wyrzutniku bombowym typu ETC, co pozwalało podczepiać w sumie dwie bomby o masie po 250 kg lub dwa zbiorniki paliwa o pojemności po 300 litrów. Dwumiejscowy Nachtjäger, czyli nocny myśliwiec, miał być uzbrojony w cztery działka MK 108 kalibru 30 mm strzelające do przodu oraz dodatkowe dwa działka MK 108 kalibru 30 mm strzelające ukośnie do góry w systemie „Schräge Musik”. Samolot niszczycielski (Zerstörer) miał otrzymać dwa działka MK 103 kalibru 30 mm. Oprócz powyżej wzmiankowanych planowano jeszcze rozpoczęcie produkcji wersji rozpoznawczej wyposażonej w dwie kamery Rb 50 oraz dwumiejscowej wersji szkolnej.

Horten Ho IX posiadał rozpiętość 16,8 m, długość 7,47 m, wysokość 2,82 m i powierzchnię nośną 52,5 m². Napęd dawały dwa silniki odrzutowe Junkers Jumo 004 B o ciągu 890 kG każdy, które zapewniały prędkość maksymalną 950 km/h przy ziemi, a prędkość przelotową 690 km/h na wysokości 10 000 m (bez ładunku podwieszanego). Maksymalna prędkość wznoszenia

wynieść miała 20 m/s, a zasięg 1900 km lub 3100 km z dodatkowymi dwoma podwieszanymi zbiornikami paliwa o pojemności 300 litrów każdy. Prędkość lądowania określono na 160 km/h. Masa własna to 5000 kg, a masa startowa 7500 kg, która mogła zostać powiększona maksymalnie do 9000 kg.

Pierwszy prototyp Horten Ho IX V1

Aby zbudować na czas pierwszy prototyp Horten Ho IX, Sonderkommando IX pracowało przez 24 godziny na dobę i zdołało wykonać zadanie. W dniu 1 marca 1944 roku Ho IX V1 (oznaczenie typu RLM: 8-229) został ukończony. Maszyna była szybowcem pozbawionym własnego napędu i miała służyć do zbadania właściwości latającego skrzydła w locie. Pomimo złych warunków atmosferycznych Heinz Scheidhauer wykonał dwa krótkie loty nad lotniskiem w Göttingen. Samolotem użytym jako holownik był dwupłatowy Heinkel He 45, którego jednostka napędowa, silnik BMW VI 0 o mocy maksymalnej 600 KM, okazała się jednakże zbyt słaba do swobodnego wyniesienia w powietrze szybowca o tak dużej masie. W związku z tym Walter Horten zgłosił do RLM wniosek o udostępnienie do dalszych testów dwusilnikowego samolotu bombowego Heinkel He 111, który miał służyć jako holownik szybowca.

Po przybyciu He 111 na lotnisko w Göttingen testy kontynuowano i 5 marca 1944 roku Heinz Scheidhauer wykonał pierwszy dłuższy przelot. Podczas startu He 111 wzbił w górę ogromne tumany świeżego

śniegu leżącego na pasie startowym, które całkowicie przysłoniły pilotowi szybowca widok do przodu. Pomimo tych trudności Scheidhauer opanował szybowiec i bez większych problemów wzniósł się w powietrze. Po wyciepieniu liny holowniczej na wysokości 3600 m Ho IX V1 lotem szybowym wrócił na lotnisko. Przed lądowaniem Scheidhauer musiał przelecieć nad jednym z hangarów i nad końcem pasa znalazł się na relatywnie dużej wysokości, co wytworzyło poduszkę powietrzną i nie pozwoliło na szybkie zniżanie. W efekcie bliskości ziemi szybowiec dotknął pasa dopiero w połowie jego długości. Spadochron hamujący okazał się zbyt mało efektywny, również hamulce kół, wobec poślizgu na śniegu zalegającym pas startowy, nie były w stanie dostatecznie zmniejszyć prędkości. W związku z niebezpieczeństwem uderzenia w hangar stojący na przedłużeniu pasa Scheidhauer schował przednie koło i zatrzymał szybowiec na nosie w odległości około 100 m od budynku. Na szczęście leżący na pasie śnieg zapobiegł powstaniu większych uszkodzeń płatowca.

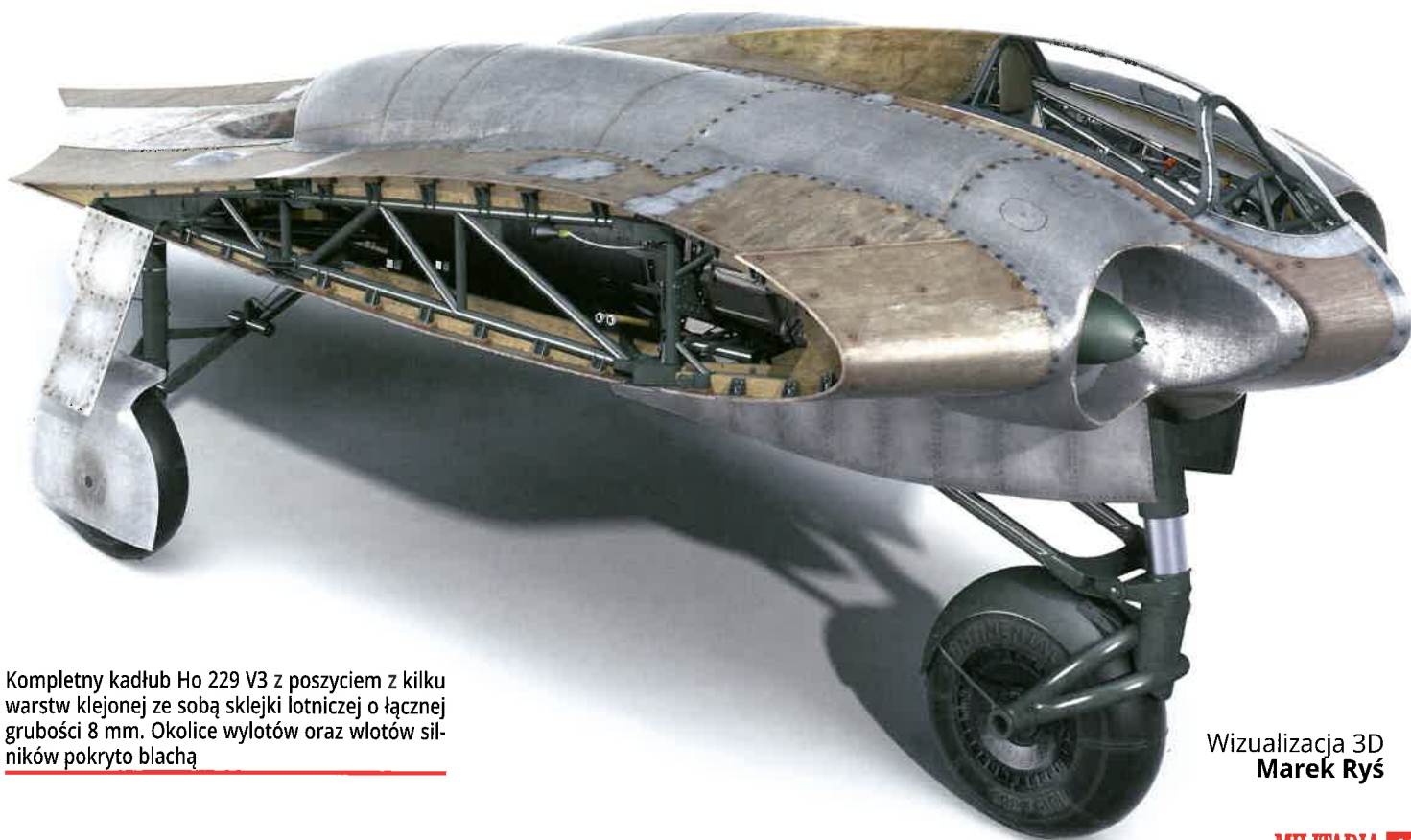
Po krótkiej naprawie Ho IX V1 wykonał w Göttingen jeszcze dwa loty w dniu 23 marca 1944 roku, a dalsze testy kontynuowano na lotnisku Oranienburg w pobliżu Berlina, które dysponowało odpowiednio długim betonowym pasem startowym. Dnia 5 kwietnia 1944 roku podczas lądowania w wyniku drgań złamało się przednie podwozie. Po wypadku przednie podwozie zostało zmodyfikowane poprzez dodanie widelca wzmacniającego. W tym samym czasie komisja z Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) z Berlin-Adlershof przysłała

została przez RLM do Oranienburga, aby zbadać stabilność i sterowność płatowca pod kątem właściwości samolotu jako platformy do prowadzenia ognia z broni pokładowej. Ostatni lot w Oranienburgu wykonał Scheidhauer 20 kwietnia 1944 roku, a następnie szybowiec odesłano do Göttingen w celu prowadzenia dalszych prób w locie.

Próby trwały do końca lutego 1945 roku, do chwili, kiedy Siegfried Knemeyer uszkodził podwozie maszyny podczas lądowania. W sumie szybowiec spędził w powietrzu przeszło 40 godzin. W kwietniu 1945 roku Horten Ho IX V1 przewieziony został pociągiem na lotnisko Brandis w pobliżu Lipska (Leipzig), gdzie stacjonowała 1./JG 400 wyposażona w odrzutowe samoloty Messerschmitt Me 163. Ponieważ dowództwo Luftwaffe zamierzało przebroić jednostkę w myśliwcę Horten Ho 229, pierwszy prototyp Ho IX służyć miał do szkolenia jej pilotów. Szybowiec jednak nigdy nie został naprawiony.

Drugi prototyp Horten Ho IX V2

Horten Ho IX V2 miał być napędzany dwoma silnikami odrzutowymi BMW 003 o ciągu 800 kG. Bracia Horten dysponowali dwiema obudowami silników, które można było zastosować do wpasowania rzeczywistych silników w płatowiec. W październiku 1943 roku firma BMW przekazała dokładny opis techniczny przedseryjnego silnika BMW 003 A-0, który miał zostać zamontowany w prototypie Ho IX V2. Kiedy prace związane z zabudowaniem



Kompletny kadłub Ho 229 V3 z poszyciem z kilku warstw klejonej ze sobą sklejki lotniczej o łącznej grubości 8 mm. Okolice wylotów oraz wlotów silników pokryto blachą

Wizualizacja 3D
Marek Ryś

Wizualizacja 3D
Marek RyśZbliżenie kabiny i środkowej
część kadłuba Ho 229 V3

silników do płatowca były już bardzo zaawansowane, Dr. Hermann Oesterich, dyrektor departamentu rozwoju silników odrzutowych BMW, poinformował braci Horten, iż rozpoczęcie seryjnej produkcji silników BMW 003 opóźni się, a on sam nie jest w stanie podać jakiegokolwiek daty rozpoczęcia produkcji. Szczęśliwie, już niedługo miała rozpocząć się produkcja konkurencyjnego silnika odrzutowego, jakim był Junkers Jumo 004. Silnik Junkersa miał wprowadzić prawie o 100 kg większą masę o silnika BMW, ale wytwarzał też prawie 100 kG większy ciąg.

Ponieważ przed marcem 1944 roku nie było możliwości dostarczenia silników, Dr. Anselm Franz, szef biura konstrukcyjnego silników odrzutowych Junkersa, dał braciom Horten jeden z niedziałających już prototypów silnika 109-004. Miał on służyć jako atrapa w procesie dostosowywania konstrukcji płatowca do nowego silnika, który był dłuższy od silnika BMW 003, jednakże miał nieco mniejszą średnicę. Dwa silniki Junkers Jumo 004 B-1 o ciągu 890 kG każdy dostarczone zostały do Göttingen z kilkutygodniowym opóźnieniem w połowie kwietnia 1944 roku. Okazało się jednak, że do umieszczenia silników wewnątrz środkowej części skrzydła niezbędna będzie przebudowa kratownicy z rur stalowych stanowiącej podstawę konstrukcji. Środkowa część skrzydła została powiększona, w porównaniu z Ho IX

V1 jej szerokość wzrosła z 2,4 m do 3,2 m, a długość z 6,5 m do 7,47 m.

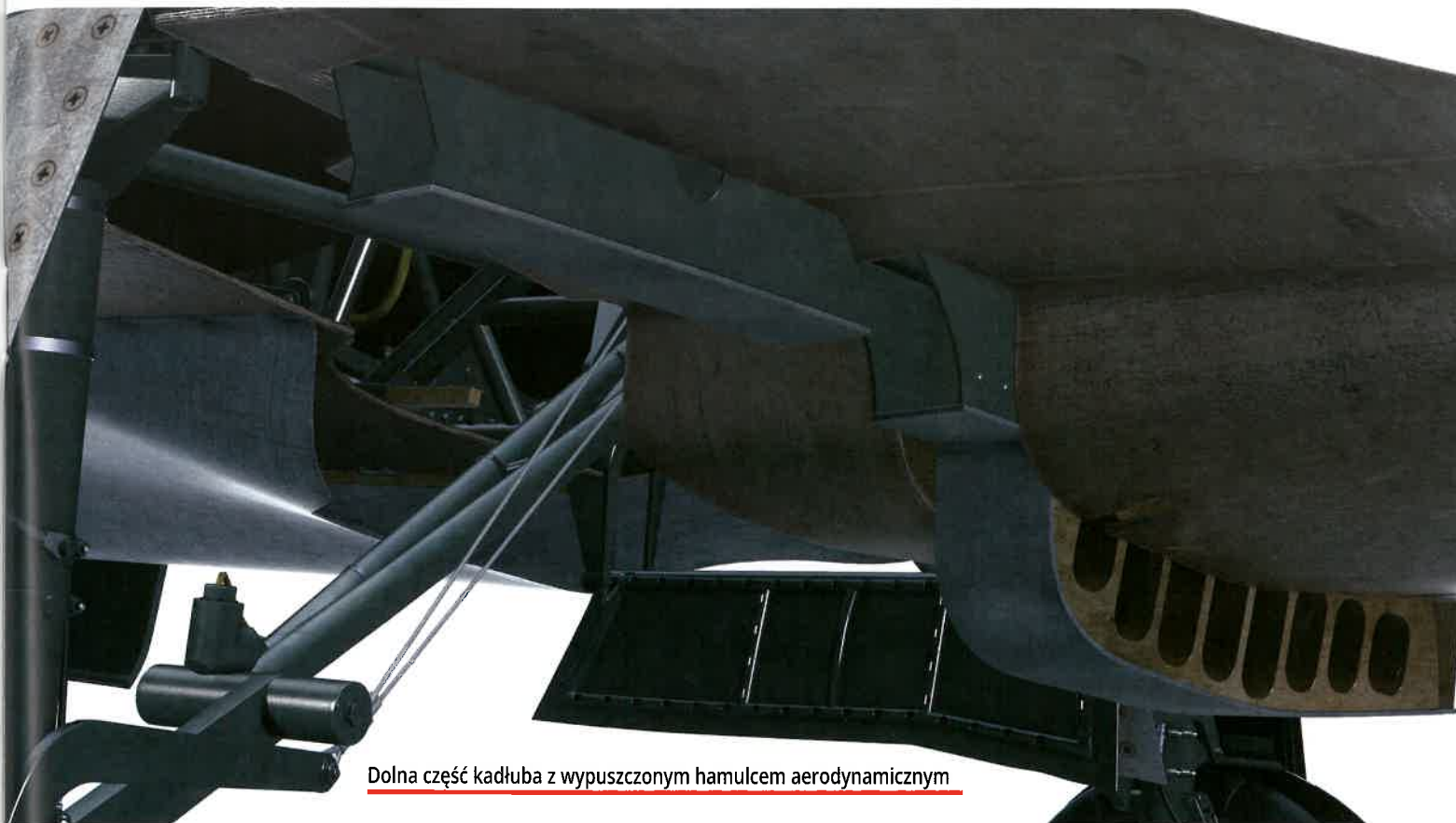
Problemy z silnikami oraz konieczność przebudowania płatowca, a także alianckie naloty, które w maju 1944 roku zmusiły Sonderkommando IX do trwającej tydzień ewakuacji części sprzętu z lotniska Göttingen, spowodowały niezachowanie umownego terminu ukończenia drugiego prototypu, który wyznaczony był na dzień 1 czerwca 1944 roku.

Tymczasem 6 czerwca 1944 roku alianci wylądowali w Normandii, otwierając tym samym drugi front w Europie. Sytuacja Niemiec stała się rozpacзлиwa. Jednym z efektów było zaostrzenie „wojny totalnej” i coraz większy udział organów SS w planowaniu i nadzorowaniu produkcji zbrojeniowej. Podczas spotkania przedstawicieli RLM i SS w dniu 15 czerwca 1944 roku w Berlinie na funkcjonariuszach SS ogromne wrażenie zrobił projekt Horten IX, który miał zapewnić nowoczesne samoloty bojowe budowane praktycznie bez konieczności stosowania strategicznych materiałów i surowców. Natychmiast złożono zamówienie na dziesięć egzemplarzy przedseryjnych, a do Sonderkommando IX oddelegowano do pomocy 30 funkcjonariuszy SS z Oranienburga. Wkrótce zamówienie zwiększono do 20 maszyn, które miały zostać zbudowane w zakładach Klemm Technik w Stuttgart-Böblingen oraz do kolejnych 20 egzem-

plarzy do zbudowania przez firmę Gothaer Waggonfabrik w Gotha.

Ponieważ zakłady Klemm były już obciążone realizacją zamówienia na produkcję rakietowych myśliwców Messerschmitt Me 163 B, produkcję samolotów Ho IX zlecono podwykonawcy, firmie meblowej May GmbH w Stuttgart-Tamm, gdzie wcześniej produkowano skrzydła samolotów treningowych Klemm Kl 35 oraz drewniane części samolotów transportowych Messerschmitt Me 323. We wrześniu 1944 roku kontrakt ograniczono do wykonania wyłącznie skrzydeł Ho IX, pozostałe elementy oraz montaż końcowy miały powstać w zakładach Gotha.

Już w lipcu 1944 roku grupa inżynierów Sonderkommando IX skierowana została do zakładów Gothaer Waggonfabrik w Gotha w celu przygotowania i nadzorowania produkcji 20 przedseryjnych egzemplarzy Ho IX. Zakłady w Gotha produkowały samoloty już podczas pierwszej wojny światowej. Były to dwusilnikowe, dwupłatowe bombowce G IV i G V używane do nocnych bombardowań celów na Wyspach Brytyjskich. Podczas drugiej wojny światowej firma zajmowała się głównie produkcją płatowców o mieszanej konstrukcji, takich jak szybowce transportowe DFS 230, szybowce transportowe Go 242 i samoloty transportowe Go 244 oraz licencyjną produkcją samolotów Heinkel He 45 i Messerschmitt Bf 110.



Dolna część kadłuba z wypuszczonym hamulcem aerodynamicznym

Dnia 20 lipca 1944 roku zakłady Gothaer Waggonfabrik stały się celem dywanowego nalotu amerykańskich czterosilnikowych bombowców strategicznych i zostały zniszczone w 80%. W rezultacie ocalałe maszyny, materiały i personel rozdzielono na kilka lokalizacji znajdujących się w Friedrichroda, Goldbach, Wangenheim, Luisenthal, Wandersleben, Ohrdruf i Gotha (magazyny kolejowe firmy Mitropa AG).

Pomimo trudności zespół Sonderkommando IX i konstruktorzy Gothaer Waggonfabrik rozpoczęli prace nad przygotowaniem produkcji seryjnej Ho IX, który otrzymał z RLM oficjalnie oznaczenie 9-229. Inżynierowie z Gotha ocenili projekt jako zbyt skomplikowany, aby nadawał się do szybkiego wdrożenia do seryjnej produkcji. Pomiedzy obydwojma zespołami doszło do licznych nieporozumień na tym tle, co zmusiło do interwencji RLM. Komisja Ministerstwa

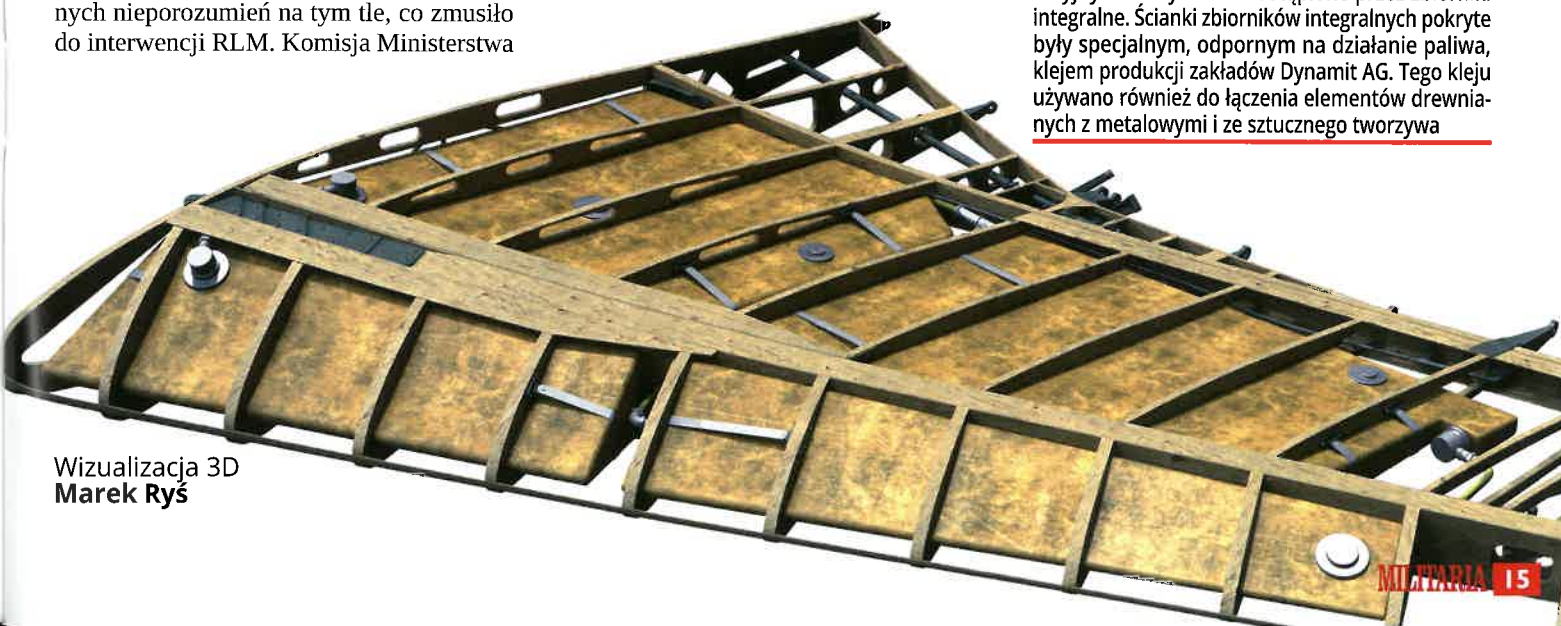
Lotnictwa Rzeszy zapoznała się z planami samolotu przedstawionymi przez braci Horten i przychyliła się do zdania inżynierów z Gotha, jednocześnie zlecając wprowadzenie niezbędnych zmian i poprawek.

Negatywne nastawienie do projektu samolotu braci Horten, oprócz przesłanek merytorycznych, mogło wynikać również z dobrze pojętego własnego interesu. Od końca 1943 roku szef biura konstrukcyjnego Gothaer Waggonfabrik, Dr.-Ing. A. Hünerjäger pracował nad własnym projektem latającego skrzydła z napędem odrzutowym, który miałby zostać następcą samolotu Messerschmitt Bf 110. Projekt noszący oznaczenie P 53 miał być samolotem niszczycielskim lub nocnym myśliwcem o rozpiętości 22,4 m i długości 14,25 m. Zlecenie na produkcję

konkurencyjnej maszyny z pewnością nie leżało w interesie firmy.

Wśród koniecznych zmian znalazł się fotel wyrzucany. Fotel skonstruowany przez braci Horten, którego działanie oparte zostało o energię zwiniętej stalowej sprężyny, zapewniał prawidłowe działanie wyłącznie do wartości przeciążenia 3 g. Jako alternatywę zaproponowano fotel wyrzucany pro-

Usytuowanie skrzydłowych zbiorników paliwa w drewnianej kratownicy. Przy krawędzi natarcia znajdował się długi zbiornik, a pomiędzy dźwigarami dwa duże zbiorniki główne. Łączny zapas paliwa miał wynosić 2400 litrów, co zapewniało promień działania 800 km, a zasięg 1880 km z prędkością przelotową 630 km/h. Zbiorniki paliwa w prototypach wykonane były z aluminium, lecz w maszynach seryjnych miały zostać zastąpione przez zbiorniki integralne. Ścianki zbiorników integralnych pokryte były specjalnym, odpornym na działanie paliwa, klejem produkcji zakładów Dynamit AG. Tego kleju używano również do łączenia elementów drewnianych z metalowymi i ze sztucznego tworzywa



Wizualizacja 3D
Marek Ryś

dukowany przez firmę Dornier. Z powodu kłopotów z dostarczeniem odpowiednich ilości kleju odpornego na działanie paliwa lotniczego integralne zbiorniki w skrzydłach musiały zostać zastąpione przez tradycyjne zbiorniki aluminiowe.

Przesunięcie silników do przodu pozwoliło na redukcję masy niezbędnego dotychczas balastu umieszczonego w nosie środkowej części skrzydła.

Największym problemem okazał się brak ciśnieniowej, ogrzewanej kabiny, ponieważ pożądany zasięg samolot mógł osiągnąć wyłącznie podczas przelotów na dużej wysokości pomiędzy 8000 do 9000 m. Ponieważ Watanzug zaprojektowany przez firmę Dräger okazał się być niepraktyczny, konstruktorzy z Gotha zaproponowali tradycyjne rozwiązanie kabiny zbliżone do zastosowanego w Me 262. Jednakże, aby je zastosować, konieczna byłaby przebudowa całej części środkowej skrzydła. Ustalono, iż dwa pierwsze prototypy wyposażone w silniki odrzutowe Junkers Juno 004, czyli Ho IX V2 i V3, zbudowane zostaną według pierwotnych założeń, natomiast kolejne prototypy miały powstać z uwzględnieniem poprawek i zmian zaproponowanych przez konstruktorów z Gotha. Poprawiony projekt otrzymał robocze oznaczenie „Göttinger Ausführung” (wersja z Getyngi). Maszy-

na ta wyposażona została w głębsze luki podwozia głównego, silniki przesunięto o 140 mm na boki, aby uzyskać do nich łatwiejszy dostęp, zastąpienie sklejkę płytami sandwich dało oszczędność masy o wartość około 100 kg, a kabinę pilota ośrodką tworzyła pancerna wanna o masie 400 kg. Od przodu osłonę głowy pilota stanowił wiatrochron ze szkła pancerne. Uzbrojenie tworzyć miała bateria czterech działek MK 103 kalibru 30 mm o łącznej masie 360 kg (przy założeniu zapasu amunicji po 90 naboju na lufę) lub dwa działka MK 108 kalibru 30 mm o łącznej masie 400 kg z zapasem amunicji po 170 naboju na lufę. Dwie bomby o masie po 500 kg miały być podczepiane do zewnętrznych wyrzutników TC 503 Wikingerschiff. Dotychczas stosowany celownik Revi 16 B miał zostać zastąpiony żyroskopowym celownikiem Askania EZ 42 Adler. W skład wyposażenia radiowego miała początkowo wejść radiostacja FuG 16zy, którą w późniejszych seriach produkcyjnych powinna zastąpić radiostacja FuG 15. Dodatkowym wyposażeniem była stacja swój-obcy FuG 25a oraz urządzenie FuG 125 służące do lądowania bez widoczności ziemi.

Prototypy V4 i V5 miały stanowić wzorzec dwumiejscowej wersji myśliwca na każdą pogodę. Prototyp V6 miał być wzorem jednomiejscowej wersji myśliwskiej dziennej, a V7 stanowił pierwowzór dwumiejscowej wersji szkolnej.

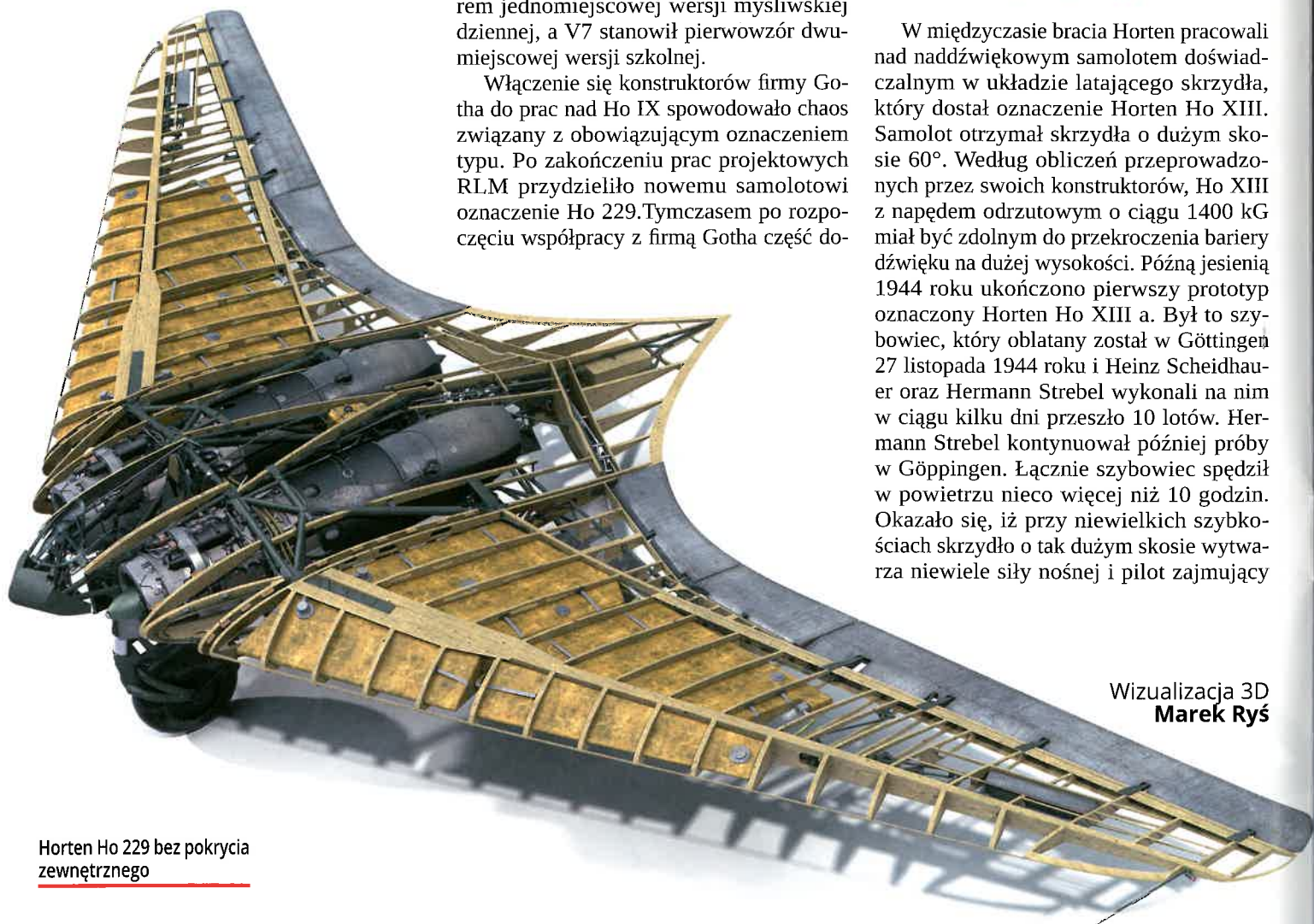
Włączenie się konstruktorów firmy Gotha do prac nad Ho IX spowodowało chaos związany z obowiązującym oznaczeniem typu. Po zakończeniu prac projektowych RLM przydzieliło nowemu samolotowi oznaczenie Ho 229. Tymczasem po rozpoczęciu współpracy z firmą Gotha część do-

kumentów zaczęła oznaczać maszynę jako Gotha Go 229.

Latem 1944 roku, wraz ze zdymisjonowaniem Erharda Milcha ze stanowiska generalnego zbrojmistrza Luftwaffe, sprawy związane ze zbrojeniami lotniczymi i produkcją samolotów wojskowych przeniesiono spod zwierzchności RLM do Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion (Ministerstwo Rzeszy do Spraw Zbrojeń i Produkcji Wojennej), którego szefem był Albert Speer. Dnia 1 sierpnia 1944 roku powołano do życia Jägerstab (sztab myśliwski), który w ramach ministerstwa Rzeszy do spraw zbrojeń i produkcji wojennej miał zająć się usprawnieniem produkcji samolotów myśliwskich. Jedną z pierwszych czynności Jägerstab było zmniejszenie ilości nowych konstrukcji samolotów myśliwskich i skupienie się na wybranych projektach. Osobą odpowiedzialną za przeprowadzenie selekcji mianowany został Obst. Siegfried Knemeyer, powołany na stanowisko Chef der Technischen Luftrüstung Entwicklungsabteilung (szef wydziału rozwoju technicznych zbrojeń lotniczych). Knemeyer znał konstrukcję braci Horten, był wielokrotnie w Göttingen i podjął pozytywną decyzję o dalszym rozwoju projektu 9-229.



W międzyczasie bracia Horten pracowali nad naddźwiękowym samolotem doświadczalnym w układzie latającego skrzydła, który dostał oznaczenie Horten Ho XIII. Samolot otrzymał skrzydła o dużym skosie 60°. Według obliczeń przeprowadzonych przez swoich konstruktorów, Ho XIII z napędem odrzutowym o ciągu 1400 kG miał być zdolnym do przekroczenia bariery dźwięku na dużej wysokości. Późną jesienią 1944 roku ukończono pierwszy prototyp oznaczony Horten Ho XIII a. Był to szybowiec, który oblatany został w Göttingen 27 listopada 1944 roku i Heinz Scheidhauer oraz Hermann Strebel wykonali na nim w ciągu kilku dni przeszło 10 lotów. Hermann Strebel kontynuował później próby w Göppingen. Łącznie szybowiec spędził w powietrzu nieco więcej niż 10 godzin. Okazało się, iż przy niewielkich szybkościach skrzydło o tak dużym skosie wytwarza niewiele siły nośnej i pilot zajmujący



Wizualizacja 3D
Marek Ryś

Horten Ho 229 bez pokrycia
zewnątrznego



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 Kozłówce, Muzeum w Puławach, Aeroklubem „Orląt” oraz Wyspą Wisłą.

www.muzeumsilpowietrznych.pl



W pełni skompletowany Ho 229 V3
w stanie „surowym”, bez uzbrojenia
i części wyposażenia

miejsce leżące w kabinie ma duże trudności z opanowaniem maszyny.

Problemy te miano usunąć w drugim prototypie Horten Ho XIII b, który otrzymał zupełnie nowe skrzydła w kształcie delta o kącie nachylenia krawędzi natarcia 70°. Jako jednostka napędowa miał służyć silnik odrzutowy Heinkel HeS 011 o ciągu 1300 kG lub silnik odrzutowy BMW 003 R o ciągu 800 kG połączony z niewielkim silnikiem rakietowym, który służył jako dopalacz i pozwalał osiągać dodatkowy ciąg 1000 kG, czyli łącznie, przez trzy minuty, możliwe było uzyskanie ciągu 1800 kG. Samolot miał pokonywać barierę dźwięku w locie nurkowym, a następnie wyrównywać i kontynuować lot z prędkością dochodzącą do 1,4 Macha. Również i w tym przypadku jako prototyp służyć miał pozbawiony napędu szybowiec, który powstawał w Bad Hersfeld, nie został jednakże ukończony przed zakończeniem działań wojennych.

Wreszcie w pierwszej dekadzie grudnia 1944 roku Sonderkommando IX otrzymało silniki Junkers Jumo 004 B o ciągu po 890 kG, które wkrótce zabudowano w samolocie Horten Ho IX V2. Dnia 17 grudnia 1944 roku prototyp dostarczony został z Göttingen do Oranienburg, gdzie miały odbyć się pierwsze próby w locie. Dotychczasowy, etapowy oblatywacz nowych konstrukcji braci Horten, Oblt. Heinz Scheidhauer, który miał największe doświadczenie w pilotowaniu latających skrzydeł, nie posiadał urzędowej licencji pozwalającej mu zasiadać za sterami maszyn dwusilnikowych. Wprawdzie udało mu się ominąć tę formalną przeszkodę w przypadku małego samolotu Ho VII, ale nie pozwolono mu pilotować ważącego 7000 kg Ho IX V2.

Reimar Horten liczył na to, iż uda mu się namówić do pierwszego lotu za sterami Ho IX V2 najbardziej znaną niemiecką pilotkę, Hanne Reitsch, lecz ona przebywała akurat w Wiedniu. W związku z tym pozostał już

tylko Lt. Erwin Ziller, który był znanym pilotem szybowcowym, a wcześniej siadał już w Göttingen za sterami latających skrzydeł Ho II, Ho III b, Ho III f i Ho IV. Ziller przybył o na lotnisko Oranienburg i w dniach 11, 16 i 22 grudnia 1944 roku wykonał szybowcem Ho IX V1 kilka lotów o łącznym czasie przeszło 1,5 godziny. Według zapisów książki lotów Lt. Zillera w dniu 23 grudnia 1944 roku wykonał dwa loty szybowcowe za sterami Ho IX V2, pierwszy z nich trwał 25, a drugi 22 minuty. Tego samego dnia obecny na lotnisku przedstawiciel RLM odnotował, iż odbyły się naziemne próby silników samolotu „229 V2”.

Kilka dni później, 29 grudnia 1944 roku, Lt. Ziller wykonał swoje pierwsze dwa loty za sterami samolotu odrzutowego, pilotując dwumiejscowy samolot Messerschmitt Me 262 B, E3+04 należący do E-Stelle Rechlin. W ciągu dwóch kolejnych dni wykonał jeszcze trzy samodzielne loty o łącznym czasie 1 godziny 20 minut jednomiejscowymi samolotami Messerschmitt Me 262 A, E3+01 i E4+E5. Wtedy też Oblt. Heinz Scheidhauer szkolił się za sterami dwusilnikowego bombowca Heinkel He 111, aby wreszcie zdobyć upragnioną licencję.

W tym samym czasie biuro konstrukcyjne zakładów w Gotha, któremu szefował Dr.-Ing. Hünerjäger, opracowało i przekazało RLM własny projekt latającego skrzydła oznaczony P.60. Wiele rozwiązań konstrukcyjnych opartych zostało na projekcie braci Horten. Maszyna miała identyczną konstrukcję opartą o kratownicę z rur stalowych z pokryciem sklejką i płytą sandwich. Skrzydła miały duży skos o wartości 47°, a napęd stanowiły dwa silniki odrzutowe BMW 003 A-1 o ciągu 800 kG każdy, umieszczone w gondolach na zewnątrz płatowca pod i nad skrzydłem, co w znaczącym stopniu ułatwiała ich obsługę na ziemi. Wewnątrz skrzydła znalazły miejsce trzy zbiorniki paliwa o łącznej pojemności 3600 litrów.

Opancerzona, ciśnieniowa kabina mogła pomieścić dwóch ludzi w pozycji leżącej twarzą w dół. Przednie koło umieszczone było nie w osi symetrii samolotu, lecz z jej lewej strony i chowało się do tyłu. Golenie głównego podwozia chowały się do przodu z obrotem o 90°. Samolot w wersji Höhenjäger (myśliwiec wysokościowy) miał być uzbrojony w baterię czterech działek MK 108 kalibru 30 mm z zapasem amunicji po 150 naboju na wewnętrzne działko i 175 naboju na zewnętrzne działko, w wersji Zerstörer (niszczyciel) w dwa działka MK 103 kalibru 30 mm, a w wersji Aufklärer (rozpoznawcza) w dwa działka MK 108 kalibru 30 mm, a dodatkowe wyposażenia stanowiły miały w tym przypadku dwie kamery Rb 50/18. Obliczeniowa prędkość maksymalna wynosić miała 900 km/h, a zasięg 1600 km. Dzięki dobrym stosunkom w RLM projekt został zaakceptowany i 2 lutego 1945 roku zakłady w Gotha otrzymały oficjalne zamówienie na prowadzenie dalszych prac.



Pierwszy lot prototypu Horten Ho IX V2 miał miejsce 2 lutego 1945 roku na lotnisku Oranienburg. Lt. Erwin Ziller przez 30 minut krążył w pobliżu lotniska na wysokości 4000 m z prędkością nieprzekraczającą 500 km/h. Jako ciekawostkę można przytoczyć fakt, iż prędkość 300 km/h samolot bez trudu osiągnął z wysuniętym podwoziem. Przed lądowaniem pilot przeleciał jeszcze na małej wysokości nad wieżą kontroli lotów, aby Reimar Horten sprawdził, czy podwozie prawidłowo się wysunęło.

Następnego dnia Lt. Ziller wykonał drugi lot, który przebiegł bez problemów. Stwierdzono, iż prędkość wznoszenia oscyluje wokół 20 do 22 m/sek., a prędkość lądowania to 120 do 130 km/h. Sterowność oraz właściwości lotne oceniono jako poprawne. Manewrowość i zwrotność samolotu w po-

równaniu z Messerschmittem Me 262 Lt. Ziller ocenił jako znacznie lepszą. Dopiero podczas podchodzenia do lądowania pilot zbyt wcześnie zwolnił spadochron hamujący, co spowodowało uderzenie maszyny z dużą siłą o pas startowy i uszkodzenie głównego podwozia. Uszkodzenia nie były wprawdzie poważne, lecz ich naprawa przeciągnęła się do dwóch tygodni.

RLM po otrzymaniu raportu z pierwszych lotów Ho IX V2 potwierdził zamówienie na kolejne trzy prototypy „Göttinger Ausführung” oznaczone V3 do V5 oraz dziesięć prototypów wersji Zerstörer z oznaczeniem V6 do V15 i czterdzieści maszyn przedserijnych Ho 229 A-0.

Dnia 16 lutego w siedzibie DVL w Berlin-Adlershof odbyło się spotkanie mające na celu porównanie latającego skrzydła 9-229 z projektem Gotha P.60. Bracia Horten nie przybyli na konferencję, przysłali jedynie swoje stanowisko i argumenty na piśmie. Ich nieobecność spowodowała, iż inżynierowie zakładów z Gotha mieli możliwość zaprezentować swój projekt bez narażania się na ewentualne krytyczne uwagi oponentów. W ten sposób udało im się przekonać komisję, że P.60, dzięki umieszczeniu silników w zewnętrznych gondolach, zdecydowanie przewyższa 9-229 prostotą obsługi i możliwościami montowania alternatywnie różnych typów silników. Tego typu umieszczenie jednostek napędowych zapewniało też więcej miejsca w centralnej części skrzydła na dodatkowe

wyposażenie oraz zbiorniki paliwa. Ponieważ projekt 9-229 był już mocno zaawansowany w porównaniu z P.60, a prototyp Ho IX V2 wykonał w międzyczasie pierwsze loty, komisja postanowiła, iż obydwie samoloty mają być rozwijane równolegle, polecając skupić się zakładom w Gotha na dwumiejscowej wersji myśliwca na każdą pogodę i myśliwca nocnego.

Następnego dnia, 18 lutego 1945 roku o godzinie 14.15, Lt. Erwin Ziller po raz trzeci poderwał w powietrze Ho IX V2. Celem testów miało być określenie maksymalnej prędkości wznoszenia oraz prędkości poziomej na wysokości 4000 m. Na dworze od rana panowało całkowite zachmurzenie z podstawą chmur na wysokości 500 m, dopiero około godziny 14.00 niebo nieco się przetało i pokrywę chmur określono na 6/8. Po starcie samolot wznosił się w powietrze pod kątem 35° i zniknął w chmurach. Po kilku minutach pokrywa chmur nad lotniskiem częściowo się rozwiązała i zespół specjalistów z Erprobungsstelle Rechlin mógł zmierzyć wysokość i prędkość lotu prototypu. Lt. Ziller wykonał dwa przeloty nad lotniskiem na wysokości około 2000 m z prędkością 795 km/h. Po upływie około 45 minut samolot pojawił się nad północnym skrajem lotniska, wypadając z chmur na wysokości około 800 m. Świadkowie na ziemi zaobserwowali, iż prawy silnik nie pracował. Pilot poprzez kilkukrotne nurkowanie i wyprowadzanie samolotu w górę próbował uruchomić silnik, tracąc wysokość i schodząc do pułapu 500 m. Wówczas maszyna zakreśliła w prawo, cały czas tracąc wysokość i wysunęła podwozie. Podwozie wysunęło się siłą grawitacji, a że napęd pompy hydraulicznej odpowiedzial-

nej za wysuwanie i wciąganie podwozia oraz klap do lądowania znajdował się przy prawym, niepracującym silniku, pilot nie był w stanie ponownie schować podwozia. Dodatkowy opór aerodynamiczny stawiany przez wysunięte podwozie radykalnie zmniejszył prędkość samolotu cały czas wykonującego łagodny zakręt w prawo. Lt. Ziller obniżył nos maszyny, próbując набrać prędkości, przez co samolot stracił jeszcze więcej wysokości lotu. Po wykonaniu pełnych trzech kół maszyna uderzyła w ziemię pod kątem 35° w odległości około 50 m od nasypu kolejowego. Przy uderzeniu o ziemię pilota oraz obydwie silniki wyrzuciło w górę. Lt. Ziller przeleciał nad nasypem i spadł na teren pobliskich ogródków działkowych, uderzając w drzewo, co spowodowało jego śmierć na miejscu.

Pierwszy, po upływie około dwóch i pół minuty od wypadku, na miejscu zdarzenia znalazł się Walter Rösler, jeden ze współpracowników braci Horten: „Jako pierwsze zobaczyłem obydwie silniki Junkersa leżące po drugiej stronie nasypu kolejowego, przy czym usłyszałem, że w ciągle jeszcze ciepłym, lewym silniku kręcą się łopatki turbiny, podczas gdy wewnątrz leżącego obok zimnego silnika nie słychać było jakiegokolwiek ruchu...”²².

Walter Horten podejrzewał, iż gazy wydechowe z niepracującego silnika musiały przedostać się do wnętrza kabiny, co spowodowało zadymienie i utratę orientacji przez pilota. Możliwe było również, że Lt. Ziller stracił wówczas przytomność i dlatego nie uruchomił mechanizmu wyrzucanego fotela. Kilka dni później, 23 lutego 1945 roku, Sonderkommando IX wróciło z Oranienburga do Göttingen.



Jeszcze jedno ujęcie Ho 229 V3 z dobrze widocznym podwoziem przednim

Wizualizacja 3D
Marek Ryś

„Amerika-Bomber”

Na początku grudnia 1944 roku Obst. Siegfried Knemeyer odwiedził Sonderkommando IX, które w międzyczasie rozrosło się do 800 współpracowników. Podczas wizyty zapoznał się z aktualnym stanem prac nad drugim prototypem Ho IX, a przy okazji zaproponował braciom Horten wzięcie udziału w nowym konkursie na bombowiec dalekiego zasięgu dla Luftwaffe. Był to tak zwany „Amerika-Bomber”, czyli samolot, który w locie non stop mógłby dotrzeć i zaatakować wschodnie wybrzeże Stanów Zjednoczonych. Zgodnie z założeniami samolot ten miał uzyskać prędkość 800 km/h, udźwig 4000 kg oraz zasięg 4000 km. Po przeprowadzeniu wstępnych obliczeń bracia Horten stwierdzili, iż są w stanie stworzyć projekt samolotu, który z ładunkiem 4000 kg bomb będzie w stanie dolecieć do Ameryki Północnej.

Wkrótce powstał wstępny projekt latającego skrzydła, który otrzymał oznaczenie Horten Ho XVIII. Podobnie jak we wcześniejszych konstrukcjach braci Horten bombowiec miał posiadać w środkowej części skrzydła ciśnieniową kabinę, komorę bombową, silniki, paliwo oraz chowane podwozie. Jako jednostki napędowe wybrano sześć silników turbinowych Junkers Jumo 004 H o ciągu 1100 kG każdy. Uzbrojenie obronne miały stanowić dwa zdalnie sterowane stanowiska obronne, każde z nich wyposażone w dwa rewolwerowe działka MG 213 kalibru 20 mm. Dodatkowo w skrzydłach

miano zamontować dwa stałe działka MG 213 kalibru 20 mm. Rozpiętość maszyny wynosiła 42 m, powierzchnia nośna 150 m², maksymalna masa startowa 44 000 kg, maksymalna prędkość 900 km/h, pułap operacyjny 16 000 m, a zasięg maksymalny do 9000 km. Prototyp bombowca miał być gotowy na przełomie roku 1946/1947. Produkcja Ho XVIII miała odbywać się w tunelach montowni lotniczej REIMAHG (Flugzeugwerke Reichsmarschall Hermann Göring – zakłady lotnicze marszałka Rzeszy Hermanna Göringa) pod Kahla w Turynii (Tübingen). Dnia 23 marca 1945 roku bracia Horten podpisali umowę z RLM dotyczącą rozwoju samolotu Ho XVIII i otrzymali na ten cel kwotę 500 000 RM.

W celu przetestowania latającego skrzydła o tak dużej rozpiętości, jaką miał mieć bombowiec Ho XVIII, bracia Horten postanowili zbudować samolot doświadczalny oznaczony Ho VIII. Maszyna miała mieć rozpiętość 40 m i być napędzana sześcioma silnikami Argus As 10 o mocy po 240 KM każdy. W dniu 25 lutego 1945 roku projekt przedstawiony został w Berlinie i otrzymał akceptację RLM. Pierwszy prototyp, który miał zostać oblatany do listopada 1945 roku, powinien powstać w Göttingen.

Horten Ho 229

Dnia 12 marca 1945 roku w Karinhall odbyła się konferencja z udziałem marszałka Rzeszy, podczas której podjęto decyzję o dalszym rozwoju samolotu Ho IX i zakoń-

czeniu prac nad projektem P.60 zaproponowanym przez biuro konstrukcyjne zakładów z Gotha.

Walter Horten niezwłocznie rozpoczął pracę nad kolejnym wariantem maszyny, który otrzymał oznaczenie Horten Ho IX c. Bardzo cienki profil skrzydła miał zapewnić tej wersji dobre właściwości pilotażowe w lotach z prędkością ponaddźwiękową. Samolot miał mieć skrzydło o skosie 45° i napęd złożony z dwóch silników Junkers Jumo 004 umieszczonych pod skrzydłem. Uzbrojenie składało się z czterech działek MK 108 kalibru 30 mm i 2000 kg bomb. Szacowana prędkość maksymalna wynosić miała 1100 km/h na wysokości 4000 m.

Pięć dni po konferencji w Karinhall, 17 marca 1945 roku, SS-Gruppenführer Hans Kammler mianowany został na stanowisko Reichssonderbevollmächtigter der Raketenwaffen und TL-Jäger (Specjalny pełnomocnik Rzeszy do spraw broni rakietowej i myśliwców turbinowych). Po zapoznaniu się ze stanem prac, wobec katastrofalnej sytuacji strategicznej Niemiec, Kammler postanowił wstrzymać wszelkie prace nad nowymi konstrukcjami i skupić się wyłącznie na produkcji myśliwców Messerschmitt Me 262. Tym samym zakończyła się historia rozwoju latającego skrzydła braci Horten.

W tym czasie Reimar Horten troszczył się już o swoje losy powojenne. Od dłuższego czasu rozumiał, że wojna była przegrana i przekazał część dokumentacji technicznej w ręce swojego zaufanego pracownika, Franza Bergera, który udał się z Göttingen

Gotowy do akcji Horten Ho 229 w hipotetycznym malowaniu JG 300, „zielona 12”



Wizualizacja 3D
Marek Rys

Ho 229 w malowaniu JG 300 nosi typowy kamuflaż używany w 1945 roku, złożony z plam w kolorach RLM 81 Braunviolett i RLM 82 Hellgrün

Wizualizacja 3D
Marek Rys

do Bonn, gdzie mieszkała żona Reimara i po zajęciu przez aliantów tego miasta skontaktował się z przedstawicielami angloamerykańskiego wywiadu.

Jednocześnie obydwaj bracia starali się pilnować swoich bieżących interesów. Po spotkaniu z Kammlerem w Berlinie 1 kwietnia 1945 roku, Specjalny pełnomocnik Rzeszy do spraw broni rakietowej i myśliwców turbinowych zmodyfikował swoją decyzję sprzed dwóch tygodni i pozwolił na dalszy rozwój „Amerika-Bomber”. Reimar Horten udał się w góry Harzu, gdzie mieściły się podziemne zakłady lotnicze „Mittelbau Dora”, aby zbadać na miejscu możliwości produkcji ogromnych bombowców własnej konstrukcji. Tam też, 7 kwietnia 1945 roku, dostał się do amerykańskiej niewoli. Tego samego dnia Amerykanie zajęli Göttingen, gdzie aresztowali Waltera Hortena.

W zakładach należących do Gothaer Waggonfabrik w miejscowości Friedrichroda oddziały amerykańskiego VIII korpusu 3 Armii Stanów Zjednoczonych zdobyły 14 kwietnia 1945 roku prawie gotowy prototyp Ho IX V3 (bez zewnętrznych części skrzydeł). Prototyp miał nieco zmodyfikowane rozmieszczenie silników, które zamontowano pod kątem 15° na zewnątrz w lewo lub w prawo oraz 4° w dół. Maszyna otrzymała oficjalny numer zdobywczy wojennej T2-490 i przewieziona została statkiem do USA, gdzie miała zostać ukończona. Samolot otrzymał nawet zewnętrzne części skrzydeł, które zamontowane zostały w zakładach Douglasa w Chicago. Jednakże z uwagi na cięcia budżetowe w drugiej połowie lat 40. projekt zarzucono. Kilka lat później samolot trafił do zbiorów National Air and Space Museum (NASM) w Waszyngtonie i składowany jest w hangarze w Silver Hill w Maryland, gdzie pod koniec 2014 roku rozpoczęto prace restauratorskie.

We Friedrichroda Amerykanie zdobyli również środkową część płatowca Ho IX V4 pozbawioną jeszcze pokrycia, ale z zamontowanymi silnikami i instalacjami oraz stalową ramę stanowiącą główny element konstrukcji Ho IX V5. W części magazynowej w ręce Amerykanów wpadły jeszcze materiały do budowy pierwszych 20 egzemplarzy seryjnych Ho 229.

W dniu 9 maja 1945 roku bracia Horten przewiezieni zostali na pokładzie samolotu Douglas C-47 do Wielkiej Brytanii, gdzie zostali przesłuchani przez przedstawicieli wywiadu. W czerwcu 1945 roku bracia wrócili do Niemiec wraz z zespołem brytyjskich techników, aby odnaleźć i zabezpieczyć ocalałe szybowce. W majątku Gut Tierstein udało się odnaleźć w dniu 11 czerwca 1945 roku szybowce Ho III f, W.Nr. 32, Ho III h, W.Nr. 31 i Ho IV, W.Nr. 26. Wszystkie maszyny były w doskonałym stanie, odnaleziono również dokumentację techniczną Ho IV b. We wrześniu 1945 roku dostarczono do Wielkiej Brytanii również szybowiec Ho IV, W.Nr. 25, LA-AC, który otrzymał brytyjski numer VP543 i po raz pierwszy wystartował do lotu w Farnborough w dniu 11 października 1945 roku. Testy szybowca prowadzono aż do roku 1950.

W Stanach Zjednoczonych znalazły się również inne konstrukcje braci Horten, były to: Ho II L, W.Nr. 6, D-10-125, który otrzymał amerykańskie oznaczenie T2-7, Ho VI V2, W.Nr. 34, LA-AL, z amerykańskim oznaczeniem T2-5040, Ho III f, W.Nr. 32 z oznaczeniem T2-5042 oraz Ho III h, W.Nr. 31, LA-AI z oznaczeniem T2-5039. W 1950 roku, po zakończeniu testów w Anglii, do USA przekazano również Ho IV, W.Nr. 25, LA-AC, który otrzymał rejestrację cywilną N79289. W dniu dzisiejszym szybowiec ten jest eksponatem The Planes of Fame Museum in Chino, California. Dwa inne szybowce, Ho III f i Ho VI V2, stoją w NASM Steven F. Udvar-Hazy Center w porcie lotniczym Dulles w Waszyngtonie.

W Niemczech pozostał Ho IV, W.Nr. 26 używany przez klub szybowcowy brytyjskiej armii okupacyjnej. W roku 1999 szybowiec został odrestaurowany i przekazano go na wystawę historyczną na lotnisku Schleißheim. W Deutsches Technik Museum (Muzeum Niemieckiej Techniki) w Berlinie eksponowany jest Horten Ho III L.

Reimar Horten zmarł 14 sierpnia 1993 roku, a jego brat Walter Horten 9 grudnia 1998 roku.

Bibliografia

- Dabrowski H.P., *Nurflügel, Die Ho 229 – Vorläufer der heutigen B 2*, Friedberg 1990.
Griehl Manfred, *Luftwaffe '45*, Stuttgart 2005.
Hochleistungssegelflugzeuge Horten Ho IV und Ho VI, Luftfahrt - Bilder, Texte, Dokumente 4, Herford 1978.
Horten Ho VII, *Luftfahrt International* 15, Nürnberg Mai/Juni 1976.
Horten Reimar, Selinger Peter F., *Nurflügel: die Geschichte der Horten-Flugzeuge 1933-1960*, Graz 1983.
Irving David, *Wzlot i upadek Luftwaffe*, Pruszków 2001.
Jack Uwe W., *Horten Nurflügel-Jets, Hightech im Zweiten Weltkrieg*, Bergkirchen 2015.
Jankiewicz Zbigniew, *Samolot zmienia kształt*, Warszawa 1975.
Shepelev Andrei, Ottens Huib, *Horten Ho 229 Spirit of Thuringia, The Horten All-Wing Jet Fighter*, Shadowmoss 2006.

Przypisy

- ¹ Irving David: *Wzlot i upadek Luftwaffe*, Pruszków 2001, s. 291-293.
² Dabrowski H.P., *Nurflügel, Die Ho 229 – Vorläufer der heutigen B 2*, Friedberg 1990, str. 35.

Od „Unokat” do „Wielkiego Szlema”

– operacje lotnicze w Kongo w latach 1961–1963

Po półtorarocznym okresie organizowania lotnictwa bojowego secesjonistycznego Państwa Katanga w Kongo (patrz „Force Aérienne Katangaise - pod znakiem miedzianych krzyży” - Militaria Wydanie Specjalne 1(47) 2016) i tworzenia pierwszych w historii Sił Powietrznych ONZ, przyszedł czas na nierówną konfrontację. Zbieranina samolotów transportowo-łącznikowych otrzymanych przez Katangę w spadku po Belgii oraz kilka zakupionych szkolnych odrzutowców Fouga Magister stanęła naprzeciw sił powietrznych „błękitnych hełmów”, złożonych na początku ze szwedzkich i indyjskich samolotów bojowych (odpowiednio myśliwców SAAB J29 „Tunnan” i bombowców Hawker Mk 58 „Canberra”), w późniejszym czasie uzupełnionych kontyngentami z Etiopii, Iranu i Filipin. O walkach powietrznych nie mogło być mowy, natomiast lotnictwo ONZ całkowicie zniszczyło Force Aérienne Katangaise, walnie przyczyniając się do zakończenia secesji Katangi.

Operacja Unokat – atak na Force Aérienne Katangaise

Dnia 5 grudnia 1961 r. rozpoczęła się zaplanowana w trzech fazach operacja uderzenia ONUC na AVIKAT. Pierwsi do boju mieli ruszyć Hindusi. Przypadł im „zaszczyt” ataku na lotnisko w Kolwezi, gdzie stacjonowały złowrogie Fouga CM-170 Magister. Sześć bombowców wystartowało w trzech zespołach składających się z dwóch maszyn. Cel znajdował się 1290 km od Leopoldvil-

le. Dodatkowym utrudnieniem były niskie pokłady chmur w okolicach lotniska Kolwezi, wypełnionego samolotami AVIKAT. Po przebicciu się przez mgłę piloci odkryli, że znajdowali się tylko około 120 m nad pasem startowym!

Oddajmy głos Suarezowi: [...] wziąłem na cel wszystkie (6–7 – przyp. aut.) lekkie maszyny transportowe i łącznikowe, zaparkowane przed nosem mojej Canberry, zniszczyłem je ogniem działek pokładowych 20 mm. W tym samym czasie kierujący drugą Canberrą porucznik Gautam „rozstrzelał” stojącego nieco na uboczu katangijskiego Ma-

gistra (używanego przez Magaina – przyp. aut.). Nawracając do ponownego uderzenia, zauważyliśmy, że rozbiliśmy gniazdo szerszeni. Katangijscy biegali chaotycznie, próbując uratować, co się dało z trafionych samolotów. Tym razem obraliśmy za cel ciężkie samoloty transportowe i wieżę kontroli lotów. Trzecie i ostatnie uderzenie zamieniło w kupę gruzu magazyny i hangary.

Pozostałe cztery bombowce dokonały dzieła zniszczenia. Po wylądowaniu w Kaminie (nowej bazie jednostki) samoloty typu Canberra zostały zatankowane i dozbrojone do ponownego lotu na Kolwezi i Jadotville.



Brygadier F.S. Goulson (z lewej), dowódca ONUC w prowincji Kasai, oraz ppłk S.E. Everstal, dowódca dywizjonu szwedzkich samolotów myśliwskich SAAB J-29 Tunnan w składzie ONUC, sprawdzają kokpit w jednej z maszyn. Lotnisko Luluabourg, 27 października 1961 r.

Atak, przeprowadzony jeszcze tego samego dnia, całkowicie pozbawił armię Katangi bezpośredniego wsparcia lotniczego oraz transportu powietrznego. Poza wspomnianym samolotem „samotnego jeźdźcy” Magaina bezpowrotnie stracono dwie maszyny Dornier Do-28 i po jednym DC-3 i DC-4. W trakcie drugiego ataku ogień z ziemi trafił samolot Canberra Suareza i ciężko ranił jej nawigatora, zmuszając go do powrotu do Kaminy. Podczas tego nalotu uległ zniszczeniu drugi z katangijskich CM-170. W ten oto sposób zakończył się pierwszy rok działalności katangijskich sił powietrznych. Jak bardzo jednak mylili się wszyscy ci, którzy triumfalnie ogłosili koniec AVIKAT, okazać się miało już na wiosnę następnego roku.

Tymczasem samoloty Canberra nadal atakowały innego typu cele w Katandze. Z dnia 8 grudnia 1961 r. pochodzi raport indyjskiego pilota Charanjita Singha z akcji na bazę Gendarmerie (na skutek zawiłości tłumaczenia z języka francuskiego na angielski, nazywana błędnie przez Hindusa „policją wojskową”), która znajdowała się w okolicy Elizabethville: [...] Wypełniając instrukcję Zespołu Kontaktów Powietrznego [Air Contact Team – przyp. aut.], zaatakowaliśmy obóz policji dwa km od starego lotniska w Elizabethville. Niektóre z wojskowych samochodów zaparkowane były nieopodal budynku, uznanego przez nas za kwaterę główną Katangijszczyków. Wypuściłem długą serię wprost w kierunku rzędu wyłożonych „na tacy” pojazdów. W oka mgnienia wszystko stanęło w ogniu, powodując paniczną ucieczkę setek policjantów. Kiedy mijalem rozbiegających się we wszystkich kierunkach wrogów, zauważyłem kątem oka, że część z nich uciekała w białiznie, co oznaczało, że całkowicie ich zaskoczyliśmy. Zawróciłem do ponownego ataku, tym razem pociski z moich działek wyrzuciłem w powietrze trafiony samochód. W sumie zaatakowałem jeszcze dwukrotnie, wracając następnie do mojego innego celu – drogi w okolicy miejscowości Kasenga. Zwiększyło się natężenie padającego cały czas deszczu, ograniczając widoczność i tym samym orientację w terenie. Wystrzeliłem w kierunku dobrze zamaskowanej katangijskiej ciężarówki, wygrywając tym samym spór z moim nawigatorem [porucznik pilot R. P. Anand – przyp. aut.]. Muszę jednak przyznać, że katangijski kamuflaż był wysokiej klasy.

Jak widać z powyższych opisów, powietrzna część operacji Unokat przebiegała zgodnie z taktycznymi założeniami ONUC. Tego samego nie można było jednak powiedzieć o części lądowej, tam bowiem wchodziło w grę wiele skomplikowanych elementów, na czele z dysponowaniem przez Tshombego wieloma strategicznymi punktami w Elizabethville i w innych lokalizacjach. Zajęto je po złamaniu ustaleń, które były częścią przeprowadzonych w październiku rokowań, mających na celu uwolnienie irlandzkich jeńców z katangijskiej niewoli¹.



Samolot T-6 o numerze bocznym KAT-33 na lotnisku w Kongolo. Ostatnie dni secesji Katangi – styczeń 1963 r.

ONUC chciał sprawnym przeprowadzeniem operacji zmaść plamę niekompetencji, ciągnącą na „błękitnych hełmach” od katastrofalnego w skutkach fiaska nieprzemyślanej operacji Morthor.

Organizacja Force Aérienne Congolaise

Joseph Désiré Mobutu tymczasem coraz bardziej zabiegał o realne wsparcie rządu USA albo chociażby agencji takich jak CIA, które były niezależne od ślamazarnego i biurokratycznego molocha ONZ w Nowym Jorku. Należy też wspomnieć, że rosnące koszty utrzymania misji ONUC w Kongu powoli stawały się nie do opanowania przez narzekające na budżetowe kłopoty i pustkę w kasie biuro Sekretarza Generalnego ONZ. Interwencja wojsk lądowych USA lub jakichkolwiek innych rodzajów amerykańskich sił zbrojnych pozostawała poza sferą propozycji ze strony Amerykanów. Zgodzili się oni jednak pomóc Mobutu w inny sposób.

Otóż w połowie 1962 r. kongijskie władze zakupiły w Belgii (kolejny przykład

tę, że Bruksela przestała popierać sprawę niepodległości Katangi) kilka samolotów T-6G, niemal identycznych do tych używanych przez Katangijszczyków. Jediną różnicą było wyposażenie maszyn Force Aérienne Congolaise w prowadnice do zamontowania rakiet pod skrzydłami, czego T-6 lotnictwa Katangi nie miały.

W czerwcu 1962 r. w Leopoldville w teoretycznym składzie FAC znajdowały się już inne samoloty i śmigłowce, takie jak: trzy egzemplarze DC-3 Dakota, jeden Douglas DC-4, Sikorsky S-55, Dornier Do-27, dwa eksbelgijskie T-6, dwa DH-104 Dove (zdobyte przez ONUC w Elizabethville), dwa Piper PA-20 i jeden DC-3 Air Congo. Maszyny te znajdowały się jednak w tragicznym stanie; w 90% nie nadawały się do lotu bez generalnego przeglądu i ewentualnego remontu.

Mimo wszystko otrzymanie samolotów nie spowodowało magicznego zjawienia się wraz z nimi pilotów. Belgowie, którzy przystali na transakcję sprzedaży nowego sprzętu latającego, bynajmniej nie zamierzali od razu wyszkolić Kongijskijszczyków do latania na nich ani tym bardziej nie istniały plany „wynajęcia” belgijskich pilotów do dyspozycji Mobutu. Ten ostatni więc przez misję CIA w Leopoldville zwrócił się o pomoc do Amerykanów w pozyskaniu personelu latającego. Była to druga tego typu inicjatywa Leopoldville. Wiosną 1962 r. bowiem kupiono w Wielkiej Brytanii kilka transportowych DC-3 oraz zakontraktowano do nich załogi. Anglicy opuścili jednak Kongo po kilku tygodniach, przerażeni brakiem profesjonalizmu i wyszkolonej kadry naziemnej do serwisowania jakichkolwiek samolotów.



Widok na rząd samolotów Canberra na lotnisku N'Djili w Leopoldville. W tle słabo widoczny DC-4 Air Katanga, 10 października 1961 r.

CIA dysponowała gotowym zespołem pilotów, chwilowo bezrobotnych, a w dodatku przeszkolonych na samolotach T-6 i mających nawet doświadczenie bojowe na tych maszynach. Chodziło o kubańskich lotników, którzy pozostali w USA po katastrofie nieudanej operacji CIA na Kubie w 1961 r., znanej jako lądowanie w Zatoce Świń. Spisek, który miał na celu obalić Fidela Castro i jego komunistyczny reżim, spalił na panewce z powodu poświęcenia zbyt niewielkich środków i braku obiecanego wsparcia ze strony opozycji na samej wyspie. Kubańscy piloci, wspierający walkę desantowanej 2506 Brygady, latali tam na ciężkich bombowo-szturmowych samolotach Douglas A-26 Invader². Przed ich ucieczką z Kuby opanowanej przez komunistów, w ramach Kubańskich Sił Powietrznych dyktatora Fulgencio Batisty, zapoznali się z będącymi na ich wyposażeniu T-6. Warto podkreślić, że od 1964 r. Kubańczycy w Kongu ponownie zasiedli za sterami A-26, tym razem w barwach FAC, zwalczając rebelię Simba na wschodzie kraju, poprzednio opanowanym przez gizengistów.

FAC nabiera realnego kształtu

W końcu sierpnia kongijski premier Cyrille Adoula zjawił się z wizytą u amerykańskiego ambasadora w Leopoldville, prosząc o załogi dla sześciu sztuk T-6, składowanych już na lotnisku N'Djili. Ze strony USA przykrywką

dla operacji miała być niewielka linia lotnicza Air Panama, wbrew nazwie z siedzibą w Miami, gdzie zarazem znajdowało się schronienie dla większości antycastrowskich Kubańczyków. Negocjacje na linii CIA–Air Panama–rząd Konga przeciągały się aż do momentu, kiedy Amerykanie otrzymali potwierdzenie odbudowy Force Aérienne Katangaise przy pomocy nomen omen takich samych T-6, jakimi dysponował obecnie Adoula. Na początku października także ze strony „uśpionych” po pokonaniu „rządu Stanleyville” Rosjan nadchodziły sygnały o otwarciu na współpracę z duetem Kasavubu–Mobutu co do ostatecznego zwalczania „imperialistyczno-neokolonialnego” spisku w Katandze.

Amerykańskie zaangażowanie w sprawę uległo zahamowaniu w dniach 15–28 października 1962 r., kiedy to oczy całego świata zwróciły się na Kubę, gdzie amerykański wywiad za pomocą zdjęć z samolotów szpiegowskich potwierdził istnienie wyrzutni radzieckich, zdolnych do przenoszenia głowic nuklearnych. W obliczu możliwego wybuchu III wojny światowej (tym razem w wydaniu atomowym) kryzys w Kongu nagle stał się zupełnie nieistotny. Warto wspomnieć, że ostatecznie przywódca ZSRR Nikita Chruszczow, pod wpływem stanowczości amerykańskiego prezydenta Johna Kennedy'ego i blokady morskiej Kuby, wycofał rakiety z wyspy, tym samym zażegnując największe zagrożenie dla światowego pokoju i stabilizacji, które było wynikiem zimnej wojny. USA

mogło ponownie skupić się na różnych frontach działania w Trzecim Świecie, włącznie z kongijskim „jądrem ciemności”.

Amerykanie zgodzili się więc na kontrakt dla sześciu instruktorów pilotażu do obsługi kongijskich samolotów typu Texan. Tym samym początkowy zamiar Adouli, mający na celu pozyskanie samolotów transportowych w celu przerzucenia wojsk na południe, uległ przeobrażeniu, koncentrując się na zbudowaniu siły bojowej FAC. W końcu października 1962 r. rząd USA sfinansował umowę pomiędzy Air Panama i rządem Konga, obejmującą obsługę i serwis samolotów FAC oraz szkolenie pilotów (ten ostatni punkt nigdy nie został dopełniony). Adoula kilka dni później poszedł jeszcze dalej, otwierając prosząc Amerykanów o przeprowadzenie ataków na katangijskie pozycje, mówiąc: [...] *tylko presja militarna zmusi Tshombego do poddania się procesowi ponownego zjednoczenia kraju.*

Adoula spotkał się także z Lawrencem Devlinem, szefem misji CIA w Leopoldville. Przedstawił mu swój pogląd na aktualną sytuację polityczno-militarną i jego oczekiwania związane z utworzeniem skutecznego kongijskiego lotnictwa bojowego. Devlin raportował do Waszyngtonu: *Adoula zakończył spotkanie punktem bliskim jego sercu – sprawą lotnictwa FAC. Adoula powiedział, że kilka samolotów zrobiłoby więcej dla wzmocnienia prestiżu rządu centralnego w Leopoldville niż wszystkie inne formy pomocy oferowane przez nasze władze. Zaznaczył, że rząd Katangi kontynuuje zbrojenia, zakupując samoloty, w tym odrzutowce [nic takiego nie miało miejsca; po zniszczeniu i wyeliminowaniu maszyn Fouga Magister w końcu 1961 r. i nieużywanych w ogóle samolotów De Havilland Vampire w grudniu 1962 r. Tshombe nigdy nie ponowił prób zakupu samolotów odrzutowych – przyp. aut.], kontraktuje nowych najemników i gromadzi zapasy broni. Potem zauważył z nutką goryczy, że jeśli on i jego rząd nie zrobią nic, żeby skontrolować te działania Katangi, jest wielce prawdopodobne, że wewnętrzna opozycja może nawet obalić władzę w Leopoldville. Następnie stwierdził, że obecność w powietrzu samolotów bojowych Force Aérienne Congolaise dałaby jego żołnierzom duży przypływ pewności siebie i wzrost morale w szeregach ANC, a dla Katangi stanowiłaby ostrzeżenie. Na sam koniec ponownie zwrócił uwagę na potrzebę jak najszybszego zorganizowania FAC.*

W Waszyngtonie Minister Spraw Zagranicznych Konga wprost określił, że rząd centralny, mając trzy samoloty bojowe, natychmiast zmusiłby Tshombego do negocjacji. Co ważne, kongijscy dyplomaci zabiegali o pomoc przy utworzeniu FAC nie tylko wśród Amerykanów. W latach 1961–1962 prowadzono również rozmowy z Włochami, mającymi zapewnić szkolenie pilotażu w Kongu, otwierając w tym celu szkołę lotniczą. Z tych ambitnych planów nic jednak nie wyszło.



W trakcie secesji Południowego Kasai, równoległej z oderwaniem się od Konga Katangi, most powietrzny z pomocą humanitarną dla miejscowej ludności zapewniały między innymi tunezyjskie samoloty transportowe DC-4, wycarterowane przez ONZ. Lotnisko Luluabourg, 10 sierpnia 1960 r.

Kubańscy, którzy przebywali już w Leopoldville od jakiegoś czasu i trenowali na maszynach loty w szyku bojowym oraz przygotowywali je do sprawnej służby w powietrzu, otrzymali nowe zadanie. Mia nowicie mieli rozpocząć planowanie akcji zaczepnej w postaci nalotu w celu zniszczenia katangijskiego lotniska w Kolwezi. Pod skrzydłami niezwłocznie zamontowano prowadnice z raketami, organizując regularne strzelania ćwiczebne na małym lotnisku oddalonym nieco od Leopoldville.

Konsolidacja „błękitnych skrzydeł”

Wydaje się też, że Tshombe nie był w pełni świadomy budowania nowego lotnictwa Konga, koncentrując swoje działania na konsolidacji własnych sił i środków. Jego T-6 już w październiku weszły do akcji, wspierając Gendarmerie w północnej Katandze i na wschodzie kraju, gdzie operował pułkownik Jean Schramme. Potwierdzone są też zaawansowane rozmowy Tshombego z kontrahentami oferującymi na czarnym rynku samoloty myśliwskie North American Mustang w wersji przystosowanej też do bombardowania przeciwnika. Zamierzano w tym przypadku postąpić podobnie jak z maszynami typu Harvard. Samoloty Mustang miały się znaleźć (prawdopodobnie też tak się stało dosłownie w chwili poddania się Katangi w połowie stycznia 1963 r.) na przyjaznych lotniskach w Angoli, skąd miały przelecieć do Katangi. Także raporty wywiadu ONUC z drugiej połowy 1962 r. zwracały uwagę na poszukiwanie tych maszyn przez wysłanników Państwa Katanga w Europie. Dramatyczny koniec Katangi potwierdza kompletne zaskoczenie Tshombego decydującą akcją ONUC pod kryptonimem Wielki Szlem (w oryginale Grand Slam), rozpoczętą z końcem grudnia 1962 r.

Tymczasem ONZ, dla wzmocnienia „błękitnych skrzydeł” w Kongu, rozesłało zapytania do wielu rządów o udostępnienie

Samoloty T-6 po dostawie do Katangi prawdopodobnie jesienią 1962 r. Charakterystyczny brak jakichkolwiek oznaczeń na nowych nabytkach lotnictwa wojskowego Państwa Katanga



odpowiedniej ilości samolotów myśliwskich. Szwecja odpowiedziała pozytywnie, przysyłając kilka nowych SAAB J-29 Tunnan. Inne kraje jednak nie były tak skwapliwe w poświęceniu dla częściowo skompromitowanej sprawy. Ostatecznie Filipiny zgodziły się na przyłot pilotów, mających latać na włoskich F-86 Sabre, a Iran obiecał wydzielić eskadrę takich samych samolotów wraz z pilotami i obsługą naziemną. Filipińskie maszyny nie przybyły na czas, aby wziąć udział w działaniach bojowych poprzedzających poddanie Katangi przez Tshombego, natomiast irańskie samoloty znalazły się w Kongu dopiero 16 stycznia 1963 r. Ocena zdolności bojowej lotnictwa ONUC wydana przez Amerykanów była miażdżąca. Uważali oni, że Szwedzi są niegodni zaufania, a reszta kontyngentu nie przedstawia żadnej realnej wartości w ewentualnej akcji zbrojnej.

Przed rozpoczęciem operacji Wielki Szlem sytuacja lotnictwa po stronie ONUC/FAC przedstawiała się więc następująco: lotnictwo otrzymało dodatkowe wsparcie ze strony Szwecji, inne kontyngenty były w fazie organizacyjnej i upłynęło kilka tygodni, zanim znalazły się na miejscu, gotowe do akcji; amerykańska eskadra, przeznaczona do wsparcia rządu centralnego w Leopoldville, rozpoczęła formowanie się w Europie – podobnie jak w przypadku ONUC, tak i tu należy wziąć pod uwagę skomplikowaną logistykę w związku z przemieszczeniem się do Konga; Kongijskie Siły Powietrzne (w rzeczywistości oddział lotniczy CIA)

otrzymały uzbrojenie raketowe i były w fazie ćwiczeń z możliwym osiągnięciem zdolności bojowej około 15 stycznia 1963 r.

Ostatnia nadzieja FAK – Harvard T-6 Texan

Początek grudnia 1962 r. nie zapowiadał w żaden sposób zbliżającego się końca Katangi (miał on nastąpić w pierwszych dwóch tygodniach 1963 r.). Tshombe nie ustawał w próbach rewitalizacji zarówno Gendarmerie, jak i cywilnych organów władzy Państwa Katanga. Mocno trzymało się zgrupowanie Belga „Black Jacka” Schramme’a na wschodzie kraju; także Denard, operujący w centrum i na południu Katangi, dysponował w dalszym ciągu siłami kilku batalionów zdyscyplinowanych żołnierzy³. Gendarmerie zgrupowana była wokół strategicznych zakładów UMHK – tym razem jeśli nie dla ich ochrony, to dla ewentualnego zajęcia w razie otwartego przejścia władz UMHK na stronę wroga⁴.

Umiejętnie rozdysponowane samoloty T-6 Texan (o których poniżej) zapewniały skuteczne wsparcie z powietrza. Bazy w Rodezji Północnej i Angoli udostępnione były do serwisowania katangijskich samolotów, natomiast w szpitalach w Rodezji organizowano opiekę rannym Katangijscykom. Osadnicy także w dalszym ciągu byli zdeterminowani prowadzić walkę o niepodległość Katangi do samego końca. Tym bardziej zastanawiające jest, w jaki sposób prowincja ta rozpadła się

Samolot myśliwski North American F-86F Sabre w barwach Etiopskich Sił Powietrznych. Cztery samoloty tego typu, wyselekcjonowane z 3 i 5 Dywizjonów Myśliwskich, stacjonowały w Kaminie w ramach lotnictwa ONUC. Dnia 14 października 1962 r. jedna z tych maszyn rozbiła się z nieznanych do dziś powodów



Rysował
Bill Dady



Niekierowane pociski rakietowe oraz prowadnice do nich, przeznaczone dla widocznego w tle SAAB J-29 Tunnan, lotnisko w Elizabethville, 3 stycznia 1963 r.

jak domek z kart, wkrótce po rozpoczęciu się nowego 1963 r. – czwartego roku katangijskiej „przygody” z niepodległością.

Tshombe planuje kolejne wcielenie FAK

Wydawać by się mogło, że drugocząca akcja indyjskich bombowców z grudnia 1961 r. i wyłączenie z użytku samolotów Fouga Magister, które zdążyły napsuć sporo krwi żołnierzom ONUC, odbierze Katangijczykom chęci do tworzenia od nowa bojowej części tamtejszego lotnictwa. Ktokolwiek tak myślał, przeliczył się i to bardzo. Moise Tshombe – wielki entuzjasta samolotów – miał bowiem inne plany. Nie obejmowały one ponownego zakupu odrzutowców – wartościowych, jak udowodniła historia KAT-93, jednak niesamowicie drogich w użytkowaniu, do których dodatkowo trudno było znaleźć nie tyle pilotów,

ile obsługę techniczną oraz części zamienne. Tshombe skoncentrował się na rozmowach odnośnie pozyskania innego typu maszyn. Udał się do Szwajcarii, aby przez pośredników negocjować kontrakt na dziesięć samolotów North American T-6, w ich brytyjskim „wcieleniu” Harvard Mk II; wersja szkolna tej maszyny przystosowana była do przenoszenia lekkich bomb i uzbrojona w karabiny maszynowe, a jej pierwsze warianty wzbily się w powietrze jeszcze w 1936 r.

W skomplikowanej operacji sprowadzenia T-6 do Katangi uczestniczył cały łańcuch pośredników, półlegalnych handlarzy bronią, pilotów „do wynajęcia”, czyli powietrznych najemników, czy wreszcie aż trzech krajów sprzyjających sprawie Państwa Katanga – Belgii, Szwajcarii i Portugalii. Prominentny udział w całym przedsięwzięciu miał były as myśliwski Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie Jan Zumbach. Był on legendą między

innymi Dywizjonu 303; swoją powojenną działalnością – trzeba to powiedzieć wyraźnie – bardzo nadwyreżył wojenną sławę i honory.

Samoloty dla Force Aérienne Katangaise miały pochodzić z zapasów Lotnictwa Wojskowego USA, dzierżawionych przez Królewskie Belgijskie Siły Powietrzne. Dziesiątka bardzo potrzebnych maszyn Harvard Mk II (stosowane dla wygody w Europie oznaczenie wersji AT-6C przeznaczone było głównie dla Wielkiej Brytanii) stanowiła w zamierzeniu Tshombego początek szerszej operacji wzmocnienia katangijskiej obecności w powietrzu, o czym szerzej poniżej. W niektórych źródłach można też spotkać informację, jakoby tylko sześć tych samolotów pochodziło z Belgii, a pozostałą czwórkę miano zakupić w RPA wraz z dwoma awionetkami typu Cessna i jednym samolotem Lodestar. Dostawcą tych maszyn miała być południowoafrykańska firma Aero Services z Johannesburga.

Wiedząc o tym, że nie ma najmniejszej szansy na pokonanie dysponującego myśliwcami J-29 Tunnan i F-86 Sabre lotnictwa ONUC w walkach powietrznych, Tshombe w pierwszym etapie tworzenia „nowego” FAK postawił na przeciwpartyzancki solidny samolot. Wbrew pozorom była to maszyna trudna do zestrzelenia przez szybkie odrzutowce ONUC, zwrotna i łatwa w pilotażu, dysponująca za to siłą ognia wystarczającą do wyznaczonych zadań „przeszkadzania” w lądowej komunikacji oddziałów „błękitnych hełmów” oraz atakowania obozów wojskowych ONZ.

Nie dysponujemy tutaj wystarczającym miejscem, aby przedstawić w szczegółach kilkudziesięcioletnią służbę T-6 w różnych odmianach, w wielu nawet najbardziej egzotycznych zakątkach naszego globu. Dla Katangi i jej prezydenta istotne było to, że dość łatwo można było skompletować załogi do latania na samolotach typu Texan, a w graniczącej z państwem Tshombego Angoli znajdowały się lotniska i obsługa zaprzyjaźnionych Portugalczyków, używających T-6G w Portugalskiej Afryce Zachodniej i w Mozambiku. Ci w momencie współpracy z Tshombem w składaniu przewiezionych do Luandy samolotów nie wiedzieli jeszcze, że wkrótce po upadku Katangi sami zastosują te maszyny w operacjach przeciwpartyzanckich lat 1964–1975.

„Koń pociągowy” treningu lotniczego w USA

North American T-6G Texan powstał z przebudowania znajdujących się w fazie konstrukcji kadłubów i skrzydeł z wersji T6/SNJ. W programie dostosowania ich do standardu „G” uczestniczyły cztery fabryki koncernu North American. Trzy mieściły się w Downey, Fresno i Long Beach w Kalifornii, a czwartymi były nowo zakupione zakłady w Columbus w stanie Ohio (poprzednio należące do firmy Curtiss). Usprawnienia obejmowały takie elementy wyposażenia jak

nowa osłona kabiny z lepszą widocznością, udoskonalone radio, ulepszony system hydrauliczny i brak opcji zamontowania wbudowanych w skrzydła karabinów maszynowych. Ta ostatnia informacja jest o tyle istotna, że w późniejszym okresie jedyne kaemy będące na uzbrojeniu T-6G musiano podwieszać pod skrzydła w specjalnych zasobnikach.

Warto dodać, że kiedy armia USA zdecydowała się w 1947 r. na program dostawienia T6 do specyfikacji „G”, w kraju nie dysponowano wystarczającą ilością odpowiednich samolotów poprzednich wersji, co spowodowało dosyć komiczną sytuację. Otóż po zakończeniu II wojny światowej pozbywano się wręcz będących w nadmiarze T-6, sprzedając je do wielu krajów za symboliczne 500 dolarów. Samoloty te odkupowano następnie nawet za 8000 dolarów! Ostatecznie aż 2068 maszyn zostało wyprodukowanych w wariantcie T-6G, który służył w lotnictwie USA aż do 1958 r. Wariant AT-6C trafił do Wielkiej Brytanii w ilości 726 maszyn. Tymczasem marynarka wojenna przystosowała do swoich potrzeb zaledwie sześć sztuk T-6G, ostatecznie anulując z dużą stratą finansową podpisany kontrakt na wyprodukowanie 240 samolotów, które na potrzeby Lotnictwa Marynarki Wojennej USA oznaczono symbolami SNJ-8. Ostatnim regularnym użytkownikiem T-6G w USA był 35 Dywizjon Ratownictwa Powietrznego, latający na nich jeszcze w połowie lat 60.

W rezultacie, aby zbilansować częściowo konta nadwyżężone wydaniem dużej kwoty na wspomniany wyżej ponowny zakup T-6, North American zaproponował potencjalnym kontrahentom silnie uzbrojony wariant FT-6G. Oferowano go jako maszynę COIN (ang. *counter-insurgency* – w wolnym tłumaczeniu ‘samolot przeciwpartyzancki’), czyli samolot wsparcia. FT-6G prezentowano z podwieszanymi karabinami 0,30 cala (7,62 mm) oraz prowadnicami do rakiet i zaczepami bomb lekkich wagomiarów pod skrzydłami. Ponadto



Pilot-najemnik (prawdopodobnie Belg o nieustalonym nazwisku) pozuje do zdjęcia na skrzydle jednego z T-6 FAK

zaplanowano opcję doczepienia dodatkowego zbiornika paliwa (o pojemności 50 galonów, czyli około 227 l) pod kadłubem, względnie pojemnika ze śmiercionośnym napalmem.

Biuro konstrukcyjne North American nie przewidziało jednak jednego. Kraje, do których owa oferta była skierowana (czyli między innymi Francja, Hiszpania, Brazylia i Portugalia), dysponowały już T-6G, dlatego mogły teraz własnym sumptem w dosyć łatwy sposób podnieść standard tych maszyn do wyłożonego na tacy przez Amerykanów FT-6G, co też skrupulatnie uczyniono. Czasami skierowane do walk przez te kraje FT-6G były jedynymi uzbrojonymi samolotami w dyspozycji stron danych konfliktów.

Jeżeli chodzi o bojowe zastosowanie samolotów typu Texan na kontynencie afrykańskim, to oprócz wspomnianych kolonii portugalskich zostały one użyte między innymi przez Francję w Algierii, Wielką Brytanię podczas tłumienia powstania Mau-Mau w Kenii, a także przez Hiszpanię w swoich posiadłościach w Maroku (tam latano nimi aż do roku 1975!). Również Biafra, znajdując się w podobnej sytuacji do Katangi (próbowała ona w latach 1967–1970 uniezależnić się od Nigerii), zaopatrzyła się w akcie desperacji w ostatnich miesiącach wojny domowej

w kilka T-6G, które były zresztą pilotowane przez najemnych lotników portugalskich.

Texany trafiają do Katangi

Zakupione przez Tshombego samoloty typu Harvard Mk II odbyły testy w locie w Szwajcarii, aby następnie wczesną wiosną 1962 r. zostać przetransportowane do Belgii, gdzie rozłożono je, załadowano do skrzyń i drogą morską z portu w Ostendzie przewieziono do Portugalskiej Afryki Zachodniej (Angoli). Tam pod czujnym okiem katangijskich wysłanników, wśród których znajdował się prawdopodobnie pełniący obowiązki dowódcy FAK Jerry Purren, portugalscy mechanicy złożyli je i dokonali niezbędnego przeglądu technicznego.

Następnie piloci-najemnicy z takich krajów jak Polska, Belgia, Francja i RPA wykonali operację potajemnego przelotu na wyznaczone lotniska w południowej części Katangi, będącej w większości w dalszym ciągu pod kontrolą rządu Moise Tshombego. Trasa tych (biorąc pod uwagę zagrożenie ze strony patrolujących katangijskie niebo myśliwców ONUC) pierwszych bojowych lotów „nowego” FAK wiodła przez Malanie, Vila

Jeden z czterech samolotów North American F-86F Sabre Cesarskich Irańskich Sił Powietrznych wchodzących w skład ONUC. Cztery takie samoloty (numery boczne 3-133, 3-140, 3-146 oraz 3-150) oraz ósemka wyselekcjonowanych pilotów z Bazy Lotniczej Vahdati zjawili się w Kongu w styczniu 1963 r., w ostatnich dniach secesji Katangi. Kontyngent uzupełniało 33 członków obsługi naziemnej. Oddział został nazwany dla potrzeb misji 103 Myśliwskim Dywizjonem Taktycznym. Samoloty te z racji zakończenia działań wojennych nie wzięły udziału w akcjach bojowych, wykonując rutynowe patrole do końca swojej misji w lecie 1963 r.



Rysował
Bill Dady



Głównodowodzący ONUC gen. mjr Carl C. Von Dorn (po prawej) oraz brygadier Rikhye (indyjski kontynгент ONUC) na lotnisku w Kaminie. Należy zwrócić baczność na zaparkowany w tle katangijski De Havilland Dove z naniesionymi insygniami Force Aérienne Katangaise. Jest to jedna z niewielu znanych fotografii tego samolotu w barwach lotnictwa wojskowego Państwa Katanga, 14 sierpnia 1960 r.

Luzo i Teixeira de Souza. Na lotniska operacyjne dla samolotów typu Harvard wyznaczono: Kipushi, Kolwezi, Jadotville, Kisenge i Dilolo, w większości przypadków starając się rozmieścić samoloty parami. Należy też zaznaczyć, że o ile złożenie tych maszyn i doprowadzenie ich do ponownej używalności było w stu procentach zasługą Portugalczyków, o tyle wśród pilotów walczących potem w Katandze nie było ani jednego najemnika tej narodowości.

Jan Zumbach – od bohatera do najemnika

Wracając do „naszego” Jana Zumbacha, należy zauważyć, że jego pierwsze spotkanie z Tshombe odbyło się w styczniu 1962 r. w Genewie. Zumbach liczył sobie już wówczas 45 lat, a jego młodzieńcza sylwetka z czasów bitwy o Anglię uległa zaokrągleniu w związku z dość rozrywkowym trybem życia. Kontrakt miał obejmować przetransportowanie samolotów typu Harvard drogą powietrzną do Katangi, a następnie de facto dowodzenie nimi w imieniu rządu Państwa Katanga. Tshombe otrzymał „namiar” na Zumbacha od swoich kontaktów, jakie miał wśród handlarzy bronią w Paryżu. Postaram się Państwu przedstawić, w jaki sposób Jan Zumbach z czołowego pilota lotnictwa polskiego na Zachodzie „przebranzowił” się w najemnika nazywanego w Katandze „Mr Brown”, a w Biafrze w późniejszym okresie „Kamikaze Brown”, gdzie latał na samolocie bombowym Douglas B-26. Brawurowe, iście sienkiewiczowskie początki jego kariery w przedwojennej Polsce nie zapowiadały takiego biegu wydarzeń.

Jan Zumbach urodził się w Warszawie w 1915 r. Jego ojciec był Szwajcarem, mat-

ka zaś Polką. Zataił on swoje szwajcarskie obywatelstwo w momencie złożenia podania o przyjęcie do Wojska Polskiego w 1934 r. W roku 1938 otrzymał przydział do 111 Eskadry Myśliwskiej. Nie brał udziału w kampanii wrześniowej z uwagi na złamaną w wyniku wypadku nogę. Ewakuowany przez Rumunię do Francji, walczył na samolotach MS-406 i Curtiss Hawk 75 w składzie eskadry GC II/55.

Po klęsce Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii. W trakcie bitwy o Anglię, latając w słynnym Dywizjonie 303, zestrzelił osiem samolotów potwierdzonych i jeden niepotwierdzony. W 1941 r. Zumbach został zestrzelony przez Niemców nad Dover. W latach 1942–1943 dowodził Dywizjonem 303. Następnie po roku spędzonym na stanowiskach sztabowych powrócił na linię frontu, pełniąc funkcję dowódcy 2 Skrzydła Lotnictwa Polskiego, nominalnie, według nomenklatury RAF, Skrzydła 133. We wrześniu 1944 r. nad Arnhem Zumbach odniósł swoje finałowe zwycięstwo powietrzne w II wojnie światowej.



Jan Zumbach, w Katandze odpowiedzialny za transport samolotów Harvard T-6 Texan z Portugalskiej Afryki Zachodniej (dzisiejsza Angola) do Katangi oraz za późniejszą organizację „dywizjonu” T-6 w składzie FAK

Ostatnie miesiące wojny spędził w niemieckiej niewoli po omyłkowym lądowaniu za linią frontu. Tu właśnie dochodzimy do pierwszej poważnej nieścisłości w życiorysie Zumbacha. Owe „pomylenie” lotnisk bowiem mogło być złapaniem go przez nieprzekupnych Niemców na gorącym uczynku w trakcie przemytu diamentów z Europy do Wielkiej Brytanii. Pierwsza „wypłata” Zumbacha za dostarczenie „paczki” z Belgii miała podobno opiewać na niebagatelną wówczas sumę 200 funtów szterlingów.

Zdemobilizowany w październiku 1946 r. przezornie nie wrócił do kraju, który z jednej okupacji trafił pod kolejną. Zumbach dowiadywał się co jakiś czas, że kolejny z jego frontowych kolegów z czasów bitwy o Anglię i lat późniejszych zniknął po powrocie do ojczyzny. On zaś zajął się, używając szwajcarskiego paszportu, przemytem kontrabandy w Europie Południowej i na Bliskim Wschodzie. Jego trasy obejmowały takie kursy jak przetransportowanie na wielką skalę papierosów czy szwajcarskiego złota. Zumbach miał też przewozić izraelskich bojowników Hagany do ogarniętej chaosem Palestyny, gdzie walczyli oni przeciwko jego niedawnym mocodawcom – Brytyjczykom.

Wtedy właśnie miała przylgnąć do niego opinia, że za właściwą cenę odrzuca on wszelkie sentymenty związane z jego przeszłością. Nawet fakt, że Tshombe (znany z taktycznego ukrywania niewygodnych faktów przed swoimi potencjalnymi kontrahentami) ujawnił w ostatniej chwili klauzulę w kontrakcie, mówiącą o szkoleniu pilotów maszyn typu Harvard w Katandze, nie zniechęcił Zumbacha do podpisania kontraktu. Zaproponowana suma 3000 dolarów miesięcznie ostatecznie przekonała go do zaciągnięcia się na służbę przegranej już wtedy sprawy. Polak pewnie by przemyślał całą eskapadę bardziej dogłębnie, gdyby zdawał sobie sprawę, że ONUC powstał już w grudniu 1961 r. specjalną jednostką do tropienia, łapania i deportacji, a w razie stawiania czynnego oporu likwidacji wszystkich najemników, których nawet grudniowa operacja Unokat nie „wykurzyła” z Katangi.

Texan w walce – ostatnie dni katangijskich sił powietrznych

Dysponujemy w miarę dokładnymi informacjami na temat ostatecznych losów niemal wszystkich katangijskich samolotów typu Harvard. Zanim jednak wrócimy do nich, pora opisać działania Katanga Air Force Mk II – jak czasami nazywano drugie wcielenie Force Aérienne Katangaise. Nie wszystkie bowiem samoloty, które były zdolne do uczestnictwa w operacjach bojowych, zostały zniszczone w trakcie pamiętnego nalotu indyjskich bombowców Canberra i mniejszych

tego typu akcji szwedzkich maszyn Tunnan pod koniec 1961 r. W rejonie Kongolo bowiem już od wczesnej wiosny 1962 r. operował samolot De Havilland Dove, uzbrojony przez Katangijczyków w karabin maszynowy Hotchkiss i w lekkie bomby. Ta maszyna wykonała wiele lotów rozpoznawczo-bojowych przed wejściem katangijskich urzędów typu Harvard do akcji.

Samoloty te nie miały żadnych oznak przynależności narodowej – operowały w iście partyzanckich warunkach. Kiedy coraz bardziej skuteczny wywiad wojskowy ONUC ostatecznie dowiedział się o ich istnieniu, Katangijczycy, którzy prowadzili trwające praktycznie cały 1962 r. negocjacje pokojowe, próbowali zakwalifikować je do maszyn łącznikowych. Pomagał w tym fakt, że całe uzbrojenie tej wersji trzeba było przed akcją zamontować/podwiesić do skrzydeł i pod kadłub. W ten sposób, o ile udało się w razie kontroli ONUC ukryć przeznaczone dla tych urzędów karabiny maszynowe i bomby (rzeczywiście dla postronnego obserwatora antyczne T-6 mogły uchodzić za nieuzbrojone samoloty szkolne używane do komunikacji rządowej), o tyle wojskowy kamuflaż zdradzał niezupełnie pokojowe intencje użytkownika.

Siedem z posiadanych samolotów należało do wariantu Harvard Mk IIA (od KA-25 do KA-30 i KA-33). Maszyny o numerach bocznych KA-31 i KA-32 były w wersji Mk IIB, zaś KA-34 standardowym North American AT-6A. Należy też obalić powtarzany w wielu publikacjach błąd, dotyczący prezentowania rekonstrukcji barwnych profili katangijskich samolotów tego typu, mających szyny pod skrzydłami do instalacji niekierowanych pocisków rakietowych. Żaden z nich w takie elementy nie był wyposażony – używano jedynie broni maszynowej i bomb.

Wracając do kamuflażu, należy zauważyć, że nie było tu żadnej zasady, stosowano wszelkie dostępne pod ręką farby maskujące. Jak już wspomniałem, kokardy Katangi nie znalazły się na żadnym samolocie typu Harvard. Namalowano jedynie bardzo niestarannie białą lub pomarańczową farbą



Negocjacje pokojowe w Kitionie 21 grudnia 1961 roku pomiędzy rządem centralnym i władzami Państwa Katanga; drugi z lewej wielki zwolennik zorganizowania niezależnego kongijskiego lotnictwa premier rządu Cyrille Adoula, drugi z prawej przywódca Katangi Moise Tshombe

numery boczne na kadłubach za kabiną pilota. Co najmniej dwa z nich miały osobiste imiona – numer boczny KA-30 „Babette” (zniszczony na lotnisku Kolwezi przez szwedzki J-29 Tunnan) oraz KA-25 „Penny” (zdobyty w Jadotville przez wojska ONUC). Na przedniej części lewej strony kadłuba KA-25, tuż koło imienia Penny, widniały również wizerunki siedmiu bomb, obrazujące ilość bombardowań przeprowadzonych przez ten samolot w czasie lotów bojowych.

Od maja 1962 r. samoloty typu Harvard stacjonujące w Kisenge i Kolwezi rozpoczęły regularne loty operacyjne w warunkach bojowych, których celem były pozycje Armée Nationale Congolaise na wschodzie kraju. Używano też w tym celu wspomnianego uzbrojonego DH-104 Dove oraz małej awionetki Piper PA-24 Comanche. Walki pomiędzy Gendarmerie i ANC w okolicach Albertville i Kivu przedłużyły się do września 1962 r. Kivu, zajęte przez armię rządu centralnego, stało się tymczasową siedzibą ANC, przez co stanowiło główny obiekt nalotów maszyn typu Harvard w służbie FAK.

Miedziane krzyże walczą do końca

Późną jesienią sytuacja Katangi diametralnie się pogorszyła, zacieśniały się kleszcze ONUC wokół jeszcze utrzymywanych

przez organa władzy cywilnej i Gendarmerie miast południowej części zbuntowanej prowincji. W listopadzie 1962 r. (o czym piszę szerzej poniżej) dwa ostatnie większe ogniska oporu wykrystalizowały się w okolicach Kongolo i Kabongo. W tamtym okresie dwa duże zgrupowania pod dowództwem Boba Denarda i Jeana Schramme’a działały już jedynie na zasadzie walki partyzanckiej, aczkolwiek na obszarze, gdzie przy odpowiednim wsparciu logistycznym można było kontynuować opór przez wiele miesięcy. Pomiędzy 11 i 16 listopada zorganizowany opór Gendarmerie właściwie ustał, miejscowi żołnierze zrzucili mundury i starali się wmieszać w tłum cywili, natomiast najemnicy w znakomitej większości ewakuowali się do Angoli, skąd mieli nadzieję na kontynuację walki o wolność Katangi.

Ostatnie „tchnienie” FAK miało miejsce w trzecim tygodniu grudnia 1962 r., kiedy ocalały Lockheed L-18 Lodestar i dwa pozostające w stanie zdolności operacyjnej samoloty typu Harvard przeniosły się na polowe lądowiska w Dilolo i Kisenge. Następnie T-6 przemieściły się do Kolwezi, skąd kontynuowały loty i wspierały odizolowane grupy oporu Gendarmerie – korzystając z lotniska miejscowego aeroklubu – do ostatnich dni secesji, czyli do pierwszych dwóch tygodni stycznia 1963 r.

Pozostaje nam prześledzić losy samolotów typu Harvard, które do końca walczyły dla



Rysował
Bill Dady

Samolot bombowy English Electric Canberra B(I) Mk.58 ze składu 5 Dywizjonu Kłów Sił Powietrznych Indii, tymczasowo noszący numer identyfikacyjny sił ONZ w Kongu (litery ONU na ogonie maszyny). Sześć takich samolotów wchodziło w skład tak zwanej Dywizji Lotniczej ONUC w trakcie walk w Katandze



Zbliżenie na jeden z T-6
Katangijskich Sił
Powietrznych

Państwa Katanga, nawet kiedy istniało ono już tylko na papierze i w kilku niewielkich enklawach oporu, tuż przy granicach z Rodezją i Angolą. Wiemy już, co się stało z KA-25 i KA-30. KA-26, 27, 32 i 33 przeleciały do Angoli, jednak KA-32 znajdował się w tak beznadziejnym stanie (brakowało mu między innymi osłony silnika), że postanowiono go niemal natychmiast zezłomować. Pozostałą trójkę przerejestrowano i przeniesiono do stanu składowania w hangarze jako K-1, 2 i 3. Z kolei K-28 został zniszczony na ziemi w Jadotville przez myśliwce ONUC. KA-29 i KA-31 spotkał taki sam los na aerokluby w Kolwezi, natomiast KA-34 – ostatnia z katangijskich maszyn – wysadzili w powietrze w Jadotville wycofujący się żołnierze Gendarmerie.

Portugalczyki, którzy używali regularnie w swoich koloniach i w jednostkach lotniczych w metropolii samolotów North American T-6 różnych wariantów, o dziwo nigdy nie włączyli relikwów katangijskich sił powietrznych w skład swojej floty powietrznej w Portugalskiej Afryce Zachodniej, mimo że już w 1964 r. rozpoczęła się tam wojna z trzema ugrupowaniami walczącymi o wolność kolonii, którą obecnie znamy pod nazwą Angola.

Do śmierci Moise Tshombego w Algierii w 1969 r. istniała realna możliwość powtór-

ki próby secesji Katangi, zważywszy na „zimowanie” w Angoli pod opieką armii portugalskiej kilku tysięcy byłych żołnierzy Gendarmerie. Należy przypuszczać, że przy takim scenariuszu próbowano by „reanimować” przechowywane samoloty typu Texan. Tak czy inaczej w bazie nr 3 Negage katangijskie maszyny przebywały aż do połowy lat 70., stanowiąc przez ten czas ostatni namacalny dowód istnienia secesyjnego lotnictwa Państwa Katanga – Force Aérienne Katangaise.

Pętla się zaciska

Katanga upadła nagle. Tereny kontrolowane przez Tshombego pod koniec 1962 r. wyglądały jak bantustany tworzone w latach 80. przez rząd południowoafrykański, tj. nie tworzyły spójnej całości, a sieć enklaw⁵. Jesienne miesiące 1962 r. przyniosły ostateczne odwrócenie się wszystkich liczących graczy od Katangi. Pozostawały Portugalia, mająca wkrótce udostępnić swoją kolonię – Portugalską Afrykę Zachodnią – dla potrzeb katangijskich uchodźców, izolowana RPA oraz stająca właśnie nad przepaścią Rodezja. Także szwajcarscy bankierzy, odpowiedzialni za finansowe budowanie podwalin Państwa Katanga, stracili jakąkolwiek wia-

chę w pozytywne zakończenie swojej „przygody” w Afryce. Jednak na rzeczywistych frontach sytuacja Katangi nie wyglądała katastrofalnie.

Nie można żyć złudzeniem, że w ostatnich miesiącach secesji State du Katanga było zdolnym do normalnego funkcjonowania organizmem państwowym. Zarówno 500 najemników (według ocen wywiadu ONUC), jak i szacowana na kilkanaście tysięcy uzbrojona zbieranina miejscowych lojalistów nie mogła liczyć na kontynuowanie oporu popartego politycznie przez dłuższy czas bez pozytywnych zmian w kwestiach czysto dyplomatycznych. Sama walka partyzancka oczywiście mogłaby przedłużać się praktycznie w nieskończoność. Jeśli oddziały koordynowane przez białych oficerów – używając polskiej retoryki z czasów okupacji – poszłyby do lasu, to mogłyby stamtąd napsuć krwi zarówno żołnierzom ONUC, jak i (zupełnie pogardzanemu przez katangijską Gendarmerie) kongijskiemu wojsku rządowemu Armée Nationale Congolaise. Potrzeba było jednak motywacji do kontynuowania zbrojnego oporu, pieniędzy na nowe kontrakty dla najemników i ciągłego wsparcia dyplomatycznego, usprawiedliwiającego sprawę niepodległości Katangi. Nie brakowało natomiast sprzętu wojskowego i broni. Szczególnie w kwestii broni osobistej i karabinów maszynowych – Katangijczycy mieli jej aż nadto do dyspozycji.

Gendarmerie kontra ANC

Wracając do ANC, należy wspomnieć, że Gendarmerie pod wodzą Denarda, Schramme’a, Taverniera i innych najemników wyparło oddziały tej jednostki ze wszystkich zdobyczy terytorialnych, uzyskanych przez żołnierzy Mobutu w wyniku kolejnych ofensyw ONUC. Pozostawieni sami sobie Kongijczycy uciekali w panice wszędzie tam, gdzie pojawiali się Groupe Mobile (Grupy Mobilne). Szczególnie zachowujący się jak feudalny władca Schramme walczył w praktyce o zapobieżenie zajęciu jego prywatnych terenów przez rząd centralny.

Z drugiej strony na wschodzie kraju po upadku „rządu w Stanleyville” tliła się rewolucja, która już w roku po upadku Katangi miała zakończyć się powstaniem Simba i udziałem w wojnie w Kongu takich ludzi jak Ernesto „Che” Guevara. Dwa ważne miasta M’Bulula i Kongolo (ze strategicznym lotniskiem polowym, obsługującym katangijskie T-6 Texan) upadły 5 grudnia 1962 r., o dziwo pod naporem ANC, wspieranym jednak przez doradców z ONUC i wysłanników CIA. Rozkładowi uległ tam między innymi elitarny katangijski 1 Batalion Powietrznodesantowy pułkownika Mbayo. Tshombe zaczynał żyć iluzją liczb, wierząc w to, że ciągle ma pod bronią 30000 żołnierzy. Minister Spraw Zagranicznych



Samolot ONUC (DC-3) dostarcza pomoc humanitarną do Prowincji Równikowej, 5 kwietnia 1962

Belgii Paul-Henri Spaak określił ostatnie tygodnie władzy prezydenta Katangi słowami: *już nie przywódca kraju, jednak ciągle potężny rebeliant*.

Wigilia 1962 r. stała się początkiem końca niepodległej Katangi. Helikopter ONUC, obserwujący sytuację na katangijskich posterunkach w Elizabethville, został ostrzelany przez Gendarmerie. Śmiertelnie raniono członka załogi z kontyngentu indyjskiego, a śmigłowiec musiał awaryjnie lądować. Następnie wszystkich obecnych na pokładzie wywleczono ze środka i brutalnie pobito. Zdaje się, że Katangijczykom zwyciężajnie zaczęły puszczać nerwy, szczególnie po dotarciu wieści o porażkach w Kongolo i M'Bululi.

Jednakże ONUC z nieznanego powodu w dalszym ciągu wierzyło w dobrą wolę Tshombego, którego nawet przywieziono na miejsce zdarzenia, gdzie słownie ustalono zawieszenie broni. Prezydent upadającej Katangi przyznał się też, że wina leżała po stronie jego żołnierzy, a ONUC nie angażował się w ofensywne działania przeciwko Gendarmerie. Cztery dni trwał ostatni rozjem przed katastrofalnym dla Tshombego finałem jego państwa.

W piątek 28 grudnia 1962 r. doszło w Elizabethville do wydarzeń, które przeszły do historii katangijskiej secesji pod nazwą „afery piwnej”. Wersja wypadków, które uaktywniły operację „Wielki Szlem”, zależy od strony relacjonujących świadków. Mianowicie albo pijani katangijscy żołnierze zaczęli strzelać bez powodu do Etiopczyków w „błękitnych hełmach”, albo ich afrykańscy adwersarze z armii cesarza Hajle Sellasjego otworzyli w alkoholowym szale ogień do posterunku Gendarmerie.

Walki na całego zaczęły się w okolicy magazynów UMHK, a przez choinkę świąteczną na placu Poczтовым zaczęły przelatywać kule we wszystkich kierunkach. Hin-



Misja ONUC na lotnisku w Kongolo w północnej Katandze 15-18 grudnia 1962 roku miała za zadanie zapobiec ponownemu wybuchowi walk, możliwemu po wcześniejszym zniszczeniu przez katangijską Gendarmerie strategicznego w tym rejonie mostu w tym rejonie

duski komendant ONUC w Elizabethville generał major Prem Chand wobec eskalacji przemocy przekonał U Thanta do ostatecznej ofensywy.

Tymczasem Tshombe, który deklarował, że Gendarmerie ponownie padła ofiarą agresji ONUC, został siłą niemal zaciągnięty na tereny pola golfowego, aby zaobserwować pod eskortą ONZ serie wystrzelowane z katangijskich pozycji w kierunku Gurków bazujących po drugiej stronie pola. Tshombe bez słowa odwrócił się na pięcie, aby powrócić do swojej willi. Zwolniono go pod obietnicą zlikwidowania blokad drogowych Gendarmerie w stolicy, ale zamiast tego uciekł on do Rodezji. Prawdę mówiąc, coraz bardziej apatyczny prezydent Katangi miał już niewiele poparcia wśród szeregowych żołnierzy oraz najemników, którym

zaprzeszano wypłacać pieniądze z tytułu kontraktów.

Gendarmerie, wyprzedzając niejako ruchy ONUC, zaczęła regularny ostrzał moździerzowy posterunków w rejonie pola golfowego. Pociski spadły na głowy wspomnianych Gurków. Jednocześnie w dzielnicy Lido w polu rażenia granatów moździerzowych znaleźli się Etiopczycy. U Thant autoryzował rozkaz kontrataku. Walka w rejonie głównych arterii komunikacyjnych miasta spowodowała dostanie się w krzyżowy ogień ludności cywilnej, w tym tysięcy belgijskich osadników, w ogromnej większości w dalszym ciągu popierających Tshombego. Misja Międzynarodowego Czerwonego Krzyża apelowała do Gendarmerie o zaprzestanie prowadzenia ognia w kierunku, jakby nie było, własnych obywateli.



Samolot treningowy Harvard Mk II w barwach Force Aerienn Congolaise, baza lotnicza Thysville, jesień 1962 roku. Mająca za zadanie zmanifestowanie istnienia rządowego lotnictwa wojskowego jednostka, z kubańskimi pilotami zakontraktowanymi przy cichym pośrednictwie CIA, nie weszła do akcji do momentu zakończenia secesji Katangi w styczniu 1963. Samolot posiada pierwszy wariant kokardy FAC, obowiązujący do początku 1964

Rysował
Bill Dady

Żołnierze hinduskiego kontyngentu ONZ, którzy przez okres secesji Katangi często stanowili naziemną ochronę lotnisk, wracają do domu po zakończeniu konfliktu, 1 marca 1963 r.



W tym samym czasie radiooperatorzy ONUC przechwycili polecenie ze sztabu Gendarmerie do Kolwezi wprowadzenia w życie operacji, mającej na celu zbombardowanie lotniska Elizabethville za pomocą samolotów T-6 Texan, bazujących na lotnisku w ostatnim bastionie Katangi poza stolicą. ONUC postanowił przeciwko Kolwezi skierować wszystkie siły powietrzne, którymi dysponowały międzynarodowe siły pokojowe w Katandze.

Operacja „Wielki Szlem” – agonia Państwa Katanga

O godzinie 4.30 rano 29 grudnia 1962 r. zaczęła się operacja „Wielki Szlem”. Dywizja Lotnicza ONUC uderzyła na katangijskie lotniska pewną własnej przewagi. Osiągnięto też element zaskoczenia. Szwedzkie samoloty SAAB J-29 Tunnan runęły na lotnisko Kolwezi-Kengere. Użyto jedynie działek 20 mm, z morderczym jednakże skutkiem. Z ziemi odpowiedziano ogniem, trafiając jedną z „latających beczek” – dwa pociski przeszły kabinę, na szczęście omijając pilota. Skoordinowane ataki lotnictwa ONUC objęły tego dnia wszystkie polowe lądowiska Force Aérienne Katangaise. Zniszczono T-6, które nie zdążyły ewakuować się do Angoli, jak również transportowe DC-3 Dakota. Ogółem w trakcie przeprowadzonych 17 lotów bojowych i trzech rozpoznawczych z pewnością zniszczono sześć samolotów katangijskich na wolnym powietrzu.

Na wspomnianym aeroklubowym lotnisku Kolwezi-Kengere spowodowano też podpalenie pięciu magazynów z paliwem oraz dwóch hangarów. W jednym z nich (o czym nacierający Szwedzi nie wiedzieli) zniszczono lub nieodwracalnie uszkodzono parę wspomnianych już wcześniej katangijskich myśliwców De Havilland Vampire.

Powody, przez które nie wprowadzono ich do akcji, pozostają jedną z niewyjaśnionych zagadek secesji Katangi. Pewne jest to, że nie naniesiono na nie żadnych znaków rozpoznawczych FAK. Według świadków, jedyną różnicą dzielącą obie maszyny była mała cyferka „2” pod kabiną jednego z „wampirów”. Poza tym mało znaczącym szczegółem sprowadzone z Johannesburga myśliwce wyglądały jak „spod igły” w swoim lśniącem metalowym poszyciu.

Lotnictwo ONUC rozpoczęło też regularne patrolowanie przestrzeni powietrznej pomiędzy Katangą i Portugalską Afryką Wschodnią (obecnie Mozambik) oraz RPA, próbując zapobiec dostawom nowych samolotów dla FAK.

Tymczasem na lądzie oprócz „oczyszczających” walk w Elizabethville przeprowadzono atak na Kaminaville w sylwestra 1962 r. Kolumną ONUC, obejmującą także zdobywcze ekskatangijskie M8 Greyhound i M3 Scout (odpowiednio cztery i dwie sztuki) obsługiwane przez Szwedów, dowodził podpułkownik Bengt Freedman.

Pomiędzy 28 grudnia 1962 r. a 4 stycznia 1963 r. Dywizja Lotnicza ONUC ogółem wykonała 76 lotów bojowych. Ich wynikiem była destrukcja FAK. Na podstawie ocen wywiadu ONUC zakładano, że na 12 sztuk bojowych samolotów Tshombego jedynie dwa samoloty typu Harvard umknęły do Angoli. Poza tym, co istotne, w niezdobytym jeszcze przez „błękitne hełmy” Kolwezi uległa zniszczeniu cała infrastruktura, zapobiegając ponownemu użyciu tamtejszego lotniska w razie kolejnego „zmartwychwstania” FAK.

Raport, wysłany do sekretarza generalnego ONZ, podsumowywał: *Jest wielce nieprawdopodobne, aby doszło w najbliższym czasie do jakiegokolwiek ofensywnej aktywności lotnictwa Katangi. Jeśli już jednak mia-*

łoby dojść do takiej sytuacji, jedyną realną taktyką dla FAK jest – wobec zniszczenia baz w kraju – atak przeprowadzony spoza jego granic [w domyśle - z Portugalskiej Afryki Zachodniej, dokąd udały się ocalałe samoloty typu Harvard i gdzie oczekiwano na przybycie maszyn P-51 Mustang – przyp. aut.], na zasadzie nalotu i ucieczki poza przestrzeń powietrzną Katangi.

Co ciekawe, aż siedem samolotów ONUC zostało w trakcie operacji „Wielki Szlem” trafionych ogniem przeciwlotniczym. Jednak nie było ofiar śmiertelnych, a co więcej – żaden z pilotów nawet nie został ranny. Poza nalotami i patrolami powietrznymi wspierano też działania lądowe. Pokonany militarnie Tshombe próbował wyjść z tak beznadziejnej, wydawałoby się, sytuacji metodą negocjacji. Niestety cierpliwość ONZ dla katangijskiego prezydenta całkowicie się wyczerpała. Zażądano poddania pozostających wciąż pod kontrolą Gendarmerie bastionów oporu.

Gorzki koniec marzeń

Widząc beznadziejność sytuacji, 15 stycznia 1963 r. Moise Tshombe, twórca i prezydent Państwa Katanga, ogłosił zakończenie secesji i zaapelował do jeszcze wiernych mu oddziałów o złożenie broni i podporządkowanie się ONUC oraz (tam, gdzie nie było „błękitnych hełmów”) kongijskiej armii rządowej. Wywiad ONZ po kilku dniach od decyzji Tshombego odetchnął z ulgą. Odkryto bowiem, że FAK dysponował w Angoli nie parą, ale aż 15 sprawnymi samolotami, gotowymi do nalotów odwetowych w samej Katandze. Portugalskie władze kolonialne potwierdziły ten fakt 9 lutego 1963 r.

Przesłuchiwani w Kolwezi najemnicy belgijscy natomiast twierdzili wprost, że walka się nie zakończyła, a lotnictwo katangijskie w Angoli oczekiwało na nowe rozkazy odnośnie kontynuowania oporu w takim czy innym wymiarze. Anonimowy Belg, który służył w Gendarmerie, podsumował to mniej więcej tak: *Gdybyście [ONUC – przyp. aut.] dali nam cztery tygodnie na przygotowanie naszych Mustangów, byłobyście w swojej bazie w Kaminie świadkami podobnej niespodzianki, jak ta zgotowana nam przez was w Kolwezi-Kengere 29 grudnia 1962 r.*

W dzień po poddaniu Katangi przez Tshombego ONUC zasilili cztery samoloty myśliwskie Irańskich Królewskich Sił Powietrznych, które stały się cennym uzupełnieniem pilnującej porządku w powietrzu Dywizji Lotniczej „błękitnych hełmów”. Do końca stycznia 1963 r. ustały działania zbrojne w ostatnich odizolowanych punktach. Dużą część Gendarmerie udała się w zorganizowanych oddziałach, często wraz z rodzinami, do Angoli, gdzie miała się wkrótce stać narzędziem Portugalczyków w walce z wewnętrznymi ruchami niepodległościowymi.

Kapitulacja

Dnia 21 stycznia 1963 r. Tshombe złożył podpis pod oficjalnym dokumentem ogłaszającym zakończenie istnienia Państwa Katanga. Następnie wraz ze swoimi najbliższymi współpracownikami (Godefroidem Munongo, Évaristem Kimba, Jeanem Kibwe, Josephem Yav, Norbertem Muke i innymi) udał się na uroczysty obiad wydany przez oficjeli ONUC. Tymczasem rząd kongijski zgodził się na amnestię dla całego katangijskiego rządu i reintegrację Gendarmerie z Armée Nationale Congolaise.

Katangijscy żołnierze nie wierzyli w zapewnienia Josepha Kasavubu, bardziej jednakże zwracali uwagę na złowrogie milczenie generała Mobutu. Sugerując się bardzo słusznie tym drugim, 25 stycznia 1963 r. ostatni zorganizowany oddział Gendarmerie przekroczył granicę z Portugalską Afryką Zachodnią, prosząc o azyl polityczny, którego im naturalnie nie odmówiono. Faktyczny dowódca lotnictwa wojskowego Katangi Jerry Purren w latach 70. uwikłał się w tak zwaną aferę na Seszelach. Był to zamach stanu zaplanowany przez Mike'a Hoare'a, dowódcę 4 Komando z Katangi.

Zadziwiające jest, jak niewielkie straty poniosły siły ONUC w trakcie niecałych trzech lat obecności w Kongu. Zginęło zaledwie 135 żołnierzy ONZ, w tym 14 Irlandczyków, 39 Hindusów, 19 Szwedów i 47 członków kontyngentu z Ghany. Zarazem tylko połowa poległa od kul Gendarmerie i bomb FAK. Reszta padła ofiarą „gizengistów”, BALUBAKAT oraz ANC. Po stronie secesjonistów potwierdzono śmierć zaledwie około 30 jeńców w Katandze i kilku

w Kasai Południowym. Nikt nie liczył zabitych żołnierzy Gendarmerie, nie mogło być ich jednak więcej niż kilka tysięcy. Do tego doszło w przybliżeniu co najmniej 10000 ofiar cywilnych po wszystkich stronach konfliktu. Aczkolwiek w porównaniu chociażby do „będącej za rogiem” rebelii Simba z lat 1964–1965, ogół poniesionych strat był więcej niż umiarkowany.

Eksperyment pod nazwą Państwo Katanga, a wraz z nim prawie trzyletnie funkcjonowanie Katangijskich Sił Powietrznych i lotnictwa cywilnego, w końcu stycznia 1963 r. przeszedł do historii.

Podziękowania:
Dla Jean-Pierre'a Soncka, Daniela Brackxa (belgian-wings.be), Andy'ego Goodalla (Stowarzyszenie Miłośników Harvard T-6 Texan) oraz Joao M. Vidala (weteran Portugalskich Sił Powietrznych).

Źródła zdjęć:
Archiwum fotograficzne Organizacji Narodów Zjednoczonych, zbiory prywatne Jean-Pierre'a Soncka, Stowarzyszenie Miłośników Harvard T-6 Texan, zespół prowadzący witrynę www.belgian-wings.be, magazyn „Time”.

Bibliografia

- Abbott P., Ruggeri R., *Modern african wars. The Congo 1960–2002*, Osprey, Oxford 2014.
Callaway T. (red.), *Aviation Classics, 1937–2012 from the SAAB 17 to the Gripen, 75 years of defence and security*, Mortons, Homcastle 2012.
Cochrane J., Elliott S., *Military aircraft insignia of the world*, Airlife, Shrewsbury 1998.
Devlin L., *Chief of station, Congo*, Public Affairs, Nowy Jork 2007.
Dorn W., *The UN's first „Air Force”: Peacekeepers in Combat, Congo 1960–64*, Journal of military history, Virginia Military Institute 2013.
Flintham V., *Air wars and aircraft, a detailed record of air combat, 1945 to the present*, Arms and Armour, Londyn 1989.
Hellstrom L., *The instant air force, the creation of the CIA's Air Unit in the Congo, 1962*, Soderstroms 2006.
Hoare M., *Mercenary*, Corgi Books, Londyn 1984.

- Jane's fighting aircraft of World War II, Bracken Books, Londyn 1989.
Macdonald P., *Soldiers of fortune – the twentieth century mercenary*, Gallery Books, Nowy Jork 1986.
Othen Ch., *Katanga 1960–63, mercenaries, spies and the african nation that waged war on the world*, History Press, Stroud 2015.
Riegel R., O'Mahony J., *Missing in action*, Mercier, Dublin 2010.
Whelan M., *The battle of Jadoville, irish soldiers in combat in the Congo 1961*, South Dublin Libraries, Dublin 2005.
Van Nederveen G.K., *USAF airlift into the Heart of Darkness, the Congo 1960–1978; Implications for Modern Air Mobility Planners*, Airpower Research Institute, Maxwell 2001.

Przypisy

- Chodzi o żołnierzy, którzy poddali się Katangijszym po oblężeniu Jadoville
- W trakcie walk w powietrzu podczas inwazji w Zatoce Świni jedyny raz doszło do starcia A-26 Invader w barwach dwóch stron konfliktu, jako że rewolucyjne lotnictwo Kuby również dysponowało tymi samolotami
- Jean „Black Jack” Schramme był osadnikiem belgijskim, który w trakcie secesji Katangi zorganizował na terenie swoich posiadłości milicję, zwaną „Komando Leopard”. Po upadku Państwa Katanga zorganizował między innymi rebelię jeńców w 1967. Robert „Bob” Denard, najsłynniejszy jeńca lat 60-tych walczył w Katandze w trakcie wojny secesyjnej, a następnie wziął udział w rebelii jeńców
- Od wiosny 1962 r. władze UMHK przestały otwarcie popierać rząd Moise Tshombe. Co więcej, pod naciskiem rządu Belgii oraz akcjonariuszy z USA i Wielkiej Brytanii zaczęto się wycofywać ze zobowiązań względem separatystycznego rządu Katangi w Elizabethville.
- Bophuthatswana, najbardziej znany z bantustanów, składał się z siedmiu obszarów niepołączonych wspólną granicą i oddalonych od siebie często o dziesiątki kilometrów. To, co zostało z Katangi w ostatnich miesiącach walk, przypominało mniej więcej nieregularne dziury w szwajcarskim serze („serem” był tu obszar kontrolowany przez kongijską armię i ONUC).

SPROSTOWANIE

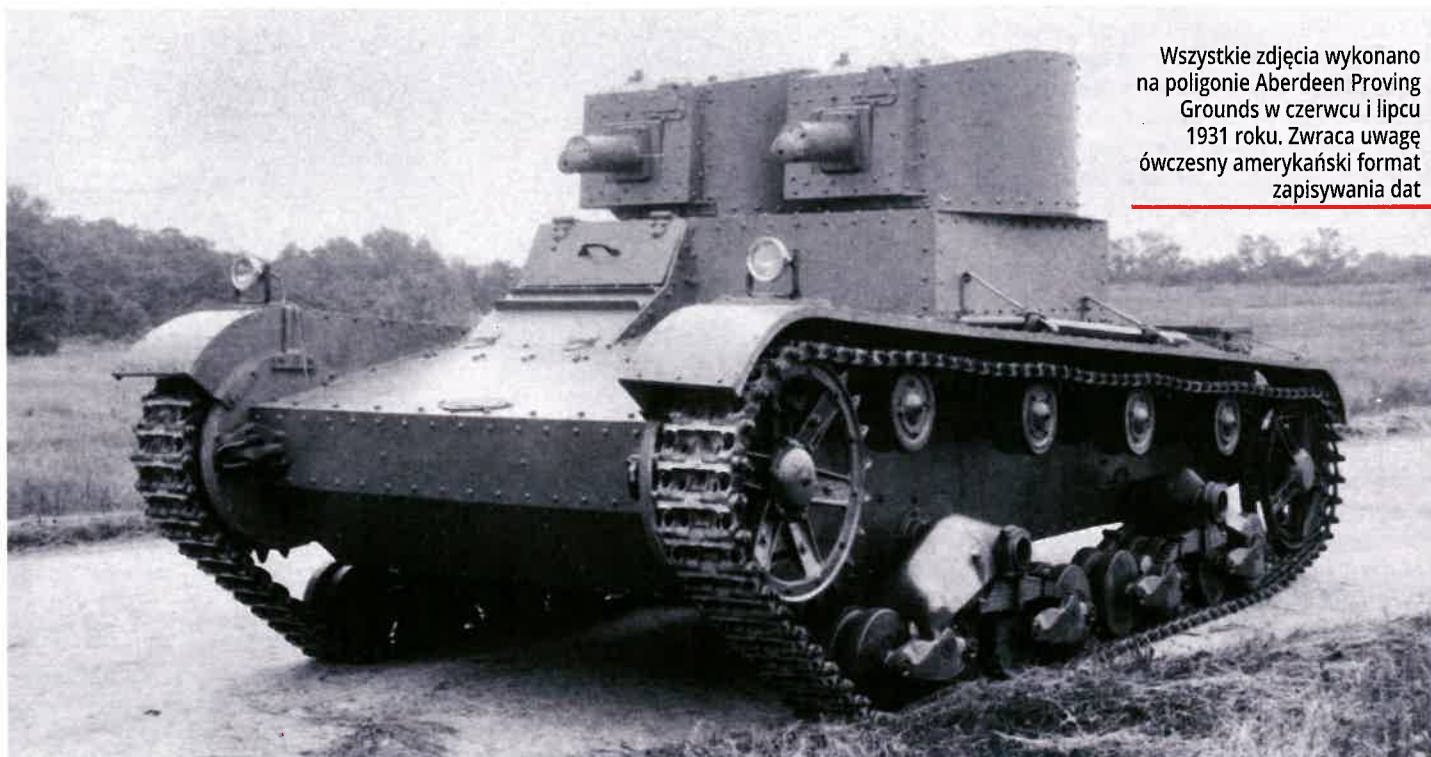
W opisie zdjęcia na stronie 22 w artykule „Skrzydła Katangi” – Militaria Wydanie Specjalne nr 1(47) 2016 – nastąpił błąd w opisie szczątków maszyny, określonych jako resztki samolotu De Havilland DH-114 „Heron”. W rzeczywistości na fotografii widoczny jest silnik i pozostałości jednej z katangijskich maszyn T-6 „Harvard” Mk II



Bojowa wersja samolotu Harvard „Texan” (T-6G) w barwach Force Aérienne Congolaise. Samoloty te w ostatnich miesiącach secesji Katangi odbywały intensywne szkolenia strzeleckie w bazie Thysville. Prezentowane malowanie i nowa wersja kokardy FAC (ludząco przypominająca amerykańską) obowiązywało w trakcie zwalczania rebelii Simba na wschodzie kraju w 1964 roku, gdzie samoloty te udzieliły ważnego wsparcia lądowej ofensywie kongijskich wojsk rządowych, wspieranych przez 5 Komando jeńców pod dowództwem Mike'a Hoare'a. Zwraca uwagę umieszczona na ogonie maszyny flaga Demokratycznej Republiki Kongo

Rysował
Bill Dady

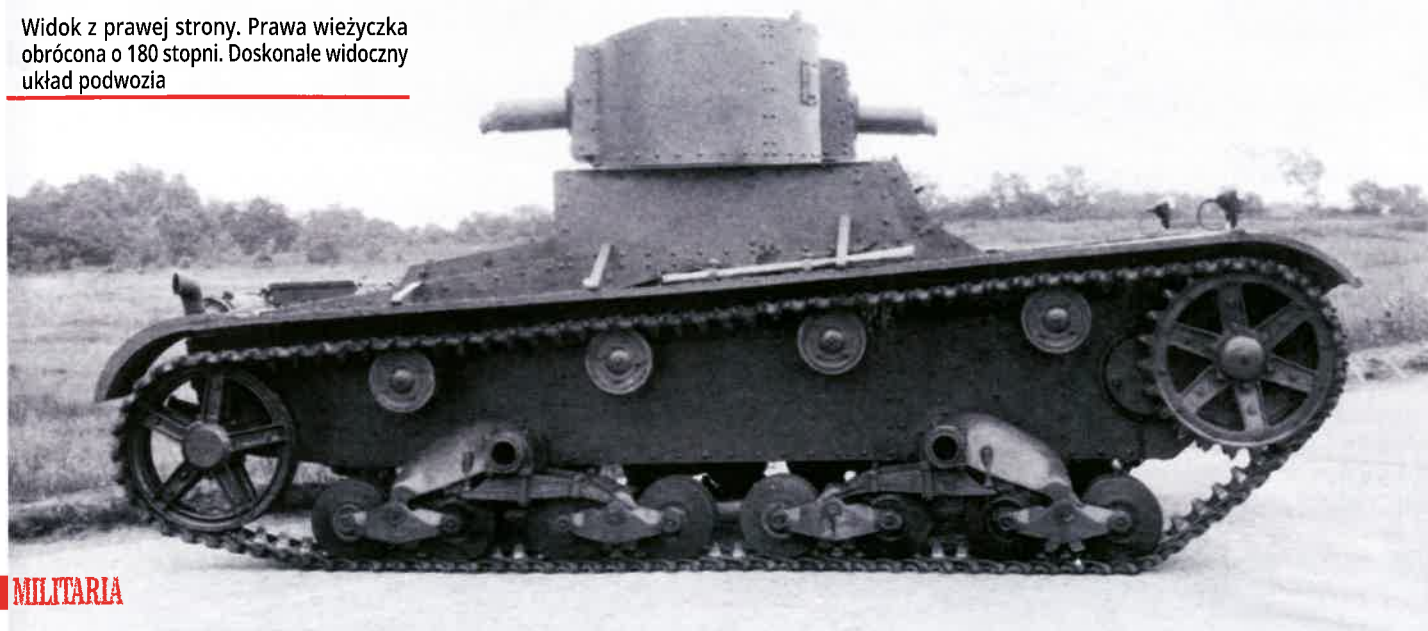
Czołg lekki Vickers E w Stanach Zjednoczonych



Wszystkie zdjęcia wykonano na poligonie Aberdeen Proving Grounds w czerwcu i lipcu 1931 roku. Zwraca uwagę ówczesny amerykański format zapisywania dat

W latach dwudziestych i trzydziestych XX wieku powstało wiele konstrukcji wozów bojowych. Część z nich zaprojektowano w odpowiedzi na oficjalne zapotrzebowanie wojska, część to prywatne, biznesowe przedsięwzięcia. Niektóre przyjęto na uzbrojenie, niektóre sprzedawano za granicę, a wiele pozostało jedynie w sferze projektu i odeszło w zapomnienie. Przedsiębiorstwo Vickers-Armstrong Ltd. zaliczało się do najpoważniejszych graczy brytyjskiego sektora zbrojeniowego. Wiele pojazdów używanych przez British Army zostało zaprojektowanych i zbudowanych w tej firmie. Oprócz tego, niektóre konstrukcje projektowano specjalnie z myślą o sprzedaży za granicę. Jednym z najbardziej znanych i udanych projektów był Six Ton Tank Mark E, skonstruowany w roku 1928.

Widok z prawej strony. Prawa wieżyczka obrócona o 180 stopni. Doskonale widoczny układ podwozia

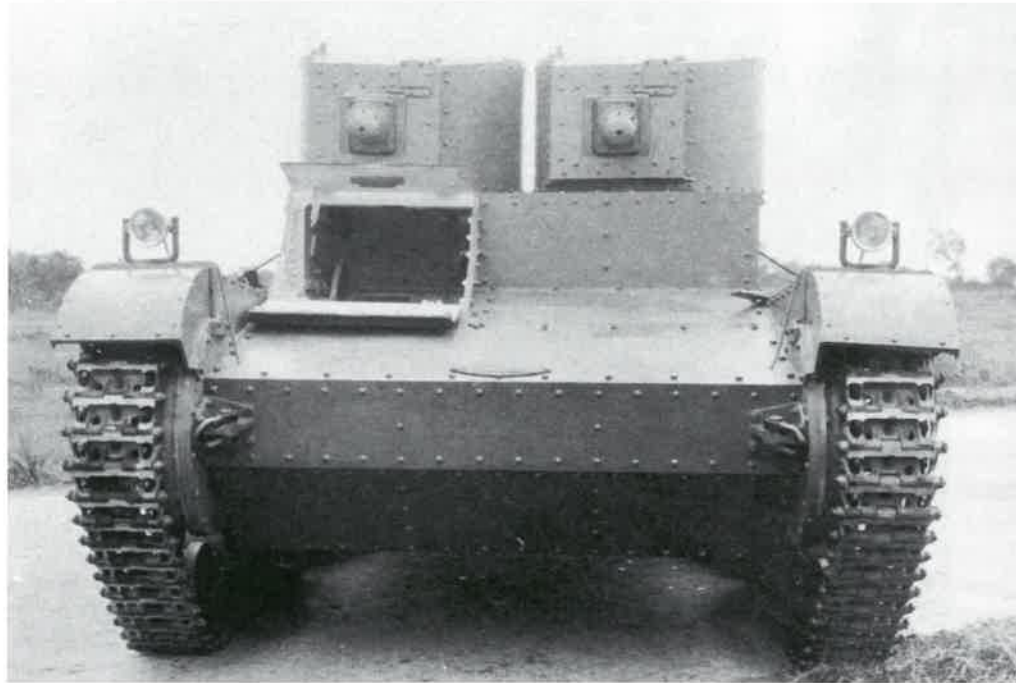


Czołg produkowany był w dwóch wersjach – Alternative A z dwoma wieżami uzbrojonymi w karabiny maszynowe oraz Alternative B z armatą i sprzężonym z nią km-em. W obydwu wypadkach wieże osadzone były na tym samym kadłubie i podwoziu. Ówczesne prospekty reklamowe Vickersa opisywały zawieszenie czołgu jako własny patent, wyposażony w dwa podwójne wózki po obydwu stronach. Przymocowane były do wahaczy umieszczonych na biegnących w poprzek kadłuba osiach, a każdy wózek posiadał resor oraz dwa niewielkie koła jezdne z gumowym bandażem. Skonstruowane ze stali manganowej gąsienice o niskim profilu i o szerokości 26 cm także objęte były patentem Vickersa.

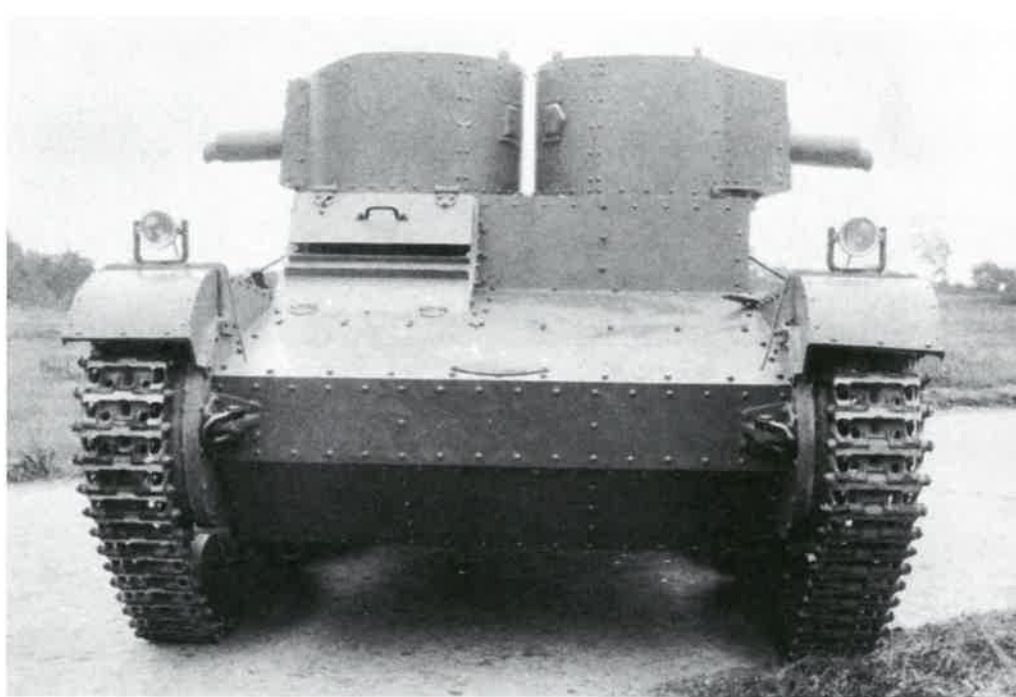
Konstrukcja kadłuba opierała się na żelaznym szkielecie, do którego nitowane były stalowe, kuloodporne płyty pancerne. Ich grubość wahała się od 13, a nawet 17 mm, do 5 mm w mniej eksponowanych miejscach. Układ kadłuba był konwencjonalny, czyli silnik znajdował się w jego tylnej części, oddzielony od przedziału bojowego. 60 kilowatów mocy generowanych przez benzynowy sześciocylindrowy silnik Armstrong Siddeley, przenoszone były do kół napędowych z przodu pojazdu. Według producenta, takie rozwiązanie pomagało na utrzymanie wieży jak najbardziej w poziomie podczas pokonywania trudnego terenu. Miejsce kierowcy znajdowało się z prawej strony w przedniej części czołgu. Dobrą widoczność zapewniały dwie obszerne klapy, służące również jako włazy. W górnej znajdował się osłonięty wzmocnionym szkłem wizjer, z którego kierowca korzystał w warunkach bojowych. Sterowanie odbywało się w sposób tradycyjny przy pomocy dwóch dźwigni.

W centralnej części wozu znajdowały się stanowiska dwóch pozostałych członków załogi. W przypadku Alternative A każdy z nich obsługiwał jedną z dwóch obracających się niezależnie wież. Ich kąt obrotu był w sposób naturalny ograniczony i wynosił 240 stopni. Pierwsze opisy tej odmiany czołgu wspominają, że rozważano możliwość wyposażenia każdej z wież w dwa km-y. Szybko jednak z tego zrezygnowano, wychodząc ze słusznego założenia, że zamontowanie dwóch karabinów w wieży o średnicy 1,2 m nie jest rozwiązaniem wygodnym. W przypadku Alternative B średnica wieży wynosiła 1,37 m, a sama wieża umieszczona była nieco na lewo od osi symetrii czołgu. Wyposażona była w armatę 47 mm oraz sprzężony z nią km. Rozwiązanie to nazywano wtedy „duplex mounting”. Czołg miał być także środkiem obrony przeciw-

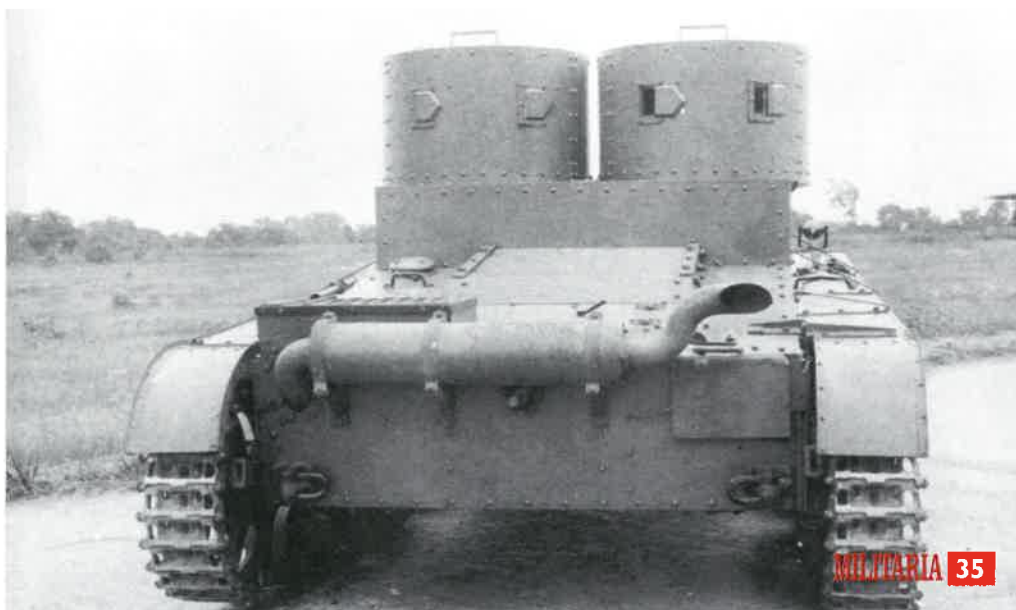
Widok na system wydechowy czołgu, żaluzje osłaniające wloty powietrza i otwory pistoletowe na wieżyczkach

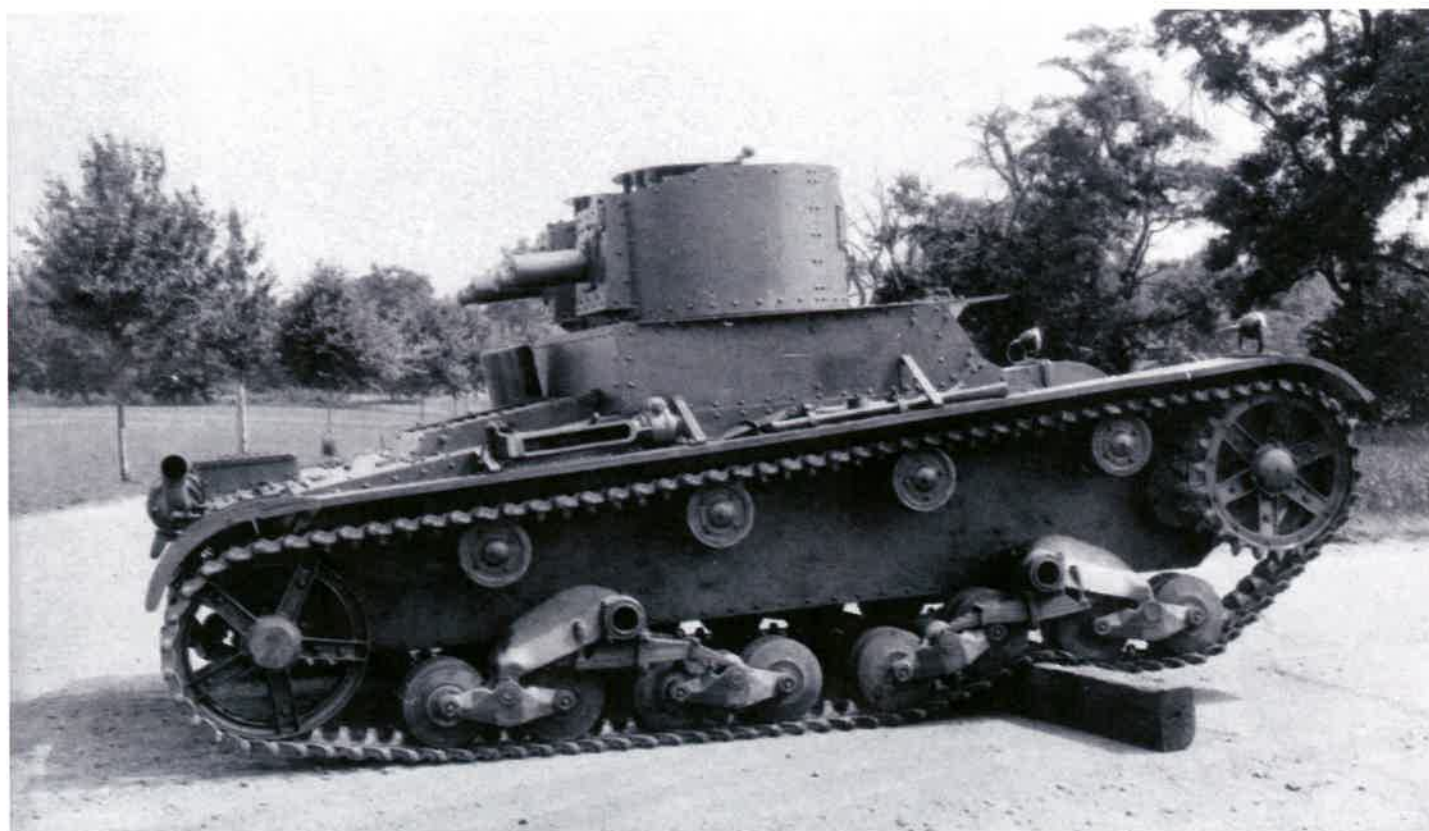
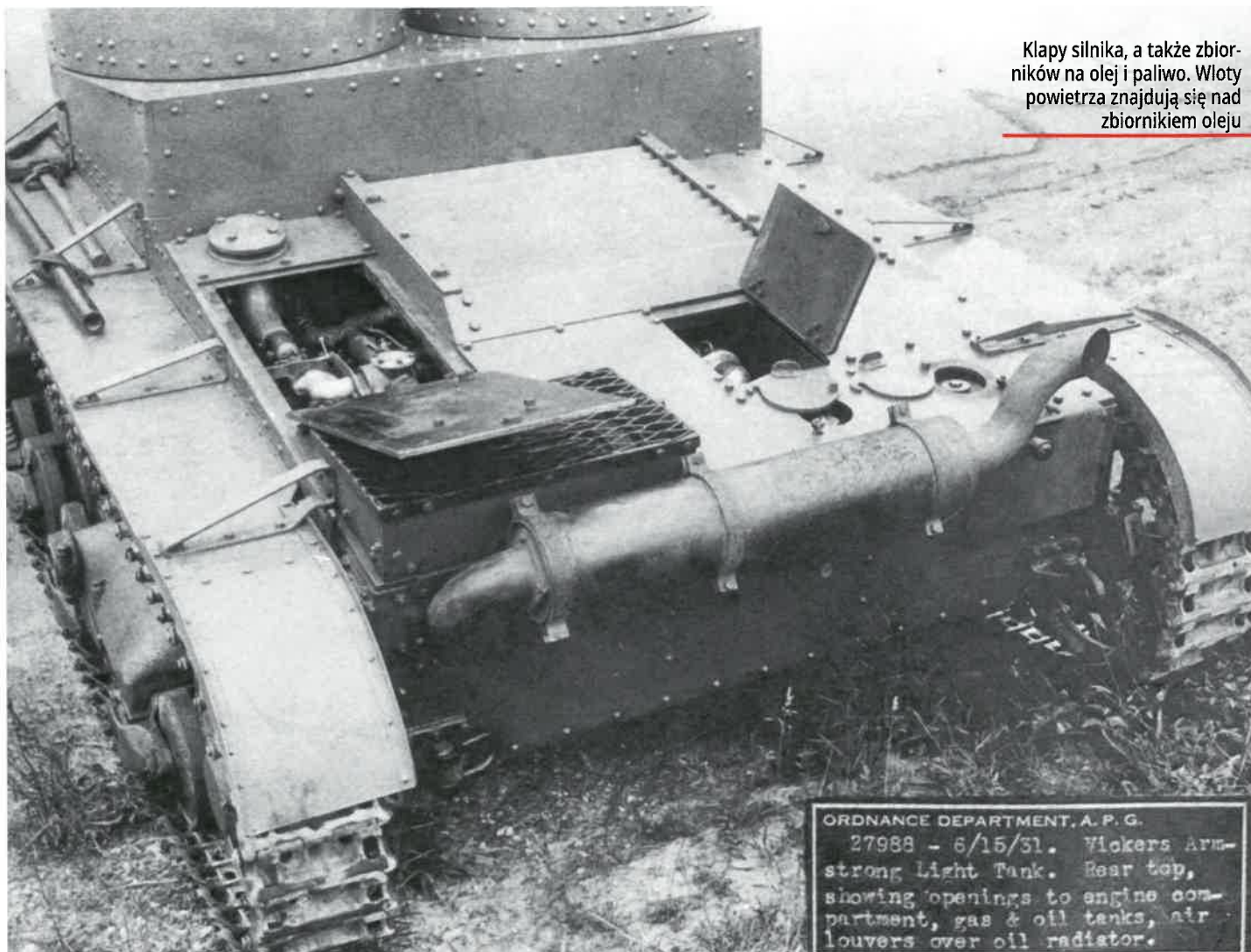


Otwarta klapa stanowiska kierowcy



Obydwie wieżyczki obrócone na zewnątrz o 90 stopni





Pokonywanie pochyłości
o nachyleniu 26 stopni



pancernej, bowiem – jak głosi podręcznik użytkownika – armata miała służyć do niszczenia wrogich czołgów oraz innych podobnych celów, które wymagają użycia amunicji przeciwpancernej i odłamkowej.

Jako że czołg miał być produktem eksportowym, dopuszczano możliwość drobnych modyfikacji przeprowadzanych zgodnie z życzeniem odbiorcy, na przykład dowolny był typ instalowanych km-ów. Vickers mógł dostarczyć czołg wraz z oryginalnymi, opartymi o model Maxima karabinami, zamontować typ będący już w użyciu przez siły zbrojne odbiorcy lub dostarczyć czołg bez uzbrojenia.

Eksport czołgów można było uznać za zadowalający. W latach 1930-1938 sprzedano około stu egzemplarzy, które różniły się szczegółami, takimi jak uzbrojenie czy też radiostacja montowana w specjalnej niszy z tyłu wieży. Oprócz tego oferowano bezwieżowe podwozie do wykorzystania w charakterze ciągnika artyleryjskiego lub jako podstawa dla przeciwlotniczego dział samobieżnego 40 mm (dla Tajlandii, czyli ówczesnego Syjamu – bardzo śmiały projekt jak na rok 1933). Polska i ZSRS zakupiły także oprócz kilku wozów prawa licencyjne do ich produkcji. W rezultacie Sowiet

dukowali całą serię jedno- i dwuwieżowych czołgów T-26. Polska kupiła na początku wersję dwuwieżową, by potem dokupić jeszcze czołgi w wariantcie jednowieżowym. Ponadto w Polsce zmieniono jednostkę napędową, układ chłodzenia, a sam Vickers posłużył do rozwinięcia własnego typu – czołgów 7TP.

British Army nie wyraziła zainteresowania czołgiem, chociaż zakupiono do testów w charakterze ciągników kilka podwozi. Pewna liczba czołgów już po rozpoczęciu wojny została jednak zarekwirowana w zakładach Vickersa i wykorzystana do szkolenia.

Amerykański łącznik

Jeden czołg wydzierzawiono Amerykanom, którzy mieli go wszechstronnie przetestować. W marcu 1931 roku w zakładach Chertsey znajdował się egzemplarz gotowy do wysyłki za ocean. Według dokumentów z ówczesnego Departament Obrony Stanów Zjednoczonych z dnia 25 kwietnia 1931 roku [...] z Vickers-Armstrong Ltd. podpisano umowę na trzydziestodniową dzierżawę sześciotonowego czołgu Vickers-Armstrong jako pojazdu reprezentatywnego dla celów przeprowadzenia testów z nowoczesnym bry-



Próby pokonywania podwójnego zwoju drutu kolczastego

tyjskim wozem bojowym. Czołg, zapakowany w skrzyni, przybył do Aberdeen Proving Ground w południe 8 czerwca. Podczas mających tam miejsce prób wozu, obecny był cały czas kapitan Lloyd z firmy Carden Lloyd.

Rozpoczęto od testu dynamometrycznego, który polegał na ciągnięciu za czołgiem betonowego bloku, a następnie prowadzono jazdy próbne na utwardzonym gruncie oraz w terenie. Przetestowano możliwości brożenia, by wreszcie wszechstronnie sprawdzić pojazd na torze przeszkód mieszczącym się na Wyspie Węży. 24 czerwca czołg znalazł się na terenie ambasady brytyjskiej w Waszyngtonie, a następnego dnia przewieziono go do Munitions Building, gdzie przyglądali mu się wysokiej rangi urzędnicy wojskowi i cywilni, po czym ponownie powrócił do ambasady, by 26 czerwca odjechać z powrotem do Aberdeen Proving Ground. Tam przymocowano nad armatą kamerę, dzięki której możliwe było sprawdzenie realnej stabilizacji uzbrojenia w trudnym terenie, co miało miejsce 29 i 30 czerwca. Następnie do czołgu zaprzęgnięto ośmiocalową haubicę, by sprawdzić możliwości wozu w roli ciągnika. Próby powtórzone także z armatą 155 mm. Testy ukończono 7 lipca i tego samego dnia pojazd przygotowany do podróży powrotnej.

W przeciągu dwudziestu dwóch dni czołg pokonał prawie 900 kilometrów. Odnotowano tylko kilka niegroźnych usterek. W analizie zatytułowanej „First and Final Report on Vickers Armstrong Light Tank Mk. E”, opublikowanej 16 lipca, znajduje się opis samego czołgu oraz przeprowadzonych testów. Zwraca się w nim uwagę między innymi na równowagę pomiędzy masą, a wytrzymałością części, z których składa się czołg. Zauważono jednak, że nadwyżka mocy i szybkości jest o około 25% zbyt niska, lecz podkreślano, iż projekt, produkcja i montaż czołgu Vickers Armstrong wskazują na najwyższe umiejętności oraz staranność producenta oraz że ogólnie rzecz biorąc, czołg Vickers-Armstrong w zestawieniu z innymi typami czołgów testowanych w APG

Dane techniczne Vickers E	
dlugość	4,877 m
szerokość	2,418 m
wysokość	2,083 m (Alt A), 2,159 m (Alt B)
silnik	Armstrong Siddeley, 4 cylindry, chłodzony powietrzem, moc 60 kW przy 2000 obr/min
prędkość maksymalna na drodze	35 km/h
pokonywane wzniesienia o nachyleniu	45 stopni
możliwość pokonania rowu	o szer. 1,83 m
przeszkody pionowe	do 650 mm
masa	około 6757 kg
pancerz	5-13 mm (opcjonalnie 17 mm)
uzbrojenie	dwa km-y, zapas amunicji 6000 naboju lub mniej w przypadku zainstalowania radiostacji (Alt A) albo armata 47 mm i km z zapasem 4000 naboju (Alt B)

jest najbliższy ideałowi, jeśli chodzi o wymagania stawiane tego typu pojazdom.

Rekomendowano także zakup większej ilości czołgów w celu prowadzenia kolejnych testów, nabycie praw licencyjnych do produkcji wozu oraz sprowadzenie półtoratonoowego czołgu Carden Lloyd w celu poddania go próbom. Kolejny dokument, datowany 11 sierpnia 1931 roku, wydany został przez Szefostwo Piechoty i wylicza pożądane charakterystyki czołgu oraz zaleca zakup dwóch egzemplarzy celem porównania z amerykańskim prototypem czołgu średniego T5. Jednak już 9 września kolejny dokument rekomenduje zakup pięciu czołgów i przeprowadzenie prób polowych z plutonem czołgów T3. Finansowa rzeczywistość dała jednak znać o sobie: Z analizy Aberdeen Proving Ground oraz z wniosków Szefostwa Piechoty i Szefostwa Kawalerii, by natychmiast zamówić pewną liczbę tych czołgów w celu przeprowadzenia ćwiczeń na poziomie taktycznym w Fort Benning i w Pułku Kawalerii Zmechanizowanej wynika, że czołg tego typu jest jednym z najlepszych, o ile nie najlepszym, znany pojazd w swojej klasie. Jednak brak dostatecznych funduszy czyni niemożliwym zakup pięciu czołgów dla Wydziału Uzbrojenia i z myślą o próbach polowych. Podkomisja

sugeruje zatem zawieszenie negocjacji dotyczących zakupu czołgu Vickers-Armstrong do czasu otrzymania funduszy, o ile w międzyczasie nie będzie dostępny inny typ czołgu o bardziej pożądanym charakterystykach.

Tak więc czołg uznano za dobry i warty zakupu oraz dalszych prac rozwojowych, jednak na przeszkodzie – jak wielokrotnie wcześniej i później – stanęły pieniądze.

Egzemplarz próbny powrócił do Wielkiej Brytanii. Po „odświeżeniu” przeznaczono go prawdopodobnie do dalszych prezentacji i być może nawet sprzedano. Jednak nie znając jego numeru seryjnego, nie jesteśmy w stanie tego ustalić.

Tymczasem w USA zawieszenie Vickersa zostało skopiowane w prototypowym wozie T1E4, w roku 1932 przebudowanym na czołg lekki T1E6, co nadało mu przypominający jednowieżowego Vickersa wygląd. Podobne zawieszenie zastosowano w roku 1934 w prototypowym czołgu lekkim T2. Jednak oryginalne amerykańskie rozwiązanie w postaci zawieszenia VVSS dawało większy komfort jazdy, więc to je nadal rozwijano.

Zauważalny, choć krótkotrwały był też wpływ rozwiązań Vickersa dwuwieżowego, bowiem zarówno T5 Combat Car, jak i czołgi lekkie M2A1, M2A2 oraz M2A3, na których szkoliło się całe pokolenie czołgistów, wyposażone były w dwie wieże, zwane – z oczywistych powodów – „Mae West”, na cześć ówczesnej gwiazdy Hollywood.

Z niejasnych powodów amerykański epizod Vickersa jest mało znany. Nawet R.P. Hunnicutt w swoim mistrzowskim dziele „Stuart – A History of the American Light Tank” ledwie o nim napomyka, chociaż wspomina o zawieszeniu czołgów T1, skopiowanym z Vickersa.

Podziękowania
Davidowi Fletcherowi z Bovington oraz Philowi Dyerowi i Adamowi Giebelowi z USA za pomoc w wyszukiwaniu i wymianie materiałów. Autor wyraża nadzieję, że wzajemna współpraca była owocna dla wszystkich. Personel National Archives za możliwość zapoznania się z oryginalnymi dokumentami oraz King Visual Technologies Inc. z Hyattsville, Maryland za odbitki oryginalnych fotografii.

Tłumaczył Tomasz Basarabowicz

Haubica T-1 o kalibrze 155 na holu



Rozwiązania dla sektora morskiego

Jesteśmy obecni tam, gdzie bezpieczeństwo ma znaczenie

POSZUKIWANIE I RATOWNICTWO

Zapewnienie bezpieczeństwa dzięki szybkiej reakcji morskich samolotów patrolowych z całkowicie zintegrowanym systemem

MISJE HUMANITARNE

Skoordynowana pomoc w sytuacji katastrof i klęsk żywiołowych, operacje ewakuacji oraz poszukiwanie i ratownictwo

PROJEKCJA SIŁY Z MORZA

Wsparcie operacji desantowych i specjalnych, obrona przeciwrakietowa i uderzenia na cele lądowe

KONTROLA MORZA

Zapewnienie spójności terytorialnej oraz najwyższego poziomu świadomości sytuacyjnej na morzu

ZADANIA POLICYJNE

Zwalczanie przemytu narkotyków, operacje antyterrorystyczne, nielegalna imigracja, zanieczyszczenie środowiska

Każdego dnia podejmowane są miliony decyzji w obszarze morskiego bezpieczeństwa. Thales znajduje się w ich centrum. Naszym radarom, sonarom, systemom kontroli ognia, rozwiązaniom C4ISR oraz rozwiązaniom w zakresie integracji systemów i programów modernizacji okrętów wojennych zaufało ponad 50 marynarek wojennych świata, gdyż każde z nich zawiera przodujące w świecie inteligentne technologie. Zapewniamy osobom podejmującym kluczowe decyzje niezbędne informacje i narzędzia kontroli w celu bardziej efektywnego reagowania w środowiskach o znaczeniu krytycznym. Wszędzie, wspólnie z naszymi klientami zmieniamy świat na lepsze.

Dowiedz się więcej: Thalesgroup



THALES

Together • Safer • Everywhere

AMX-30B2 Brennus



Prototypowy, francuski czołg podstawowy AMX-30B2 Brennus o numerze 6844 0056 podczas testów w rejonie Satory, połowa lat dziewięćdziesiątych. Pojazd ten stanowił konwersję wozu wyprodukowanego w 1984 r. Zwraca uwagę kamera DIVT-13 charakterystyczna dla wczesnych modeli AMX-30B2 oraz jednobarwne malowanie kolorem vert armée, wprowadzone w połowie lat osiemdziesiątych XX w. [Fot. Cellule S.T.A.T.]

Pancerz reaktywny, w nomenklaturze NATO noszący określenie ERA (ang. Explosive Reactive Armour) instalowany jest na pojazdach po to, by w przypadku trafienia pociskiem przeciwpancernym, zwłaszcza typu kumulacyjnego, eksplozja następowała w przestrzeni oddalonej od głównych płyt pojazdu, nie powodując tym samym uszkodzeń jego właściwej substancji. Zalety tej defensywnej broni dostrzeżono we Francji na etapie wdrażania do służby czołgów serii AMX-30; w Europie tego rodzaju rozwiązanie było przedmiotem badań i testów niemal od zakończenia drugiej wojny światowej. Warto zaznaczyć, że wykorzystanie systemów ERA starano się nad brzegiem Sekwany wpieść w ugruntowaną w połowie lat sześćdziesiątych ubiegłego

Teoretycznie czołg AMX-30B2 Brennus przystosowany był do pokonywania głębszych przeszkód wodnych po dnie. Do tego celu wykorzystywał miano specjalną instalację doprowadzającą powietrze do wnętrza pojazdu i pozwalającą na emisję spalin ponad poziomem wody. Ostatecznie nie zdecydowano się sprawdzić, czy takie rozwiązania w przypadku tego modelu wozu rzeczywiście były efektywne [Fot. Cellule S.T.A.T.]

Wprowadzony do służby w połowie lat dziewięćdziesiątych AMX-30B2 Brennus od początku traktowany był jedynie jako rozwiązanie przejściowe. Z jednej strony stanowił odpowiedź na zapotrzebowanie armii francuskiej schyłku XX w., z drugiej – mimo relatywnie nowoczesnych rozwiązań nie mógł równać się ani z czołgami podstawowymi sojuszników Republiki, ani adekwatnymi wozami bojowymi jej potencjalnych przeciwników.





Pancerz czołgu podstawowego AMX-30B2 bez kostek reaktywnych produkcji GIAT. Opisany w artykule model wozu stanowił tymczasowe rozwiązanie wdrożone w chwili, gdy armia francuska oczekiwała na maszyny typu Char Leclerc [Fot. Daniel Eledut]

stulecia ideę wzmocnienia właściwości defensywnych wozów pancernych poprzez wzrost ich mobilności oraz prędkości¹.

Rozwój przeciwpancernych pocisków podkalibrowych oraz pancerzy kompozytowych, jakie zaobserwować można było w ostatnim dwudziestoleciu tzw. zimnej wojny, sprawił, że czołgi serii AMX-30 stały się potencjalnie łatwym celem w przypadku otwartej konfrontacji zbrojnej Francji z którymkolwiek z państw świata. Odpowiedzią na tę sytuację stała się wersja rozwojowa tej maszyny oznaczona jako AMX-30B2, która stanowi bezpośredni przedmiot niniejszego artykułu. Warto zwrócić uwagę, że rozwiązanie to wzmocniało francuskie wojska pancerne jedynie w teorii. Równocześnie zakłady GIAT starały się przekonać decydentów w Paryżu do zastąpienia „trzydziestek” lepiej opancerzonymi czołgami AMX-32 oraz AMX-40. Do połowy lat osiemdziesiątych starania te paliły jednak na panewce wraz z decyzją o rozpoczęciu prac nad zupełnie nowym, gąsienicowym wozem bojowym klasy EPC (Engine Principal de Combat, czyli czołg podstawowy), w rezultacie którego armia otrzymała ostatecznie nowoczesne czołgi typu Char Leclerc², wpisujące się

Prototypowy AMX-30B2 Brennus (numer: 6844 0056) podczas testów. Na tym etapie pojazd pozbawiony był systemów LIR 30 oraz Galix [Fot. Cellule S.T.A.T.]





Prototypowy AMX-30B2 Brennus o numerze 6844 0056 podczas prób. Zwraca uwagę jednobarwne, zielone malowanie wozu obowiązujące w armii francuskiej w latach osiemdziesiątych XX w. [Fot. Cellule S.T.A.T.]



Większa część przedniej oraz bocznych powierzchni wieży czołgu AMX-30B2 Brennus uzupełniona została w pancerze reaktywne. Przewożone na ścianach zewnętrznych zasobniki na wyposażenie dodatkowe zostały przeniesione do tyłu oraz na górną płytę przedziału silnikowego [Fot.: Cellule S.T.A.T.]



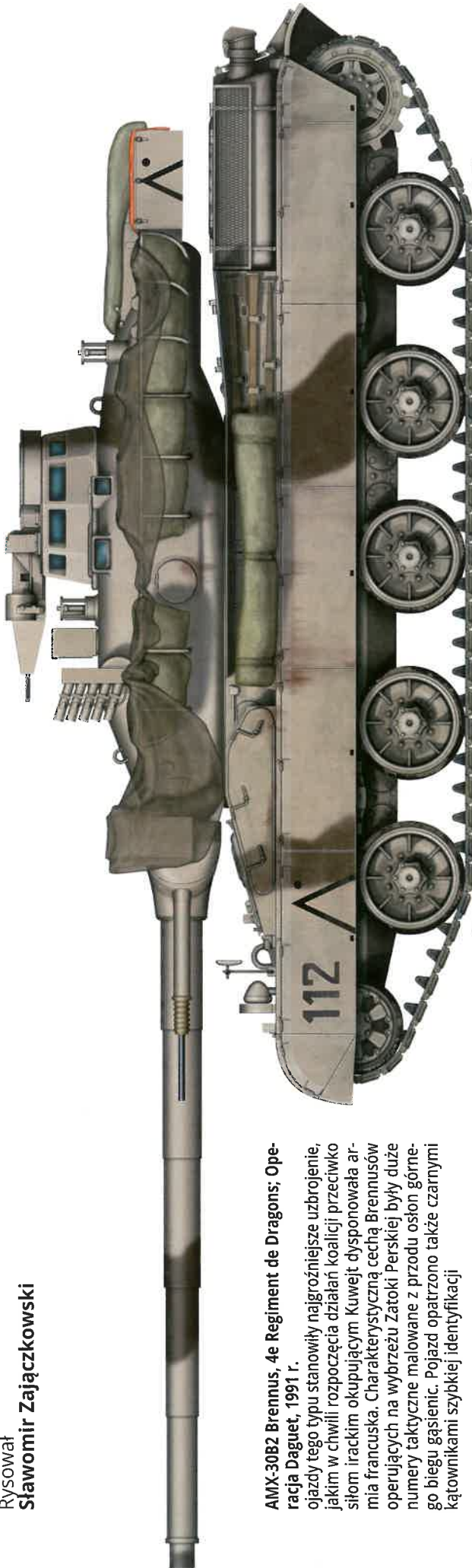
Kostka stanowiąca element pancerza reaktywnego GIAT BS. We wnętrzu każdej umieszczonych było 400 g ładunku wybuchowego. Masa pojedynczej kostki sięgała 12 kg [Fot. Cellule S.T.A.T.]

zarazem w realia kryzysu gospodarczego lat osiemdziesiątych. Nie mniej jednak to właśnie Francja stała się europejskim pionierem w rozwoju pancerzy reaktywnych. Rozwiązanie takie także wpisywało się w politykę ograniczania kosztów w przemyśle zbrojeniowym nad Sekwaną, odpowiadając jednocześnie na zagrożenie wywołane coraz szerszym wykorzystaniem nie tylko w granicach tzw. bloku wschodniego na przykład wyrzutni pocisków przeciwpancernych typu RPG czy ATGM³. Na jego wprowadzenie armia francuska czekać musiała jednak do przełomu dwóch ostatnich dekad XX w.

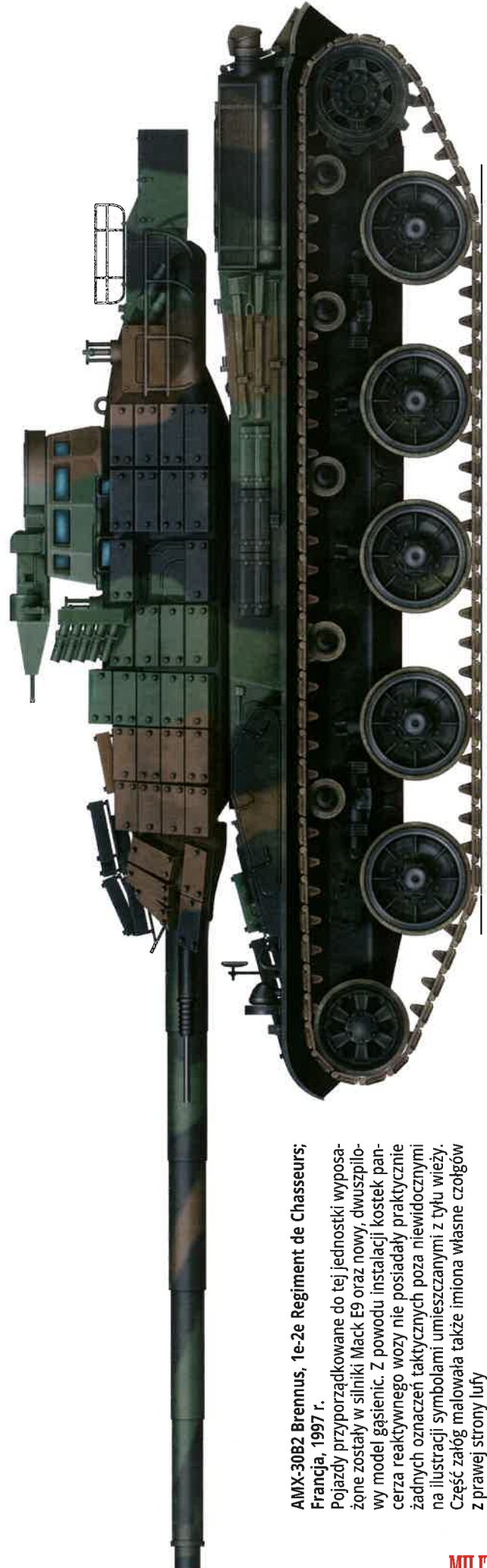
Ostatecznym argumentem przemawiającym za wzmocnieniem ochrony załóg czołgów AMX-30 były działania sił koalicji w Iraku, prowadzone w ramach operacji „Pustynna Burza” (część przedsięwzięcia z udziałem wojsk francuskich otrzymała kryptonim „Daguet”). Stało się jasne, że armia nie może bezczynnie oczekiwać na wprowadzenie do służby czołgów Leclerc, lecz w możliwie najszybszy, ale też najmniej kosztochłonny, sposób może zwiększyć właściwości defensywne już wykorzystywanych zwłaszcza w pierwszej linii maszyn – w tym przypadku AMX-30 różnych wersji. To, że pojazd ten wcale nie ustępował wozom zarówno sojuszników Republiki, jak i jej potencjalnych wrogów udowodnione zostało przez żołnierzy 4e Regiment de Dragons. Jednostka ta była uzbrojona w 44 AMX30B2H i stanowiła element 6e Division Leger Blindé operującej na wybrzeżu Zatoki Perskiej. Czołgi z sukcesami realizowały powierzone im zadania bojowe⁴. Operacja „Daguet” stała się przysłowiową „kropką nad i”; zdecydowano, że do czasu wprowadzenia do służby Char Leclerc, AMX-30B2 powinny zostać wyposażone w pancerze reaktywne GIAT BS. System ten zamierzano łączyć także z rozwiązaniami wprowadzanymi doraźnie w czasie walk przeciwko siłom Saddama Husajna. W ten sposób narodził się AMX-30B2 Brennus.

Prace nad tym wariantem francuskiego czołgu podstawowego ruszyły krótko po zakończeniu działań w Zatoce Perskiej. Podstawową, a zarazem najbardziej rzucającą się w oczy modyfikacją stało się zainstalowanie na zewnątrz wozu stelaży pozwalających na montaż 112 kostek reaktywnych systemu GIAT BS G2. Chroniły one przede wszystkim górną część przodu kadłuba oraz front i boki wieży. Każda z kostek, charakteryzująca się masą 12 kg, posiadała wewnątrz 400 g materiału wybuchowego, którego warstwy rozdzielone zostały utwardzonymi arkuszami stalowymi oraz kevlarem. Skuteczność tego rozwiązania przyrównywano do wzmocnienia pancerza płytami stalowymi grubości 400 mm. Wykorzystanie kostek sprawiło, że rozwiązanie GIAT było o 1500 kg lżejsze aniżeli wskazane wyżej. Brennus zachował zatem, przynajmniej w teorii, wszystkie właściwości jezdne swe-

Rysował
Sławomir Zajązkowski



AMX-30B2 Brennus, 4e Regiment de Dragons; Operacja Daguet, 1991 r.
Ojazydy tego typu stanowiły najgroźniejsze uzbrojenie, jakim w chwili rozpoczęcia działań koalicji przeciwko siłom irackim okupującym Kuwejt dysponowała armia francuska. Charakterystyczną cechą Brennusów operujących na wybrzeżu Zatoki Perskiej były duże numery taktyczne malowane z przodu osłon górnego biegu gąsienic. Pojazd opatrzone także czarnymi kątownikami szybkojej identyfikacji



AMX-30B2 Brennus, 1e-2e Regiment de Chasseurs; Francja, 1997 r.
Pojazdy przyporządkowane do tej jednostki wyposażone zostały w silniki Mack E9 oraz nowy, dwuszpilowy model gąsienic. Z powodu instalacji kostek pancerna reaktywnego wozy nie posiadały praktycznie żadnych oznaczeń taktycznych poza niewidocznymi na ilustracji symbolami umieszczanymi z tyłu wieży. Część załóg malowała także imiona własne czołgów z prawej strony lufy



AMX-30B2 Brennus o numerze 6240 105 reprezentujący model wprowadzony do służby w 1995 r. Pojazd wyposażony został w silnik Mack E9 i przyporządkowany do 1e-23 Regiment de Chasseurs. Fotografie wykonano w czasie stacjonowania tej jednostki w rejonie Satory. Bazę do tej konkretnie konwersji stanowił pojazd wyprodukowany w 1972 r. i zmodernizowany pod koniec lat osiemdziesiątych [Fot. Cellule S.T.A.T.]

go poprzednika. Części z nich, na przykład pokonywania przeszkód wodnych po dnie, nie zdecydowano się jednak sprawdzić.

Pierwsze wozy nowego typu dotarły do jednostek w roku 1995. Każdy z egzemplarzy premierowej serii był konwersją AMX-30B2 wyposażoną nie tylko w pancerz reaktywny, ale także kamerę termiczną DIVT-16 CASTOR. 25 czołgów otrzymało ponadto nowe silniki Mack E9 (wozy tej grupy trafić miały przede wszystkim do 5e Regiment de Dragons); w przypadku kolejnych 25 podstawą konwersji stał się wariant

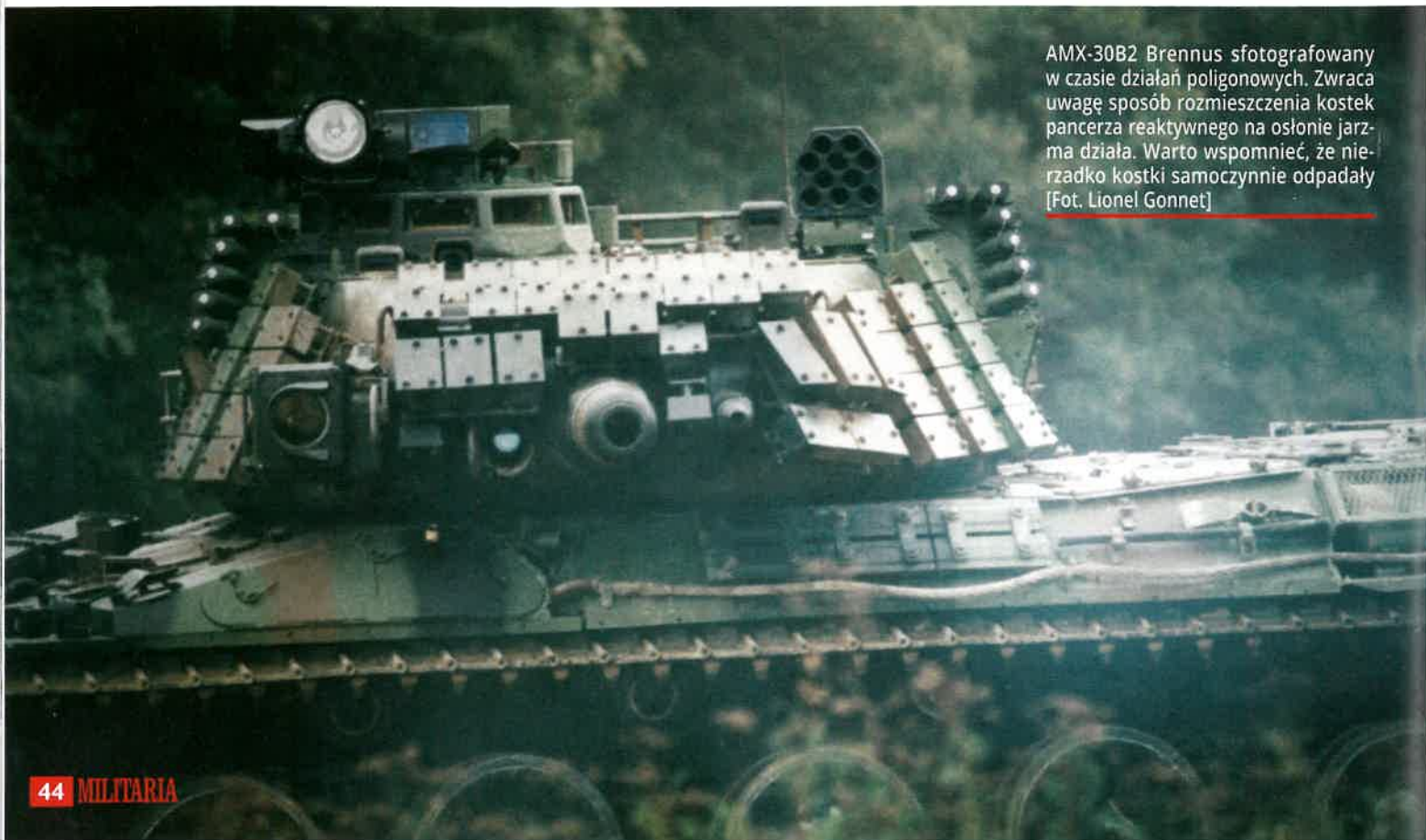
AMX-30B2H z hydrostatycznym systemem chłodzenia, którego efektywność sprawdzono w czasie działań 4e Regiment de Dragons na Bliskim Wschodzie. W toku przeróbek zainstalowano także nowy system naprowadzania wiązką podczerwieni LIR 30 oraz wyrzutnię granatów dymnych Galix. Nowe pojazdy służyć miały na równi ze starszymi modelami AMX-30, ze wskazaniem jednak, by w przypadku zagrożenia to właśnie Brennusy stanowiły szpicę sił interwencyjnych.

Druga seria tytułowych maszyn, złożona z 20 czołgów z silnikami E9 oraz 10 AMX-

-30B2H (włączając do tej grupy prototyp o numerze 6844 0056), skompletowana została w 1996r. W ten sposób, w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych armia francuska wylegitymować się mogła 81 czołgami Brennus. Ostatnia ich seria trafiła w ręce żołnierzy w roku 1997. Warto wspomnieć, że w całym tym zbiorze 67 egzemplarzy oparto o maszyny zbudowane między 1967 a 1976 r., które zmodernizowano po raz pierwszy w latach 1986-1990. Część z nich przygotowano do służby w roli czołgów dowodzenia na szczeblu plutonu oraz szwadronu. Wszystkie wyposażono w pancerze reaktywne GIAT BS. Część pojazdów, co sugeruje zachowany materiał fotograficzny, posiadała pancerze niepełne, czyli z brakującymi kostkami. Albo celowo rezygnowano z ich montażu, albo były gubione w trakcie eksploatacji czołgu, na przykład w terenach leśnych.

Cechą wyróżniającą czołgi Brennus z silnikami E9 oraz przebudowane z wariantu AMX-30B2H była wysokość przedziału silnikowego. Oprócz tego poszczególne egzemplarze różniły się od siebie zastosowaniem nowych, dwuszpilowych gaśnic⁵ oraz rozmieszczeniem ogniów zapasowych⁶. Niektóre pojazdy posiadały też zmodernizowaną wersję koła napędowego.

Wprowadzenie tytułowej maszyny do służby zbiegło się w czasie z reformą francuskich wojsk pancernych. Związana była ona z wdrażaniem do służby czołgów Char Leclerc, co wywołało zmiany w kompozycji pododdziałów od szczebla pułku począwszy⁷. Formacja, która dziś uznawana jest za jednego z prekursorów modyfikacji AMX-B2, 4e Regiment de Dragons, został



AMX-30B2 Brennus sfotografowany w czasie działań poligonowych. Zwraca uwagę sposób rozmieszczenia kostek pancerza reaktywnego na osłonie jarzma działa. Warto wspomnieć, że nierzadko kostki samoczynnie odpadały [Fot. Lionel Gonnet]

Avro Vulcan B.1 230 Operational Conversion Unit (OCU) RAF 1956 r.



Avro Vulcan B.1 83 Squadron RAF 1957 r.



Avro Vulcan B.1A 617 Squadron RAF 1961 r.



Avro Vulcan B.2 program testowy pocisków Skybolt 1962 r.



Avro Vulcan B.1A 101 Squadron RAF 1962 r.



CZERWIEC

2016

LIPIEC

2016

Pn	6	13	20	27	Pn	4	11	18	25	
Wt	7	14	21	28	Wt	5	12	19	26	
Śr	1	8	15	22	29	Śr	6	13	20	27
CZW	2	9	16	23	30	CZW	7	14	21	28
Pt	3	10	17	24	Pt	1	8	15	22	29
Sob	4	11	18	25	Sob	2	9	16	23	30
Nd	5	12	19	26	Nd	3	10	17	24	31



2016 czerwiec-lipiec

MILTARIA



Rysował
Bill Dady

Avro Vulcan B.2A 27 Squadron RAF 1963 r.



Avro Vulcan B.1A 44 Squadron RAF 1966 r.



Avro Vulcan B.2 9 Squadron RAF 1981 r.



Avro Vulcan B.2 44 Squadron RAF 1981 r.



Avro Vulcan B.2 - 44 Squadron RAF misje „Black Buck” Falklandy 1982 r.



w połowie 1994 r. przeformowany i przyjął nazwę 501 Pułku Czołgów. To właśnie do tej jednostki dotarła pierwsza seria opisywanych pojazdów gąsienicowych. W chwili, gdy zasilono ją wożami Leclerc, Brennusy przekazano pułkowi noszącemu numer 503. Równocześnie pojazdy konwertowane z AMX-30B2H z 5e Regiment de Dragons trafiły do 2e Regiment de Chasseurs. Ostatecznie wszystkie wozy skoncentrowano w rejonie Thierville sur Meuse. W 2006 r. zgrupowanie to przebrojono w Char Leclerc. Historia wykorzystania liniowego AMX-30 i jego wersji rozwojowych dobiegła końca.

Brennusy wycofane ze służby najpierw zamierzano sprzedać państwu, które w połowie pierwszej dekady XXI w. nadal wykorzystywały czołgi AMX-30. Działania te okazały się porażką, toteż tytułowe wozy trafiły na poligony w roli statycznych celów. Połowa z nich skierowana została do magazynów rezerw na wypadek konfliktu zbrojnego. W 2015 r. egzemplarze te otrzymały charakterystyczne, szaro-czarne malowania FORAD.

Czołg AMX-30B2 Brennus zwieńczył prawie półwiecze służby tej odmiany francuskiego czołgu podstawowego. Jego wprowadzenie od początku miało charakter prze-



AMX-30B2 Brennus po zakończeniu dnia działań na poligonie. Warto zwrócić uwagę na sposób wsiadania i wysiadania mechanika-kierowcy tego czołgu, utrudniony przez instalację pancerza reaktywnego [Fot. Lionel Gonnet]

R

E

K

L

A

M

A



MARIO RIGONI STERN WŁOCH W ŚNIEGACH ROSJI

Wspomnienia włoskiego sierżanta z frontu wschodniego, czyli wojna po włosku.

„Jak nie będziemy do nich strzelać, to oni też nie będą do nas” – to jedna z dewiz włoskiego żołnierza w okopach. To także opowieść o tym, do czego zdolny jest człowiek, aby przeżyć.

bonito.pl

TVP
HISTORIA

II WOJNA ŚWIATOWA
WYDZIAŁ WYSTAW

ODKRYWCA
BRĄDY • WOJNA • HISTORIA

konflikty.pl
portal historyczno - militarny



MILITARIA

ściowy, choć, z czysto teoretycznego punktu widzenia, opisywany czołg mógł okazać się całkiem efektywnym środkiem bojowym. Zyskał też zasłużone miejsce w sercach i umysłach pancerniaków znad Sekwany.

Tłumaczył Łukasz Gładysiak

Bibliografia

Robinson M.P., *AMX-30: Char de Bataille*, t. 1 i 2, Lublin 2014.
Robinson M.P., *The AMX-30 Family*, Lublin 2015.
Robinson M.P., Cany J., *AMX-30: l'Epopée d'un Char Français*, Athis 2014.
Robinson M.P., Guillemain T., *Char Leclerc*, Lublin 2015.

Przypisy

- ¹ Przykładem realizacji tej idei jest właśnie niewielka jak na swoją klasę czołgów masa AMX-30B oraz jego relatywnie słabe opancerzenie w wariantcie podstawowym.
- ² O tych pojazdach przeczytać można na łamach Ilustrowanego Magazynu Wojskowego „Militaria” nr 1(47)/2016.
- ³ W szybkim okresie drugiej wojny światowej prace nad pancernem reaktywnym trwały także w USA, ZSRR oraz Izraelu.
- ⁴ Jednocześnie dla decydentów w Paryżu stało się jasne, że AMX-30 nie jest w stanie skutecznie konkurować z amerykańskimi czołgami M1A1 Abrams czy brytyjskimi Challenger 1. Spodziewano się też, że podstawowy, francuski, gąsienicowy wóz bojowy nie będzie w stanie sprostać konfrontacji z najnowszymi pojazdami produkowanymi w Rosji czy dawnych krajach satelickich ZSRR.
- ⁵ Wiele czołgów skompletowanych w 1995 r. posiadało gąsienice jednoszpilowe, tzw. starego typu, opracowane w połowie lat sześćdziesiątych. Dwuszpilowe gąsienice montowano także w wozach AMX-30 Roland 2, AuF-1 oraz EBG.
- ⁶ Nie było rzadkością, że w przypadku zainstalowania ogniw dwuszpilowych, zapasowe reprezentowały tzw. stary typ.
- ⁷ W czasie, gdy czołgi Brennus trafiły do jednostek, pulki pancerne najczęściej reorganizowano według etatu GE40.



AMX-30B2 Brennus o numerze 664 0165, należący do 501e-503e RCC podczas publicznej prezentacji sprzętu używanego przez armię francuską. Konkretnie ten pojazd wprowadzony został do służby w 1996 r. Wyposażono go w silnik Mack E9 oraz kamerę termowizyjną DIVT-18 [Fot. Zurich 2D]



PROMOCJA KSIĄŻEK

NOWOŚCI WYDAWNICZE



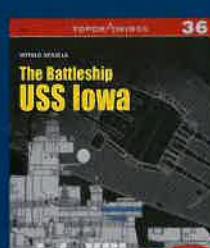
- Format A4,
- Objętość 200 str.,
- Tekst angielski,
- 110 zdjęć,
- Twarda oprawa.

~~109,00~~
92,50
PLN z VAT



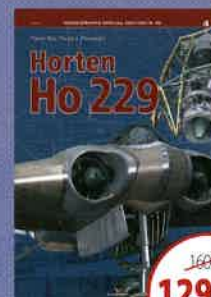
- Format A4,
- Objętość 80 str.,
- Tekst angielski,
- 150 renderów.

~~96,97~~
82,50
PLN z VAT



- Format A4,
- Objętość 32 str.,
- Tekst angielsko-polski,
- 3 dwustronne arkusze B2 z planami modelarskimi.

~~79,97~~
62,00
PLN z VAT



- Format A4,
- Twarda oprawa,
- 256 stron,
- Tekst angielski,
- Około 300 renderów,
- 126 archiwalnych zdjęć,

~~160,00~~
129,00
PLN z VAT

- Plany modelarskie w skalach: 1:72 - na arkuszach A4, 1:48, 1:32 - na arkuszach A2



- Format 205x275 mm,
- Objętość 64 str.,
- Tekst polski,
- Sylwetki barwne.

~~13,00~~
10,00
PLN z VAT



- Format A4,
- Objętość 120 str.,
- Tekst angielski,
- 100 renderów,
- Arkusz B2 z planami modelarskimi.

~~87,97~~
60,50
PLN z VAT



- Format A4,
- Objętość 120 str.,
- Tekst angielski,
- 130 renderów,
- Arkusz B2 i A2 z planami modelarskimi.

~~87,97~~
60,50
PLN z VAT



- Format A4,
- Objętość 136 str.,
- Tekst angielski,
- 194 zdjęcia archiwalne,
- Wklejka A3 z planami modelarskimi.

~~76,29~~
60,50
PLN z VAT



- Format A4,
- Objętość 80 str.,
- Tekst angielski,
- 20 renderów,
- 110 arch. zdjęć.

~~80,29~~
65,50
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski,
- Plakat.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski,
- Sylwetki kolorowe.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski,
- 16 stron z oryginalną dokumentacją techniczną.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski,
- Sylwetki kolorowe.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 240x165 mm,
- Objętość 44 str.,
- Tekst angielsko-polski,
- Sylwetki kolorowe.

~~13,20~~
10,00
PLN z VAT



- Format 275x205 mm,
- Objętość 16 str.,
- Tekst angielski,
- Kalkomania.

~~56,97~~
40,00
PLN z VAT



- Format 275x205 mm,
- Objętość 16 str.,
- Tekst angielski,
- Kalkomania.

~~56,97~~
40,00
PLN z VAT



- Format 275x205 mm,
- Objętość 16 str.,
- Tekst angielski,
- Kalkomania.

~~56,97~~
40,00
PLN z VAT

Promocja ważna do 31 lipca 2016 r.

„Muerto a los Gringos!”

Starcia amerykańsko-meksykańskie w latach 1914–1919



Piechota amerykańska w marszu na terenie Meksyku w 1916 roku

... Ale Meksyk!

Jesienią 1910 roku wybuch nabrzmiałych od dziesięcioleci problemów społecznych i ekonomicznych wprowadził Meksyk w dekadę bratobójczych walk i permanentnego chaosu. Kraj, od 1876 roku zarządzany dyktatorsko przez prezydenta Porfirio Diaza, okazał się słaby, a administracja skorumpowana i bezsilna. Wojska rządowe liczące oficjalnie około 35.000 żołnierzy (faktycznie znacznie mniej), w dodatku słabo wyposażonych i wyszkolonych, nie potrafiły opłacać sytuacji. Pojawiający się bojownicy, szermujący hasłami wolności i reformy rolnej¹, zyskiwali poparcie najniższych warstw społecznych i dokonywali kolejnych przewrotów władzy lub tworzyli własne organizacje w prowincjach. Początkowo lokalne i żywiołowe powstania ogarnęły większość Meksyku. Na pierwszy plan wysunęli się Emiliano Zapata, Pascual Orozco i Francisco „Pancho” Villa². Stary prezydent w maju 1911 roku zrezygnował z urzędu, a jego miejsce zajął wywodzący się z zamożnej rodziny przemysłowej dotychczasowy główny opozycjonista Francisco Madero. Jednak nie spowodowało to uspokojenia sytuacji, lecz przewrotnie doprowadziło do rozłamów i konfliktów w obozie rewolucyjnym. Rozwijała się spirala nienawiści, a przyjaźnie i sojusze zmieniały się we wrogości jak w kalejdoskopie.

Początkowo przeciwko urzędującemu już Madero wystąpił Orozco. Rządowe oddziały pod dowództwem zyskującego na opinii jako coraz bardziej skutecznego gen.

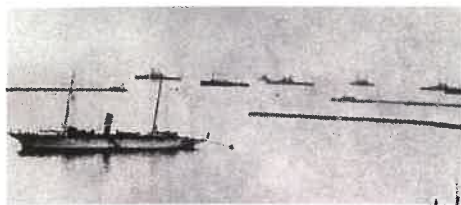
Victoriana Huerty, wraz z wspomagającymi je wojskami Pancho Villi, latem 1912 roku rozbiły jego siły. Po tym sukcesie Huerta pod pretekstem niewykonywania rozkazów aresztował Villę i usiłował rozproszyc jego oddziały. Osadzony w mieście Meksyk Pancho uniknął jednak rozstrzelania i zbiegł do Stanów Zjednoczonych. Huerta w tym czasie

zawiązał spisek generałów i w lutym 1913 roku obalił w krwawym w stolicy przewrocie swego mocodawcę prezydenta Madero³, i sam ogłosił się dyktatorem. Przeciwnikowi wystąpił jednak niezwłocznie Zapata ze swoją chłopską armią, dotychczasowy gubernator Coahuili gen. Venustiano Carranza (dotychczas także walczący ze swoją prywatną armią z prezydentem Madero!), a także siły Pancho Villi (tzw. „Dywizja Północna”), do których powrócił 13 marca 1913 roku z przymusowej emigracji ich lider⁴. Połączone wojska okazały się zbyt silnym przeciwnikiem dla gen. Huerty, który pobity w marcu i czerwcu 1914 roku odpowiednio pod Torreon i Zacatecas, 15 lipca 1914 roku złożył dymisję i utracił

Spotkanie na granicy w sierpniu 1914 roku. Od lewej gen. Obregon, Pancho Villa, gen. Pershing i jeszcze bardzo młody por. Patton. W tym czasie nic jeszcze nie zapowiadało późniejszych walk...



Spotkanie na granicy w sierpniu 1914 roku. Od lewej gen. Obregon, Pancho Villa, gen. Pershing i jeszcze bardzo młody por. Patton. W tym czasie nic jeszcze nie zapowiadało późniejszych walk...



Flota amerykańska na redzie Veracruz

miesiąc później stolicę kraju na rzecz sił Carranzy⁵.

Amerykańska interwencja i zajęcie Veracruz

Reakcje Stanów Zjednoczonych Ameryki na wydarzenia mające miejsce za południową ich granicą nie były do końca spójne. Na początku 1911 roku Amerykanie przychyliłi się do wielokrotnych próśb prezydenta Diaza i zamknęli granice dla jego przeciwników politycznych. Skuteczność takich działań była jednak zależna od zaangażowanych sił, a te były nieliczne. Sytuacja w Meksyku była bacznie obserwowana, jednak większe zaangażowanie polityczne USA nastąpiło dopiero wraz z zamachem stanu gen. Huerty, nomen omen wspomaganego w swych działaniach przez przychylnego mu ambasadora amerykańskiego Henry'ego Lane'a. Od samego początku objęcia rządów Huerta nie cieszył się dobrą opinią, dodatkowo zniszczoną morderstwem legalnie wybranego Madero. W listopadzie 1913 roku w Kongresie prezydent USA Woodrow Wilson ostro oświadczył, iż nie popiera reżimu Huerty. Zakulisowo jego sprzeciw wynikał również z pobudek ekonomicznych, Huerta bowiem dla zdobycia środków do walki udzielił ważnych koncesji kapitałowi brytyjskiemu w eksploatacji złóż ropy naftowej w Zatoce Meksykańskiej. Wilson odwołał ambasadora Lane'a ze stanowiska, w lutym 1914 roku zniósł embargo na broń dla sił innych niż Huertowskie, a praktycznie całe wybrzeże Meksyku znalazło się pod kontrolą floty amerykańskiej.

9 kwietnia 1914 roku nadszedł upragniony dla Amerykanów pretekst do interwencji. Tego dnia żołnierze Huerty aresztowali w Veracruz na niecałe dwie godziny kilku amerykańskich marynarzy niestosujących się do obowiązujących w porcie przepisów. Reakcja prezydenta Wilsona była bardzo poważna i po niezastosowaniu się władz meksykańskich do amerykańskiej noty, US Navy przystąpiła do ataku. 21 kwietnia 3 dywizjon okrętów liniowych otworzył ogień na Veracruz, a w porcie wysadzono 787-osobowy oddział desantowy, złożony z marines i marynarzy. Amerykanie szybko zepchnęli zaskoczonych przeciwników i, tracąc 21 kwietnia 4 zabitych oraz 20 rannych, a 22 kwietnia 13 zabitych i 41 rannych, opanowali miasto. Opór sił



Ostrzał artyleryjski pozycji meksykańskich w Veracruz



Amerykańscy marynarze podczas walk ulicznych w Veracruz w kwietniu 1914 roku

meksykańskich tężał, a szczególnie twardo bronili się kadeci Szkoły Morskiej, którzy włączyli się do walk ulicznych. Straty armii huertowskiej oceniane są na około 160 zabitych i 250 rannych. 30 kwietnia do Veracruz przybyła regularna amerykańska 5 Brygada Piechoty, której żołnierze przejęli zdobyte pozycje i pilnowali porządku w mieście. Wszystkie ważniejsze porty Meksyku, zarówno na wschodnim, jak i zachodnim wybrzeżu zostały zablokowane przez 60 okrętów US Navy, w tym 11 pancerników i 10 krążowników. 1 maja 1914 roku doszło do zawieszenia broni z coraz bardziej słabnącym politycznie gen. Huertą. Jego odejście w lipcu 1914 roku rozwiązało napiętą sytuację, a Amerykanie czekali na wykreowanie się nowego silnego partnera do wzajemnych kontaktów. Interwencja amerykańska spotkała się jednak z nieprzychylną reakcją społeczeństwa meksykańskiego, które wciąż miało w pamięci kompromitującą porażkę swojego państwa w ostatniej wojnie z USA w latach 1846 – 1848, zakończonej okupacją stolicy i utratą znacz-

nej części terytorium na rzecz silniejszego sąsiada. Obawiano się poszerzenia zakresu interwencji, zwłaszcza że Stany Zjednoczone były bardzo zaangażowane w obszarze Zatoki Meksykańskiej (równolegle prowadziły interwencje na Kubie, w Nikaragui, Hondurasie i Haiti).

Venustiano Carranza po opanowaniu stolicy kraju umacniał swoje wpływy militarne oraz polityczne i postanowił uwolnić się od swoich dotychczasowych sprzymierzeńców, co oczywiście spowodowało na nowo wybuch wojny domowej. Po początkowych sukcesach połączonych armii Villi (16.000 ludzi) i Zapaty (5.000 ludzi), a nawet zajęciu przez nich 27 listopada 1914 roku miasta Meksyk, nieodłączne konflikty nie pozwoliły na utrwalenie zdobyczy. Carranza i jego siły wzmacniały się, a on sam – jako przedstawiciel środowisk konstytucyjnych, a nie rewolucyjnych jak jego oponenti – zyskał przychylność prezydenta Woodrowa Wilsona. W Veracruz doszło nawet do porozumienia pomiędzy tymczasową administracją amerykańską a przedstawicielami Carranza,

uzgodniono ostateczne wycofanie sił USA na dzień 23 listopada 1914 roku, pozwolono mu na uczynienie z miasta swojej stolicy, a nawet przekazano armii carranzistów znaczne ilości uzbrojenia, umundurowania i innego wyposażenia pozostawionego przez Amerykanów.

W styczniu 1915 roku wzmocnione siły Carranzy i sprzymierzonego z nim dowódcy stanu Sonora Alvaro Obregona odzyskały stolicę państwa, a 13 kwietnia Pancho Villa poniósł decydującą klęskę pod Celaya. W bitwie tej wrogowie Villi wykorzystali doświadczenia wynikłe z obserwacji działań na froncie zachodnim w Europie - obronę wzmocnioną okopami, zabezpieczonymi drutem kolczastym i ogniem broni maszynowej, a także manewr odwodami. Pancho - wciąż stosujący czołowe ataki kawaleryjskie i piechoty, oparte na wypracowaniu przewagi psychologicznej nad przeciwnikiem - zanim zarządził odwrót, posyłał bezskutecznie swoich ludzi pod masakrujący ich ogień przeciwnika, tracąc około 4000 ludzi zabitych i rannych oraz 6000 wziętych do niewoli, a także 32 działa⁶. Z resztką swojej armii wycofał się do prowincji Chihuahua.

Gorące pogranicze

Granica pomiędzy USA a Meksykiem liczy ponad 3300 kilometrów w terenie pustynnym i pagórkowatym, i choć w dużej części przebiega wzdłuż rzeki Rio Grande, to jest bardzo ciężka do ochrony. Granicy meksykańskiej początkowo chronili powołani w 1904 roku strażnicy federalnej Służby Imigracyjnej, jednak ich liczba nie przekraczała 75 (!). Dopiero z uwagi na natężenie walk w Meksyku w marcu 1915 roku zwiększono ich siły, wyposażono w kilka samochodów i łodzie, a także skierowano nad granicę dodatkowe oddziały wojska pod dowództwem gen. Fredericka Funsto-



Oddział desantowy z okrętu liniowego USS „Michigan” w gotowości do wyruszenia na wybrzeże

na, tak że ich liczba w garnizonach wzrosła do około 20.000 ludzi (czyli 20% ówczesnej armii amerykańskiej). Napięcie na granicy narastało, a odwrót Pancho Villi na północ Meksyku dawał jasno do zrozumienia, iż cięższe walki będą miały teraz miejsce bliżej USA. Wzrosło również zagrożenie od atakujących - atrakcyjne pod kątem ewentualnej zdobyczy - przygraniczne amerykańskie domy i osiedla pospolitych grup przestępczych. W okresie pomiędzy lipcem 1915 roku a czerwcem 1916 roku takich napaści odnotowano 38, a zginęło w nich 26 amerykańskich żołnierzy i 11 cywilów. 3 września 1915 roku zaatakowany został przez grupę kilkudziesięciu bandytów posterunek w Teksasie w miejscowości Ojo de Agua, obsadzony przez 10 kawalerzystów z 3 Pułku Kawalerii i 8 żołnierzy Korpusu

Łączności (ci drudzy uzbrojeni byli jedynie w broń krótką). Meksykanie zaskoczyli obsadę posterunku, ostrzelali go, zabijając jego dowódcę, uszkodzili radiostację, obrabowali miejscową pocztę i podpalili farmę, kradnąc z niej wpięrz dobytek. Ostrzeliwani wycofali się na prerię, będąc sami z kolei zaskoczeni przez patrol z 3 Pułku Kawalerii pod dowództwem kapitana Scotta (13 ludzi). W akcji zginęło łącznie trzech amerykańskich żołnierzy i cywil, ośmiu żołnierzy zostało rannych. Napastnicy stracili łącznie pięciu zabitych i dziewięciu rannych, z których dwóch zmarło z ran.

Pokonany, choć nie zniszczony Pancho Villa próbował odbudować siły i morale swoich wojsk. Sytuacja tego słynnego bojownika i jeszcze niedawno pretendenta do władzy w Meksyku, była bardzo trudna. Oprócz klęski militarnej ostatnie wydarzenia bardzo nadszarpnęły jego wizerunek (po pierwszych atakach pod Celayo, pomimo braku powodzenia, ogłosił towarzyszącym mu dziennikarzom „wielkie zwycięstwo”). Sam Francisco „Pancho” Villa był postacią barwną i nietuzinkową. Syn robotnika rolnego, nieposiadający formalnego wykształcenia (pomimo to umiejący czytać i pisać), okazał się bardzo zdolnym organizatorem i dowódcą, potrafiącym stworzyć z podobnych mu rolników i robotników sprawną - jak na warunki meksykańskie - armię. Gdy wybuchła rewolucja, był 32-letnim hersztem bandy przestępczej i zaczynał od 375- osobowego oddziału, a w apogeum swojej siły w 1914 roku dysponował 40.000 ludzi, podzielonymi na 11 brygad i dwa pułki artylerii z 60 działami⁷. W czasie działań stawiał na szybkość (szybko nauczył się wykorzystywać transport kolejowy) i zaskoczenie. Jako pierwszy w Meksyku zorganizował oddział

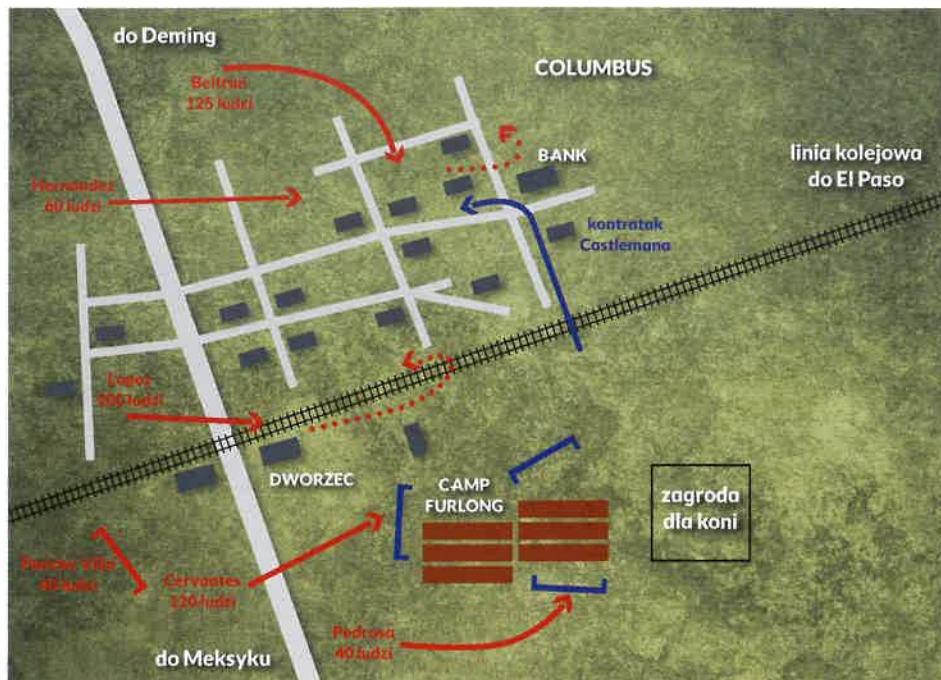


Amerykańskie oddziały desantowe przybijają do nadbrzeża w Veracruz

lotniczy, w oparciu o dwa zakupione samoloty z firmy Wright (Model B i Model HS) i wynajętych pilotów amerykańskich. Drugi z tym aeroplanów (pierwszy rozbity został jeszcze na lotnisku przez silny wiatr) dokonał misji łącznikowej na odległość 80 km i podczas lądowania ... został ostrzelany przez własnych żołnierzy.

Pancho Villa dbał o swoich ludzi, zapewniając im godziwy żołd, opiekę sanitarną, a wdowom i rodzinom po poległych nadawał odebraną obszarnikom ziemię. Jako gubernator stanu Chihuahua emitował własne pieniądze, respektowane nawet przez amerykański bank w El Paso w Teksasie. Jeszcze w 1914 Villa był „na fali” kontaktów z USA. Odbył spotkanie z gen. Johnem Pershingiem, jego taktyka była badana przez amerykańskich wojskowych, a on sam podpisał kontrakt ze studiem filmowym z Hollywood, które nakręciło o nim film, z którego 50 % dochodów miało być przekazane głównemu bohaterowi. Tym bardziej ostateczne wybranie Venustiano Carranzy przez Stany Zjednoczone jako jedyne przedstawiciela Meksyku, oficjalne uznanie jego rządu w październiku 1915 roku i udzielone mu wsparcie logistyczne oraz militarne, musiało Pancho Villę zabołec.

W październiku 1915 roku Villa postanowił przerzucić swoje siły na zachód i zaatakować Carranzistowski garnizon w Agua Prieta. Miasto to było granicznym ze Stanami Zjednoczonymi i miejscowością Douglas (stan Arizona). Informacje o planowanym ataku przeniknęły poza sztab Villi, a kooperacja pomiędzy Carranzą a Amerykanami pozwoliła na wzmocnienie garnizonu Agua Priety posiłkami w sile 3.500 żołnierzy meksykańskich, którym prezydent Wilson wydał zezwolenie na przemieszczenie się przez terytorium USA, co było sytuacją bez precedensu. Ze względu na bliskość położenia i nieprzewidywalność ataku oba miasta Agua Prieta i Douglas zostały ufortyfikowane. 30 października siły Pancho Villi dotarły na pozycje do ataku. Słynny rewolucjonista zdecydował, iż opanuje miasto za pomocą nocnego ataku swojej kawalerii, co niekiedy w przeszłości dawało bardzo dobre rezultaty. Wczesnym popołudniem 1 listopada 1915 roku artyleria Villi obłożyła pozycje przeciwnika ogniem, a chwilę po północy – już 2 listopada – masy kawalerii ruszyły do frontalnej szarży. W tym momencie - z pozycji sił Carranzy - jeźdźców oświetliły dwa silne reflektory, przez które stali się oni łatwym celem dla karabinów maszynowych. Oślepienie światłem oddziały kawalerii nie miały szans pokonać linii drutów kolczastych (niektóre odcinki były pod napięciem elektrycznym!), które wraz z minami ochraniały okopy. Cała taktyka Villi spaliła na panewce, a on sam ze swoimi wyczerpanymi oddziałami wycofał się. Przez trzy dni odwrotu do osady Naco,



Plan ataku sił Pancho Villi na amerykańskie miasteczko Columbus - 9 marca 1916 roku

gdzie się ostatecznie zatrzymał, z jego wojska zdezerterowało 1500 ludzi ...

Rajd na Columbus

Po porażce pod Agua Prieta przy Pancho Villi pozostało około 2000 żołnierzy. On sam szukał jakiegokolwiek sposobu, aby podnieść morale swoich ludzi, uzupełnić wyposażenie, rozpocząć odbudowywanie swojej armii i pozycji. Do głosu dochodziły nastroje antyamerykańskie (pojawiały się opinie, że reflektory, które zniweczyły atak kawalerii, były obsługiwane przez Amerykanów lub co najmniej zasilane prądem ze strony amerykańskiej), co Villa postanowił wykorzystać⁸. W styczniu 1916 roku banda jego żołnierzy zaatakowała pociąg niedaleko od Santa Isabel. Pasażerami było między innymi 18 obywateli amerykańskich (w tym 15 górników), z których 17 Meksykanie zabili. Villa oficjalnie odciął się od tej masakry,

ale ostatecznie pod koniec stycznia zdecydował o zaatakowaniu jednego z miast przygranicznych w USA. Za cel ataku początkowo wybrano miasteczko Presidio w Teksasie, ale z uwagi na małe spodziewane zyski (było to jedno z biedniejszych miast w całych Stanach), napaść miano miasto Columbus w stanie Nowy Meksyk. Pancho Villa, atakując Stany Zjednoczone, chciał zemścić się za wspieranie przez nie Carranzy, pokazać się przed Meksykanami jako przywódca silny i grupujący siły antyamerykańskie, a także dać sygnał USA, iż Carranza nie panuje jeszcze nad krajem. Ważnym motywem rajdu była też po prostu chęć ograbienia mieszkańców i miejscowego banku.

8 marca 1916 roku Villa wraz z kilkuset jeźdźcami był widziany w Las Palomas, ostatniej miejscowości w Meksyku przed przekroczeniem granicy ze Stanami, ale jego plany jeszcze nie były dla Amerykanów jasne. Columbus było małym miasteczkiem



Zniszczenia w Columbus po meksykańskim rajdzie



Dowódca amerykańskiej ekspedycji karnej – gen. John Pershing wraz z członkami swojego sztabu

z niewielkim dworcem kolejowym, urządzeniem celnym, kilkudziesięcioma ceglаныmi i drewnianymi budynkami, liczącym około 300 mieszkańców. W obozie nazwanym „Camp Furlong” (założonym we wrześniu 1912 roku), leżącym na południe od linii kolejowej, stacjonowali żołnierze 13 Pułku Kawalerii Armii Stanów Zjednoczonych (551 ludzi) pod dowództwem płk. Herberta Slocuma. W chwili ataku były tam cztery plutony kawalerzystów i pluton karabinów maszynowych – łącznie około 120 żołnierzy. Pozostałe siły pułku rozdzielone były wzdłuż granicy na odcinku 100 kilometrów. Sam obóz stanowiły słabe drewniane baraki, ale budynki jadalni i punktu medycznego były murowane. W przeddzień ataku dowódca pułku pojechał pociągiem wraz z częścią oficerów do miasta Deming (50 km na północ od Columbus) na potańcówkę, a komendę przejął por. Castleman.

Około godziny 16.00 8 marca 1916 roku Pancho Villa wyruszył wraz z 485 swoimi żołnierzami, aby zaatakować Columbus. Siły meksykańskie ugrupowały się w dwie kolumny, z których jedna miała zaatakować miasto, a druga obóz wojskowy. Według posiadanych informacji (w przeddzień ataku w mieście pojawili się szpiegdy Villi) w „Camp Furlong” miało być tylko 30 amerykańskich kawalerzystów. Meksykanie bez problemów przekroczyli granicę oraz pokonali 5 kilometrów do Columbus i przed 4.00 nad ranem 9 marca 1916 roku pojawili się przy uśpionym mie-

ście. Pancho Villa nakazał rozpocząć atak. Jego żołnierze, w większości z założonymi sombrero na głowach, uzbrojeni w rewolwery i karabiny (Mausery wzór 1910 kal. 7 mm i stare dobre Winchestery), przywodząc do wyobraźni sceny z westernów, popędzili przed siebie, wznosząc okrzyki „Niech żyje Villa!”, „Niech żyje Meksyk!” i „Śmierć Amerykanom!” (tytułowe „Muerto a los Gringos”). Jeźdźcy podzielili się na sześć grup: Villa z 40 ludźmi stanął na wzgórzu przy mieście, Pablo Lopez poprowadził 100 ludzi na urząd celny i dworzec, Candelario Cervantes 120 ludzi na zachodnią część obozu, Pedrosa 40 ludzi na południową stronę obozu, Nicolas Hernandez 60 ludzi na północną stronę miasta i Francisco Beltran 125 ludzi na budynki banku i redakcji miejscowej gazety. W Columbus zapanował totalny chaos, po ulicach, strzelając i wrzeszcząc, jeździli żołnierze Villi, trzymając w rękach zapalone pochodnie. Było jeszcze ciemno⁹. Meksykanie niszczyli, co się da, zabierali cenny dobytek i podkładali ogień pod zabudowania. Zastrzelono ciężarną Bessie James i jej męża, sprzedawcę warzyw Jamesa Deana, aptekarza Millera i sześć osób w hotelu „Ritchie”, w tym pracownika meksykańskiego konsulatu w El Paso. W całym zamieszaniu villiści nie potrafili poradzić sobie z wejściem do pomieszczenia sejfu w banku i ostatecznie go nie obrabowali.

Amerykańscy żołnierze postawieni wydarzeniami na nogi, zaczęli się bronić i ostrze-

liwać wroga. Porucznik Castleman pobiegł do wartowni, zastrzelił jednego z napastników i wszczął alarm. Porucznik John Lucas, widząc z okna swojej kwatery obcych jeźdźców, poderwał swoich ludzi również do wartowni i zaczął wyciągać będące na stanie plutonu karabinów maszynowych cztery sztuki francuskich Hotchkissów M 1909 Benet-Mercie. Przy ich pomocy, po 30 – 40 minutach beładnej strzelaniny rozrzućeni po barakach kawalerzyści opanowali sytuację wokół obozu i zaczęli rozmyślać o niesieniu pomocy cywilom w mieście. Por. Castleman poprowadził grupę około 25 żołnierzy na północ w kierunku budynku banku i hotelu „Hoover”, w którym ukryła się część mieszkańców. Przy banku żołnierze ostrzeliwali przeciwnika, a ogień karabinów maszynowych odrzucił go na dalszą odległość. Hotchkissy Benet-Mercie były przez żołnierzy nazywane „karabinami dziennymi”, z uwagi na łatwość pomylenia się - odwrotnego załadowania w ciemności taśmy amunicyjnej i wystąpienia zacięcia. Jednak większa niż zakładano liczba kawalerzystów i ich ofensywna postawa oraz ogień maszynowy powoli ostudziły zapędy napastników. Około 6.30, gdy słońce zaczęło wschodzić, zmęczeni walką Meksykanie zaczęli się wycofywać. Oddział Pancho Villi zdobył około 100 koni oraz 300 sztuk broni i po ugrupowaniu się galopem odjechał w kierunku granicy, zostawiając Columbus zniszczone. Na ulicach leżały zwłoki zabitych mieszkańców i żołnierzy meksykańskich (jak zauważono, niektórzy z nich byli 15 – 16-letnimi chłopcami...) oraz wierzchowców. Ogółem zginęło 8 amerykańskich żołnierzy i 10 cywili. Według źródeł amerykańskich w mieście znaleziono 67 ciał napastników. Wiele osób po obu stronach było rannych. Sam atak na Columbus nie był skuteczny pod



Konwój amerykańskich ciężarówek z zaopatrzeniem. Ekspedycja dała wojskom USA pierwsze tego typu logistyczne doświadczenia wojenne



Gen. Victoriano Huerta – jeden z pretendentów do zdobycia władzy w Meksyku

kątem militarnym. Meksykanie nie poradzili sobie z o wiele mniej liczny i zaskoczonym przeciwnikiem, mieli niewielką celność ognia, ponieśli duże straty, nie chcieli ryzykować i ewidentnie zależało im na zdobyczych materialnych.

Na wieść o rajdzie pułkownik Slocum wydał przybyłemu do Columbus majorowi Frankowi Tompkinsowi polecenie ruszenia w pościg za uciekającymi Meksykanami. Ten zebrał 32 ludzi i niezwłocznie udał się na południe. Po pewnym czasie kawalerzyści zauważyli ariergardę wroga, zbliżyli się do niej i po spieszeniu się, ogniem z karabinów zmusili do ucieczki. Po kolejnych 30 minutach, już na terytorium meksykańskim, straż tylna Pancho Villi znowu stawiała opór. Tompkins i inny oficer zostali lekko ranni, jednak villiści ponieśli znaczne straty od celnego ognia Amerykanów (podobno 12 zabitych). Gdy kawalerzyści posunęli się ponownie konno naprzód, zostali zaatakowani przez 300 jeźdźców, jednak gdy cofnęli się 350 metrów i zajęli dobre pozycje obronne, przeciwnik zrezygnował z dalszej walki. Tompkins ze swoimi wyczerpanymi, ale zadowolonymi żołnierzami wrócił na stronę amerykańską. Pościg wdarł się na odległość ponad 20 kilometrów w głąb terytorium Meksyku. Po drodze Amerykanie widzieli wiele porzuconych przez Meksykanów rzeczy zdobytych w Columbus, sztuki broni oraz ranne konie i muły. Łączne straty Pancho Villi mogły wynieść ponad 100 zabitych. Do Columbus w tym czasie dotarły posiłki z Fortu Bliss. Pozostałych mieszkańców zakwaterowano w Camp Furlong, sprzątano zwłoki i pogorzeliska. Zakończyło się pierwsze w XX wieku – i zarazem ostatnie – wtargnięcie na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki zorganizowanego oddziału wojsk lądowych wroga.

Ekspedycja karna Pershinga

Amerykańska reakcja na rajd Pancho Villi była natychmiastowa. W roku wyborczym niepodjęcie aktywnych działań po zbrojnej napaści byłoby politycznym samobójstwem dla administracji Woodrowa Wilsona. Podobnie zresztą jak i powtórzenie się meksykańskiego rajdu. Zdecydowano, iż armia amerykańska własnymi siłami i działając na terytorium Meksyku, musi pokazać, iż zadzieranie z USA nie może ująć bezkarnie. Już 10 marca 1916 roku Szef Sztabu Generalnego gen. Hugh Scott wyznaczył na dowódcę ekspedycji karnej, powołanej dla zniszczenia sił Villi i pojmania jego samego, gen. Johna Pershinga, weterana walk z Indianami i Filipińczykami. Niezwłocznie podjęto również działania na niwie dyplomatycznej, mające na celu uzyskanie aprobaty rządu meksykańskiego na wkroczenie obcych wojsk na terytorium Meksyku. Ve-



Zasięg terytorialny Ekspedycji Pershinga oraz miejsca starć amerykańsko-brytyjskich

nustiano Carranza z jednej strony nie chciał obcej interwencji, gdyż mogłoby to osłabiać jego wizerunek jako samodzielnego przywódcy kraju, a z drugiej wyczuwał, iż do ekspedycji i tak dojdzie, bez względu na jego sprzeciw. Po tygodniu negocjacji Carranza wyraził zgodę na przeprowadzenie przez USA ekspedycji na terytorium Meksyku, jeżeli ograniczy się ona do stanu Chihuahua. Działania obcych wojsk przeciwko siłom Villi militarnie były na rękę Carranzie, musiał on jednak bacznie przyglądać się wszystkiemu, aby w odpowiednim momencie pokazać panowanie nad sytuacją i zniwelować ewentualne głosy o tym, że dopuszcza do aneksji części terytorium kraju.

15 marca 1916 roku – a więc jeszcze przed uzyskaniem oficjalnej zgody rządu

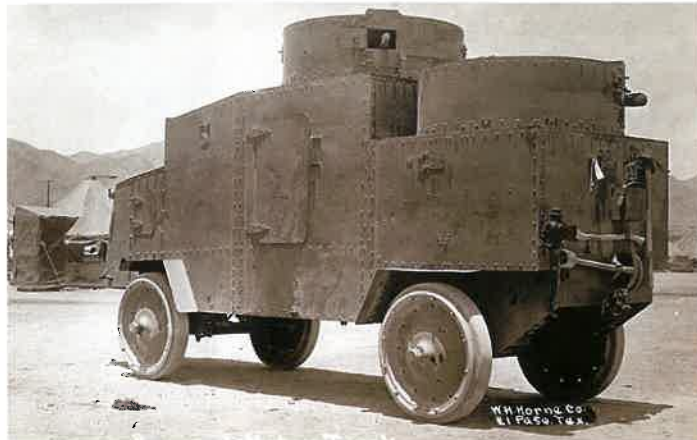
meksykańskiego – siły Pershinga przekroczyły granicę Meksyku w dwóch miejscach – Las Palomas, leżącym naprzeciwko Columbus, i w Las Hachitas przy ranczu Culbersona. Siły ekspedycyjne były zorganizowane w naprędce powołane trzy brygady – 1 i 2 Kawalerii oraz 2 Piechoty. Wraz z oddziałami wsparcia dawało to około 10.000 żołnierzy. Przez całą ekspedycję wzięły w niej udział pododdziały sześciu pułków kawalerii (5, 7, 10, 11, 12 i 13), czterech pułków piechoty (6, 16, 17 i 24), pięć baterii artylerii i dwie kompanie saperów oraz pododdziały sanitarne, łączności i logistyczne. Kawaleria amerykańska pokonała szybkim marszem dystans 150 kilometrów od pierwszego większego celu – Colonia Dublah – w którym założono



Działania w Meksyku przyniosły Amerykanom również pierwsze doświadczenia w zakresie współpracy wojsk lądowych z lotnictwem



Załogi i obsługa z 1 Dywizjonu Lotniczego w Meksyku



Dwuwielowy samochód pancerny Jeffery-Quad Armored Car No. 1 używany w Meksyku

kwaterę główną Pershinga. Oporu dotychczas nie napotkano, jednak od początku ekspedycji zaczęły ją trapić kłopoty z zaopatrzeniem. Z uwagi na problemy stwarzane przez Meksykanów przy wykorzystaniu linii kolejowej biegnącej z El Paso, siłom amerykańskim zaczęło brakować podstawowych produktów, a transport oparty na grzbietach mułów i wozach konnych nie wystarczał. W całej armii USA na terenie ogromnego kraju było wtedy jedynie około 100 pojazdów mechanicznych! Rozwiązaniem okazało się bezzwłoczne skorzystanie z zakupionych 14 marca w rejonie Wielkich Jezior pięćdziesięciu czterech 1,5-tonowych ciężarówek, które zapakowano 16 marca na specjalny pociąg i przewieziono trasą liczącą 2.400 km w ciągu dwóch dni do El Paso. Wyładowane ciężarówki jeszcze tej samej nocy przejechały granicę i poruszając się po miernych meksykańskich drogach, wzięły czynny udział w zabezpieczeniu logistycznym ekspedycji. Choć wiele traktów saperzy musieli przebudować, aby nadawały się do transportu samochodowego, to zakupione ciężarówki przewiozły do czerwca 1916 roku 4.000 ton zaopatrze-

nia i setki żołnierzy, dając podwaliny pod rozwój mechanicznych środków transportu armii amerykańskiej.

Dwie amerykańskie kolumny, które połączyły się w rejonie Colonia Dublah, ruszyły ponownie na południe. Jedna z nich podążyła szlakiem przez Przełęcz Cumbre, druga przez Galeanę, Las Cruces i San Geronimo. Miejscem ponownego spotkania kolumn miał być rejon Guerrero, w którym spodziewano się już sił przeciwnika. Pancho Villa w tym czasie uciekał również na południe, nie zamierzając tracić ludzi w walkach z Amerykanami. 28 marca 1916 roku villiści zaatakowali oddział wojsk rządowych w Guerrero i przejęli kontrolę nad miastem, jednak Villa został przypadkowo postrzelony w nogę przez swojego żołnierza i natychmiastowo ewakuowany. Następnego dnia amerykański oddział z 7 Pułku Kawalerii (370 ludzi), pod dowództwem płk. Georga Dodda, dogonił Meksykanów i niezwłocznie ich zaatakował, szarżując końmi po ulicach. Villiści ulegli panice i szybko pierzchnęli z Guerrero. W mieście zginął Nicolas Hernandez - prawa ręka Pancho, uczestnik rajdu na Columbus - i ponad 30 innych żołnierzy,

a kilkudziesięciu zostało rannych. 7 Pułk Kawalerii meldował jedynie o 5 rannych. 1 kwietnia 1916 roku kawalerzyści 10 Pułku stoczyli z kolei potyczkę pod Aguas Calientes, rozpraszając oddział 150 jeźdźców Villi. Amerykanie wysyłali podjazdy na możliwe trasy ucieczki wroga.

12 kwietnia 1916 roku, gdy 100-osobowy oddział amerykańskiego 13 Pułku Kawalerii dotarł do miejscowości Parral, 250 km na południowy wschód od Guerrero i ponad 600 km od miejsca przekroczenia granicy, napotkano już oddziały carranzistów. Ich dowódca gen. Ismael Lozano nakazał Amerykanom opuszczenie miasta. Kawalerzyści cofnęli się, lecz mimo to zostali ostrzelani, przy czym jeden amerykański żołnierz zginął. Dowodzący strażą tylną mjr Tompkins (znany już z pościgu na Pancho Villę w dzień ataku na Columbus) spieszył swoich żołnierzy i zajął pozycje obronne na niewielkim wzgórzu za Parral. Ostrzeliwując się, zatrzymali oni pościg Meksykanów, eliminując z walki 25 żołnierzy przeciwnika, a potem zmieniając pozycje kolejnych czterdziestu pięciu. Ostatecznie Amerykanie zostali otoczeni w wiosce Santa Cruz de Villegas przez ponad 500 carranzistów. Na pomoc przybył pod wieczór szwadron 10 Pułku Kawalerii pod dowództwem mjr. Charlesa Younga, jednego z niewielu w tym czasie czarnoskórych oficerów w armii USA. Meksykanie wycofali się do Parral. W całej walce kawalerzyści stracili 2 zabitych i 6 rannych (w tym mjr. Tompkinsa). Starcie to okazało się punktem zwrotnym ekspedycji, gdyż Parral było najdalszym punktem, do którego dotarli Amerykanie, a starający się zachować zimną krew Pershing, cofnął ostatecznie swoich żołnierzy.

Pomimo starcia pod Parral z siłami rządowymi Meksyku Amerykanie wciąż starali się dopaść villistów, w czym główną rolę odgrywała kawaleria. 22 kwietnia żołnierzom 7 Pułku udało się w Tomochic rozbić następny podjazd jeźdźców wroga, przy czym zginął Candelario Cervantes – kolejny z dowódców Pancho Villi, biorący udział w rajdzie na



Oddział amerykański z 6 Pułku Piechoty na pozycji chroniącej obozowisko

Columbus. 5 maja szwadron 11 Pułku pod dowództwem mjr. Roberta Howze¹⁰ – po napotkaniu wroga pod Ojos Azules – przeprowadził szarżę z wyciągniętymi pistoletami, zakończoną spektakularnym sukcesem – wzięto 61 jeńców, nie ponosząc strat własnych!

Jedną z ciekawszych potyczek było starcie, do którego doszło 14 maja 1916 roku pod San Miguelito. Pracujący przy sztabie gen. Pershinga młody porucznik – późniejszy bohater II wojny światowej – George Patton, wysłany po zaopatrzenie trzema samochodami wraz z grupą dziesięciu piechurów i czterech cywili, uzyskał informację, iż w jednym z okolicznych ranczo ukrywają się ludzie Villi. Niewiele się namyślając, Patton podjechał swoim niedużym oddziałem pod bramy, przy jednej zostawiając ośmiu żołnierzy, a do drugiej udając się sam z dwoma innymi. W tym momencie z hacjendy wyjechało, próbując uciekać, trzech jeźdźców, z których jednym okazał się Julio Cardenas, człowiek bardzo zaufany dla Pancho Villi, twórca słynnych „Dorados”. Meksykanin pierwszy wystrzelił do porucznika, jednak chybił, i Patton ze swojego rewolweru trafił jego i konia. Próbujący dalej się bronić ranny Cardenas dostał ostatecznie postrzał w głowę od jednego z przewodników Pattona. Dwóch pozostałych Meksykanów również próbowało bezskutecznie ucieczki i zostało zastrzelonych. Młody porucznik, przywożąc z „wyprawy po kukurydzę” zwłoki trzech wrogów, w tym słynnego poplecznika Villi, z miejsca stał się na kilka tygodni bohaterem narodowym, a jego legenda potem już tylko rosła¹¹. Zabicie w ciągu dwóch miesięcy trzech ważnych dowódców Pancho Villi i rozproszenie części jego oddziałów było niewątpliwym sukcesem ekspedycji, choć w żadnym momencie nie udało się doprowadzić do „decydującego starcia” lub schwytania samego meksykańskiego rewolucjonisty. Gen. Pershing raportował, iż do 30 czerwca 1916 roku siły amerykańskie zabiły 273 villistów, raniły 108 i ujęły 19, ale informacje te zawierają również straty poniesione podczas rajdu na Columbus. Pancho Villa po prostu uciekł przed Amerykanami i nie zamierzał walczyć z regularnym wojskiem.

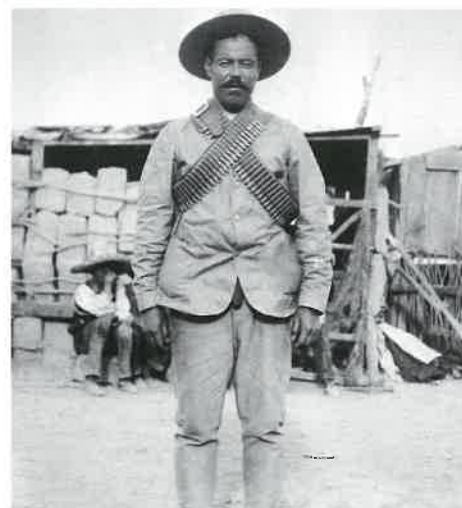
Wojska Stanów Zjednoczonych podczas karnej ekspedycji nabierały również pierwszych doświadczeń z użyciem pojazdów opancerzonych i lotnictwa armijnego. Do sił Pershinga przydzielono 1 Armoured Motor Battery, którą sformowano w ramach Gwardii Narodowej Stanu Nowy Jork – w składzie 3 samochody pancernych (jeden przebudowany Mack, jeden Locomobile i jeden White), samochodu dowodzenia i oddziału na motocyklach. Oddział ten wzmocniono jednym samochodem pancernym Jeffery-Quad Armored Car No. 1 i jednym testowanym właśnie w armii kolejnym Whitem. Pojazdy te używane były przy konwojowa-



Samolot typu Curtiss JN-3 na lotnisku polowym w Meksyku. Czerwona gwiazda na usterzeniu pionowym była pierwszym oznaczeniem państwowości na samolotach U.S. Army



Francisco „Pancho” Villa (w mundurze) pomimo braków w wykształceniu potrafił być groźnym przeciwnikiem



Pancho Villa z charakterystycznymi bandolierami. W walce stawiał na ataki kawaleryjskie, co z czasem przyniosło mu szereg porażek



niu transportów z zaopatrzeniem i ewentualnym wspieraniu podjazdów, jednak nie brały udziału w bezpośrednich walkach. Większe znaczenie przyniosło skierowanie do Meksyku 1 Dywizjonu Lotniczego (1 Aero Squadron), który składał się z 11 oficerów i 84 innych żołnierzy, mającego na wyposażeniu samoloty Curtiss JN-2 i JN-3 (słynne „Jenny”). Pierwszą misję rozpoznawczą dywizjon przeprowadził już 16 marca 1916 roku, przenosząc się potem do 22 kwietnia na lotnisko w Colonia Dublan i powracając następnie na prowizoryczne lotnisko przy Columbus (sekcje cały czas operowały z różnych lotnisk w Meksyku). W okresie od marca do 15 sierpnia 1916 roku wykonano 540 lotów, co wydaje się dużym osiągnięciem, biorąc pod uwagę, że samoloty działały w trudnych warunkach pogodowych (odkształcenia śmigieł w palącym słońcu, burze piaskowe, wysokie góry i silne pędy powietrza). Głównie zajmowano

Gen. Felix Uresti Gomez – dowódca sił meksykańskich pod Carrizal. Zginął podczas tej bitwy, jednak okrzyknięto go potem „Bohaterem spod Carrizal”



Piechota amerykańska w marszu w głąb Meksyku. Pancho Villa nie podjął walki i po prostu wycofał się

się zadaniami łącznikowymi. W dywizjonie sprawdzano w warunkach operacyjnych różne typy samolotów Curtiss: N-8, R-2, Twin JN i JN-4. Dywizjon operował w Meksyku do lutego 1917 roku, kiedy to wycofał się wraz z innymi siłami ekspedycji.

Bitwa pod Carrizal i stopniowy odwrót

Starcia pod Tomochic i Ojos Azules były praktycznie ostatnimi, które siły ekspedycyjne stoczyły z siłami Pancho Villi. Skoncentrowano się na działaniach patrolowych wykonywanych przez kawalerię. Ponieważ samoloty 1 Dywizjonu Lotniczego były bardzo często uziemione przez awarie i pogodę, 16 czerwca 1916 roku podjazd składającego się z Afroamerykanów 10 Pułku Kawalerii wyruszył z Colonia Dublan na rozpoznanie okolic Ahumada. Siły Amerykanów liczyły ponad 80 żołnierzy ze szwadronów „C” i „K” pod dowództwem kpt. Charlesa Boyda. Po przebyciu 100 km podjazd 21 czerw-

ca w okolicy miasteczka Carrizal napotkał meksykańskie siły rządowe, których liczebność oceniono na 400-500 ludzi. Dowodzący Meksykanami gen. Felix Gomez sprzeciwił się w rozmowie Boydem dalszemu marszowi kawalerzystów na wschód. Amerykański dowódca – wyczuwając podstęp – nie zgodził się na propozycję Gomeza, aby Amerykanie przejechali przez miasto w kolumnie czwórkowej, i licząc zapewne na obawę przeciwnika przed walką, rozwinął swoich spieszonych żołnierzy w linię. Sytuacja kawalerzystów nie była łatwa, zbliżali się do carranzistów od strony pustego pola, przeciwnik ukryty był w zabudowaniach chronionych zaroślami, wypełnionym

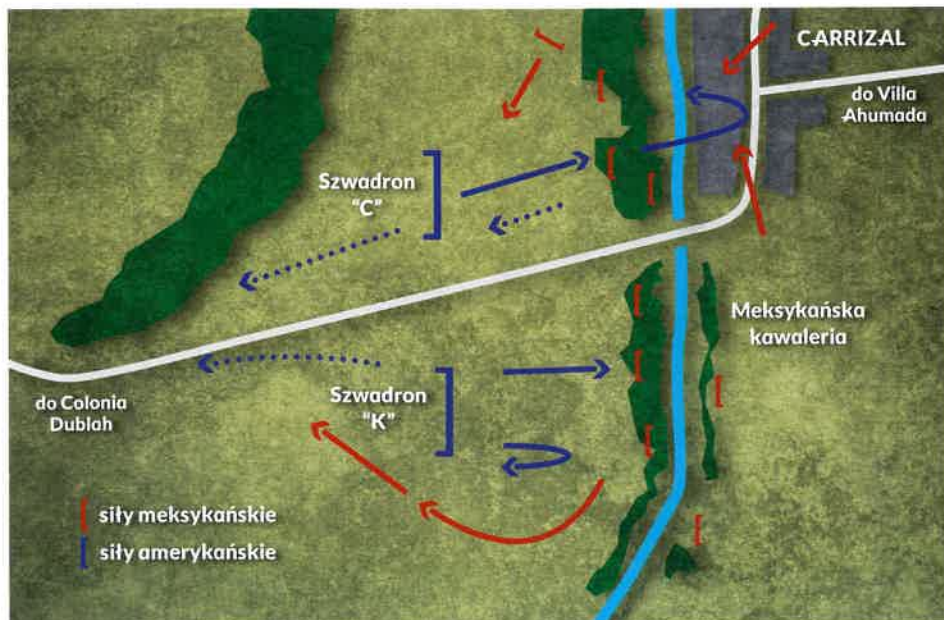
Gen. Pershing deptający bandytów – rysunek z epoki



wodą rowem irygacyjnym i drutem kolczastym. Gdy Amerykanie podeszli do linii krzewów bawełnianych, rozpoczęła się bezwładna strzelanina. Na ich nieszczęście okazało się, że oddział meksykański jest uzbrojony w dwa karabiny maszynowe, których ogień przygwoździł kawalerzystów do ziemi i wywołał popłoch wśród ich koni. Kapitan Boyd poderwał ludzi do ataku, chcąc skrócić dystans i wykorzystać lepsze wyszkolenie swoich żołnierzy. Przewaga Meksykanów była jednak zbyt duża. Boyd trafiony został w rękę i bark, a gdy zachęcał jeszcze swoich ludzi do ataku, zginął od postrzału w głowę. Zastępujący go por. Adair poprowadził kawalerzystów dalej, wdarł się z nimi do miasta, a ogień Amerykanów na pewien czas zmusił do milczenia nawet karabiny maszynowe. Ranny został dowodzący szwadronem „K” kpt. Lewis Morrey. W pewnym momencie meksykańscy jeźdźcy zaczęli okrążać prawe skrzydło kawalerzystów, zmuszając żołnierzy tego szwadronu do odwrotu. Por. Adair, organizując donoszenie szybko ubywającej amunicji do swoich ludzi w mieście, został postrzelony w serce i zmarł. Pozbawieni oficerów żołnierze 10 Pułku zaczęli się wycofywać pod silnym ostrzałem. Oddział ostatecznie poszedł

w rozsypkę, a Meksykanie wzięli nawet jeńców. Całe starcie pod Carrizal trwało około 90 minut i zakończyło się bolesną porażką Amerykanów. Ich straty wyniosły 12 zabitych, 11 rannych i 23 wziętych do niewoli¹² (zostali wypuszczeni przez Meksykanów po 10 dniach). Straty oddziału carranzistów ocenia się na 45 zabitych (w tym ich dowódcę gen. F. Gomeza i 11 innych oficerów) oraz 53 rannych.

Bitwa pod Carrizal wywołała poruszenie zarówno w USA, jak i w Meksyku. Oba kraje od 1848 roku nie były tak blisko wojny, jednak oba nie chciały eskalacji konfliktu. Dla Stanów Zjednoczonych Ameryki wizja zbrojnego zaangażowania się w wojnę domową w Meksyku nie była atrakcyjna, zwłaszcza że oprócz rządu Carranzy nie istniała tam żadna siła zdolna opanować sytuację w kraju. Tak naprawdę USA zależało na stabilizacji u południowego sąsiada, szczególnie przy niepewnym wciąż wyniku wojny światowej. Carranzie również nie zależało na konflikcie ze Stanami, angażując swoje wojska w starcia pod Parral i Carrizal, dawał sygnały Meksykanom, że panuje nad sytuacją w kraju, zabierał Pancho Villi otoczkę antyamerykanisty, a wręcz był w stanie rzucić na niego winę za wkroczenie wojsk USA do Meksyku. Ostatecznie Pershing otrzymał rozkazy, aby zmniejszyć liczbę długodystansowych patroli, a Szef Sztabu Armii USA gen. Hugh Scott



Bitwa od Carrizal w dniu 21 czerwca 1916 roku. Największa amerykańska porażka podczas ekspedycji

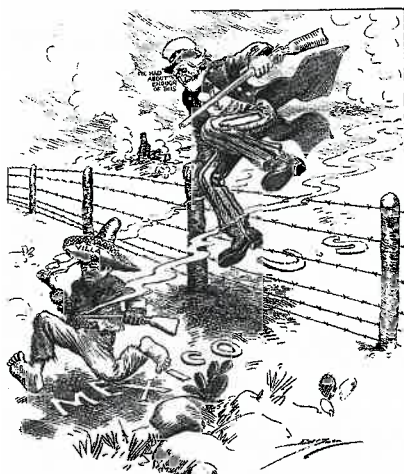
odbył spotkanie w El Paso z gen. Alvaro Obregonem, na którym uzgodniono, iż wojska amerykańskie wycofają się z Meksyku, jeżeli wojska rządowe wezmą pełną odpowiedzialność za poczynania armii Villi.

„Niepokonany” dotychczas Pancho Villa wyleczył swoje rany i ze zreorganizowaną armią zaatakował wojska carranzistów, pokonał ich pod Satevo i Santa Isabel, a we wrześniu 1916 roku zajął Chichuachua¹³. Gen. Pershing w Colonia Dublan, mając Villę „pod bokiem”, musiał się wstrzymać z atakiem na jego siły, będąc ograniczonym przez polecenia polityków. Sytuacja była napięta, gdyż Carranza w tym czasie poddawany był namowom ze strony Niemiec, aby rozpocząć wojnę z USA (słynny „Telegram Zimmermanna”), i choć jego administracja przyjmowała pieniądze i broń od niemieckich agentów, to z góry nie widział on możliwości wpakowania swojego kraju w wojnę z mocarstwem światowym, będąc pozbawionym rzeczywistej pomocy. W styczniu 1917 roku Pancho Villa ostatecznie został rozgromiony przez siły Carranzy pod Torreon i od tego momentu rola sił ekspedycyjnych Pershinga sprowadzała się do ochrony własnych posterunków i linii zaopatrzenia. Żołnierze już wcześniej nudzili się, organizując mecze baseballu, bokserskie i uprawiając hazard. Ograniczając zagrożenie chorobami wenerycznymi, Pershing nakazał zorganizowanie grup meksykańskich prostytutek i umieszczenie ich w chronionych przez straż ogrodzonych barakach, do których żołnierze mieli dostęp po wniesieniu do płatnika stosownej opłaty i przejściu zajęć profilaktycznych.

Sytuacja w Europie w tym czasie wskazywała już na możliwe zaangażowanie się USA w wojnę światową. 18 stycznia 1917 roku Pershing otrzymał pierwsze wskazówki na temat wycofywania podległych mu ludzi z Meksyku. 30 stycznia opuszczono Colonia Dublan, a 5 lutego 1917 roku ostatni żołnierze amerykańscy przekroczyli granicę państwową.

Walki na pograniczu po 1916 roku

Kiedy w kwietniu 1917 roku Stany Zjednoczone Ameryki wypowiedziały wojnę Niemcom, kwestia granicy meksykańskiej zeszła na plan dalszy. Gen. John Pershing objął dowodzenie Siłami Ekspedycyjnymi wysłanymi do Europy. Kilkakrotnie jeszcze grupy bojowników i przestępców meksykańskich przekraczały granicę, jednak były odpierane przez siły Armii i Gwardii Na-



Legenda Pancho Villi jako bojownika o wolność Meksyku funkcjonuje do dzisiaj. Zginął zastrzelony w 1923 roku

rodowej. Przypadki takie miały miejsce w grudniu 1917 roku w Buena Vista i San Bernardino Canyon oraz w styczniu 1918 roku w La Grula w Teksasie.

9 stycznia 1918 roku mały oddział 10 Pułku Kawalerii odbył potyczkę z grupą ok. 25 wojowników z plemienia Yaquis, przemycającymi broń przez granicę meksykańską. W strzelaninie, która się wywiązała, zginął szef plemienia, a kilku Indian zostało rannych. Starcie to było ostatnią walką armii amerykańskiej z Indianami w historii kontynentu. 27 sierpnia 1918 roku

Rysunek satyryczny z epoki. Wuj Sam rusza w pogoń za Pancho Villą

w Nogales w meksykańskim stanie Sonora wywiązała się kłótnia pomiędzy amerykańskim agentem celnym a grupą Meksykanów, prawdopodobnie przemycających broń, którzy nie chcieli poddać się kontroli. Kiedy celnik gonił przemytników, z meksykańskiej strony granicy padły strzały, od których zginął jeden amerykański żołnierz. W odpowiedzi zastrzelono meksykańskiego oficera, a obie strony ściągnęły nad granicę posiłki. Amerykanie pierwsi postanowili zaatakować, chcąc zająć dogodną do obserwacji wzgórze po stronie meksykańskiej. Oddziały 35 Pułku Piechoty i 10 Pułku Kawalerii pod dowództwem ppłk. Fredericka Hermana, wspomagane przez uzbrojonych cywilnych ochotników, przekroczyły granicę. Meksykanie w oparciu o okopy otworzyli silny ogień, jednak nie powstrzymało to natarcia i Amerykanie dopadli pozycję wroga, nad którymi po chwili załopotana biała flaga. Wojsko USA straciło w tym starciu 3 zabitych i 29 rannych, zginęło także dwóch



Meksykańscy bojownicy

cywilnych milicjantów wspierających żołnierzy. Meksykańskie straty ocenia się na 30 - 129 zabitych i rannych. Zanim Amerykanie spalili zwłoki przeciwników, podobno rozpoznano w dwóch z nich niemieckich doradców wojskowych, z których pomocy korzystał rząd Carranza.

Do ostatniej walki na granicy doszło 15 czerwca 1919 roku w El Paso w Teksasie. Podczas strzelaniny pomiędzy różnymi grupami oponentów, do której doszło po meksykańskiej stronie granicy, pociski zaczęły przelatywać na stronę amerykańską, raniąc dwóch żołnierzy 24 Pułku Piechoty. Piechurzy, chcąc opanować sytuację, przekroczyli most graniczny i zostali obsypani ogniem bezpośrednim, na który odpowiedzieli. Jeden amerykański żołnierz zginął, a kolejny został ranny. Reakcją na te wydarzenia było zajęcie przez 24 Pułk graniczącego z El Paso miasta Ciudad Juarez w ciągu następnego dnia. Po wycofaniu się żołnierzy walki nie powtórzyły się.

Podsumowanie

Starcia na pograniczu amerykańsko - meksykańskim były pokłosiem wojny domowej w tym drugim kraju i wynikiem reakcji USA na zbrojne ataki na swoich obywateli. Apogeum starć przypadło na okres rajdu Pancho Villi na Columbus i amerykańskiej ekspedycji gen. Pershinga. W wyniku prowadzonych działań żadna ze stron nie odniosła takich korzyści, jakie początkowo planowała. Pancho Villa nie obłowił się na swoim ataku, stracił jakąkolwiek możliwość prowadzenia rozmów z rządem USA i stał się przez nie osobą poszukiwaną. Jego wojska poniosły poważne straty w ciężkim dla nich okresie, a ostatecznie po klęskach z lat 1915 - 1916 nie podniósł już roli swojej armii do poziomu z lat poprzednich. Venustiano Carranza musiał balansować pomiędzy chęcią wykorzysta-

nia sił Stanów Zjednoczonych do ukrócenia działań jego oponenta, a prowadzeniem samodzielnej polityki wewnętrznej w Meksyku. Należy uznać, iż z zadania tego się wywiązał, a dodatkowo unormował sytuację w kraju i był twórcą nowej konstytucji. Siły Zbrojne Stanów Zjednoczonych poradziły sobie ostatecznie z problemem „gorącej” granicy. Pomimo niedoprowadzenia do zniszczenia sił Villi nie pozwolono, aby powtórzył się atak na skalę rajdu na Columbus, co należy uznać za sukces. Jednocześnie zagrożenie ze strony słabego, acz nieobliczalnego południowego sąsiada, było między innymi przyczynkiem do podwojenia w 1916 roku liczebności Armii i Gwardii Narodowej, co ułatwiło późniejszy znaczny rozrost wojsk. Przez szeregi sił ekspedycyjnych lub chroniących granicę przewinęło się ponad 148.000 ludzi, a niektóre jednostki zdobyły - jakże cenne - doświadczenie w walce. W Meksyku rozpoczęły się na dobre legendy Johna „Black Jacka” Pershinga, którego sprawność dowodzenia i umiejętności dyplomacji zostały ocenione bardzo pozytywnie przez przełożonych, a charyzma przez naród, a także Georga Pattona, który wyrósł na jednego z bardziej dynamicznych i kreatywnych generałów amerykańskich wojsk lądowych.

Venustiano Carranza zginął zamordowany w puczu swoich oficerów w 1920 roku, co w praktyce zakończyło wojnę domową.



Samolot z 1 Dywizjonu Lotniczego holowany na lotnisko polowe. Pomimo niełatwych warunków pogodowych w Meksyku rozpoznawcze i łącznikowe działania lotnictwa U.S. Army należy oceniać jako sukces

Pancho Villa został zastrzelony w 1923 roku, prawdopodobnie na zlecenie polityków meksykańskich, obawiających się wciąż siły jego legendy. George Patton zmarł w wyniku obrażeń po wypadku samochodowym w Niemczech w 1945 roku. John Pershing zmarł w 1948 roku jako „General of the Armies”, pierwszy wyróżniony przez Kongres tak wysokim stopniem. Jego nazwiskiem nazwano czołg M 26 i pocisk rakietowy MGM-31

Źródło zdjęć: Internet

Mapy wykonał Tomasz Wajnka.

Mapy załączone do tekstu zostały opracowane na podstawie rysunków zamieszczonych w A. De Quesada *The hunt for Pancho Villa*.

Bibliografia

- De Quesada Alejandro, *The hunt for Pancho Villa. The Columbus Raid and Pershing's Punitive Expedition 1916 - 17*, Oxford 2012.
- Grant Neil, *Ilustrowana historia konfliktów XX wieku*, Warszawa 1994.
- Gozdawa-Golebiowski Jan, *Od wojny krymskiej do bałkańskiej*, Gdańsk 1985.
- Katcher Philip, *The U.S. Army 1890 - 1920*, Londyn 1990.
- Ledwoch Janusz, Solarz Jacek, *Czołgi USA 1939 - 1945*, Warszawa 1994.
- Purcell Edward, Purcell Sarah, *Encyclopedia of battles in North America 1517 - 1916*, Nowy Jork 2000.
- Ryniewicz Zygmunt, *Bitwy świata. Leksykon*, Warszawa 1995.
- Mała Encyklopedia Wojskowa*, Warszawa 1970.

Przypisy

- W 1910 roku własność 97 % ziemi należała tylko do około 1000 posiadaczy, 16 % ziemi uprawnej należało do cudzoziemców. Dodatkowo w 1909 roku w Meksyku miała miejsce klęska nieurodzaju.
- Prawdziwe nazwisko „Pancho” brzmiało Jose Doroteo Arango Arambula.
- Został on zamordowany 23 lutego 1913 roku.
- Oczywiście „legenda” podała, iż Villa, wracając, przepłynął konno graniczną z USA rzekę Rio Grande.
- Huerta wyjechał początkowo do Wielkiej Brytanii, potem przez Hiszpanię dotarł do USA, gdzie został aresztowany za kontakty ze swoimi sprzymierzeńcami i niemieckimi agentami. Osadzony w areszcie domowym - będąc alkoholiczkiem - zmarł na początku 1916 roku.
- Siły Obregona straciły w bitwie jedynie 138 zabitych i 227 rannych.
- W tym trzy szwadrony po 100 ludzi jego osobistych ochroniarzy - elitarnych „Dorados” („Złocistych”).
- Już we wrześniu 1915 roku Pancho Villa odgrażał się reporterom, iż zaatakuje miasto El Paso w Teksasie, jeżeli Stany Zjednoczone oficjalnie uznają rząd Carranza.
- Zegar na dworcu kolejowym na samym początku ataku zatrzymał się „po postrzale” o godzinie 4.11.
- Szwadron ten wspierany był też przez niewielki oddział indiańskich zwiadowców z plemienia Apachów. Pododdział karabinów maszynowych nie był w stanie nadążyć za kawalerzystami i nie wsparł ich ogniem.
- Sam gen. Pershing awansował z miejsca Pattona na wyższy stopień i ... pozwolił mu zatrzymać jako trofeum siodło Cardenasza ze srebrnymi elementami.
- Straty amerykańskie w tej jednej potyczce były większe niż np. podczas słynnej bitwy o Nowy Orlean w 1815 roku z Brytyjczykami.
- Podczas tej kampanii Villa „wcielił” do swoich wojsk ponad 3000 ludzi z wojsk rządowych.

Promocja PRENUMERATY

Razem 12 wydań!



+



=

Pakiet 1:

Militaria Ilustrowany Magazyn Wojskowy oraz
Militaria Ilustrowany Magazyn Wojskowy
Wyd. Spec.

~~155,00 zł~~ **145,00 zł**

Razem 18 wydań!



+



+



=

Pakiet 2:

Militaria Ilustrowany Magazyn
Wojskowy, Militaria Ilustrowany
Magazyn Wojskowy Wyd. Spec.
oraz Okrety

~~240,00 zł~~ **225,00 zł**

Razem 24 wydań!



+



+



+



=

Pakiet 3:

Militaria Ilustrowany Magazyn
Wojskowy, Militaria Ilustrowany
Magazyn Wojskowy Wyd. Spec.
Okrety oraz Super Model

~~360,00 zł~~ **325,00 zł**

Oni już wygrali

BOROWIEC WOJCIECH RADOM
CYGANSKI PRZEMYSŁAW SKIERNIEWICE
DONDZIAK GRZEGORZ WROCŁAW
DRZAL DARIUSZ WARSZAWA
KOLANEK SŁAWOMIR WIDAWA
GLEWACKI TOMASZ NADOLICE WIELKIE
WESIERSKI SŁAWOMIR ŁAG
STRZALA ANDRZEJ CZARNA
RUTKA KRZYSZTOF STARACHOWICE
PLACEK NATALIA LEKI GÓRNE
ANTONIK GRZEGORZ KĘDZIERZYN KOZŁE
MACHTYL KRZYSZTOF SREM
SERYŁAK TADEUSZ ZIELONA GÓRA
KRAWCZYK ADAM ELBLĄG
ZIMAK MARCIN SZASTARKA

WILCZYŃSKA GRAZYNA WARSZAWA
DARŁAK MICHAŁ ROPCZYCE
BŁONSKI PIOTR WARSZAWA
PIREK PIOTR KLESZCZÓW
MUCZYŃSKI JAKUB LONDON
MARCHWICKI ANDRZEJ KRAKÓW
POTYŃSKI WOJCIECH CIECHOCINEK
CHOWANIAK MAREK WADOWICE
MADEJ ALBERT OPOLE
BAKOWSKI SŁAWOMIR ŚWIDNICA
KAROLAK EULALIA GDYNIA
OLSZAK MICHAŁ POZNAN
GAJOWIAK KRYSZTOF ŚWIDNIK
MYSIŃSKI MACIEJ MIŁANÓWEK
BRODZIEK MARIUSZ JELENIA GÓRA
SZYMCAK ROBERT GDYNIA
ŁYZIŃSKI PAWEŁ SIERP
PIECHOTA MARCIN POZNAN
JUNKIEWICZ ROMAN TRZEBIATÓW
PIETRZYK WOJCIECH GDANSK
KOSS VITALI WROCŁAW
ROZLAJ PAWEŁ WARSZAWA
KRÓL JAROSŁAW KOŚZALIN
BIAŁEK HENRYK RADZIKÓW
NOJWOJEWSKI MACIEJ WIELUN
ROGAŁA MAREK JÓZEFOSŁAW
JANOWIECKA HELENA NADARZYN
GAJWEDA PAWEŁ TOMASZÓW MAZOWIECKI
MATECKI GRZEGORZ RADOM
KUBALA ŁUKASZ KRAKÓW
BRZEZIŃSKI PIOTR DOBRZY
BANAS WALDEMAR WARSZAWA
MIROCZKOWSKI MACIEJ OCZŁA
GURGUL ŁUKASZ BRZESKO
KUCHARCZYK MARIUSZ POLKOWICE

Nagrody czekają
na Ciebie!!!!



Militaria Ilustrowany
Magazyn Wojskowy
6 wydań!

~~70,00 zł~~
~~75,00 zł~~



Militaria Ilustrowany
Magazyn Wojskowy
Wydanie Specjalne

6 wydań!
~~85,00 zł~~
~~95,00 zł~~



Okrety
6 wydań!
~~85,00 zł~~
~~95,94 zł~~



Super Model
6 wydań!
~~120,00 zł~~
~~126,00 zł~~

Prenumerata to:

1. Gwarancja otrzymania każdego numeru wprost do domu;
2. Stała niższa cena przez cały rok;
3. Możliwość dokonywania zakupów wybranych książek w cenach promocyjnych (do 30%);
4. Możliwość zakupu książek, których nakłady przeznaczone do sprzedaży krajowej są limitowane;
5. Szansa na otrzymanie jednej ze 100 atrakcyjnych nagród rzeczowych (książek, zegarków, kubków, koszulek, bluz i wielu innych).

Należność za prenumeratę należy wpłacić na nowy numer konta
Oficyny Wydawniczej Kagero:

22 1600 1446 0003 0517 9477 7150

W tytule przelewu prosimy podać nazwę
magazynu lub pakietu, który chcą
Państwo zaprenumerować.

Fundatorami nagród są:

Oficyna Wydawnicza Rytm, Wydawnictwo Rebis, Wydawnictwo Replica, Wydawnictwo RM, Wydawnictwo Finna, Instytut Wydawniczy Erica, Wydawnictwo Oskar, Wydawnictwo Fronda, Surge Polonia, Oficyna Wydawnicza KAGERO.

Każdy Czytelnik, który wykupi prenumeratę do 31 lipca 2016 roku ma szansę otrzymać jedną z wielu atrakcyjnych nagród!

Więcej informacji na stronie www.sklep.kagero.pl a także pod numerem telefonu 81 501 21 05 oraz e-mailem prenumerata@kagero.pl

Walki partyzanckie w Bieszczadach Zachodnich w 1944 r.

Wojenne losy Bieszczadów kojarzą się przede wszystkim ze starciami Wojska Polskiego z Ukraińską Powstańczą Armią i Operacją „Wisła”. Zanim jednak doszło do tych wydarzeń, ów fragment Karpat Wschodnich stał się polem bitew zgrupowań partyzantki sowieckiej z powstającymi sotniami UPA. Wykorzystując tymczasową kontrolę nad regionem, nacjonaści ukraińscy dopuścili się szeregu zbrodni na ludności cywilnej. Próbowali jej w tym przeszkodzić miejscowe grupy samoobrony i sowiecko-polski oddział partyzancki dowodzony przez kpt. Mikołaja Kuniciego.

Konflikt ukraińsko-polski, ogarniający stopniowo przedwojenne Ziemie Wschodnie II Rzeczypospolitej, w swej najbardziej brutalnej formie dotarł w Bieszczady Zachodnie wiosną 1944 roku. W tym czasie nie słabył walki partyzanckie w Galicji Wschodniej, trwała akcja wypędzania i wyniszczania Polaków z dawnych województw południowo-wschodnich, zaś polscy mieszkańcy Wołynia zostali zmuszeni do ucieczki ze swych rodzinnych stron lub wymordowani przez oddziały Ukraińskiej Powstańczej Armii i sprzyjające im masy chłopstwa¹.

Zbrodni dopuszczały się także grupy polskiego podziemia i samoobrony, choć te działania miały zwykle mniej brutalny charakter od ataków OUN i UPA. Na samym tylko Wołyniu upowcy wespół z ukraińskimi chłopami zamordowali od 40 do 60 tys. ludzi. Często mordowano na wymyślne sposoby, posługując się narzędziami do pracy w polu, świadomie zadając jak najwięcej cierpienia. Inaczej wyglądała sytuacja na Lubelszczyźnie, gdzie przez kilka miesięcy istniał regularny front polsko-ukraiński o długości 100 km².



Partyzanci oddziału samoobrony bieszczadzkiej z Wołkowyi i okolic. W środku (w jasnym mundurze) stoi por. Józef Pawłusiewicz. Lato-jesień 1944 r. [Fot. zbiory autora]

Niespokojne lata okupacji

Bieszczady Zachodnie są najdalej wysuniętą na zachód partią Beskidów Wschodnich. Tworzą je pasma gór niskich i średnich ciągnące się równolegle z północnego zachodu na południowy wschód. Najwyższe partie połonin: Wetlińskiej, Caryńskiej, Dźwiniackiej (Bukowego Berda), szczyt Wielkiej Rawki oraz tzw. Gniazdo Halicza i Tarnicy przekraczają wysokość 1250 m n.p.m., a ich wierzchołki pokryte są łąkami wysokogórskimi (połoninami). Pozostałe szczyty, znacznie niższe i mające kopulaste wierzchołki, są przeważnie porośnięte wysokopienną buczyną karpacką. Pasma przecinają liczne potoki, tworzące malownicze, głębokie jary. Wędrując, można natknąć się w dolinach na pozostałości wsi – podmurówki budynków, zapadające się piwnice, zdziczałe, lecz nadal owocujące drzewa. Jesienią morze traw brązowych połonin zlewa się ze złoto-czerwonymi połaciami niższej położonych lasów. Niektóre zakątki tych gór, zwłaszcza zachodnie, u zbiegu z Beskidem Niskim nadal zachowały dziki charakter. Do roku 1947 Bieszczady wyglądały zupełnie inaczej. Osady ludzkie, tętniące życiem, rozpościerały się szeroko od Sanoka po Przełęcz Użocką. Dziś już ich nie ma. Powoli zarastają połoniny, na których pasterze wypasali dawniej swe bydło. Wojna odcisnęła trwałe piętno nawet na naturze.

Przed wojną Ukraińcy i górale rusnacy (Łemkowie, Bojkowie) stanowili bezwzględną większość mieszkańców powiatu leskiego oraz sanockiego³. Ludność polska skupiona była przede wszystkim w miastach (Sanok, Lesko) i miasteczkach (Baligród, Zagórz) oraz w otaczających je wioskach. Zdecydowana przewaga ludności ukraińskiej i rusińskiej w ogromny sposób wpłynęła na przebieg pierwszego etapu walk.

Pierwsze lata okupacji niemieckiej upłynęły w tym zakątku Polski stosunkowo spokojnie, ukraińskie i (znacznie słabsze) polskie podziemie ograniczyło się do likwidacji najbardziej aktywnych działaczy strony przeciwnej. Członkowie i sympatycy OUN nie kryli jednak swych antypolskich zapatrywań. W niektórych miejscowościach urządzono uroczyste „pogrzeby Polski”. Demonstracyjnie zakopywano białą-czerwoną flagę i sypano nad nią kopiec („grób Polski”). Kilka takich „mogił” zachowało się i można je odnaleźć w gęstwinie młodych drzew. Na Boże Narodzenie młodzież ukraińska zbierała się pod domami Polaków i śpiewała okazjnie ułożone „kołedy”. Znamy treść jednej z nich: *Wśród nocnej ciszy głos się rozchodzi, uciekajcie Lachy, Hitler przychodzi, czym prędzej się wybierajcie i na Węgry uciekajcie, śmierć wasza będzie*⁴.

Podczas okupacji niemieckiej dochodziło ze strony OUN do mordów na pojedynczych Polakach. Jednakże sytuacja napraw-

dę zaogniła się, gdy w marcu 1944 roku Bieszczady zostały ogarnięte mobilizacją ukraińskiej młodzieży do UPA, podobnie jak cała Galicja Wschodnia. Już wtedy zamordowano ośmiu Polaków w położonej głęboko w górach wsi Serednie. Był to dopiero wstęp do „antypolskiej akcji” na tym terenie. Dezercja stu ukraińskich policjantów w czerwcu 1944 r. na sygnał podziemia była iskrą rzuconą na prochy. Uchodząc w góry, policjanci starli się z oddziałem AK OP-23, przybyłym z okolic Sanoka. W odwecie za poniesione straty zamordowali w Hoczwi dziewięciu Polaków wracających z kościoła⁵. Wydarzenia te można uznać za umowny początek walk polsko-ukraińskich w Bieszczadach. Ich okrucieństwo szybko jednak miało zblednąć wobec kolejnych zbrodni.

Powstanie polskiej samoobrony

Prawdopodobnie pierwszy oddział samoobrony w Bieszczadach powstał już 25 listopada 1943 r. u stóp góry Jawor (741 m n.p.m.). W jego skład weszło początkowo 16 miejscowych mężczyzn, przeważnie myśliwych, oraz czterech jeńców sowieckich zbiegłych z niewoli. Dowódcą został por. Józef Pawłusiewicz, były oficer Straży Granicznej, uczestnik wojny 1939 r. Uzbrojenie składało się z kilkunastu karabinów z kilkuset nabojami, kilku sztuk broni myśliwskiej i większej ilości granatów ręcznych. W jego zdobyciu pomocny okazał się kwatermistrz pododdziału armii słowackiej stacjonującego w pobliskiej Wołkowie⁷.

Oddział Pawłusiewicza nie ograniczał się do działań obronnych i podszywając się pod pojawiających się w okolicy partyzantów sowieckich, operujących wzdłuż osi linii kolejowej Sanok – Chyrow, dokonał udanej akcji rozbrojenia policjantów ukraińskich pod wioską Zawóz. Podawanie się za partyzantkę sowiecką miało na celu uniknięcie odwetu Niemców na cywilach i spełniło swą rolę⁸.

Wiosną 1944 r. na domach bieszczadzkich Polaków pojawiły się ulotki wzywające do opuszczenia ziem „etnicznie ukraińskich”, grożące śmiercią w razie nie zastosowania się do tej „rady”. Podobne „ostrzeżenia” były czasem zwykłą formalnością – np. 30 marca tego roku w Seredniem kartki z wezwaniem do ucieczki przywieszono już po zamordowaniu ośmiu osób. Do końca tego miesiąca ofiarą banderowców padło co najmniej dwudziestu kilku Polaków: leśniczych, lekarzy, przedstawicieli inteligencji⁹. Eliminując elity przeciwnika, ukraińscy nacjonaliści starali się osłabić jego potencjał przed decydującym starciem, spodziewanym w okresie nadejścia frontu. Paradoksalnie, dla rozproszonej ludności polskiej względną ochronę stanowili słowaccy żołnierze stacjonujący w większych wioskach i miasteczkach oraz rozmieszczone wzdłuż



Ćwiczenia dwóch obsług ręcznych karabinów maszynowych z Jagdkommando Sanok-oddziału przeznaczonego do zwalczania partyzantki. Przedgórze Bieszczadzkie, 1943 r. [Fot. zbiory autora]

granicy GG, Węgier i Słowacji posterunki Grenzschtuzu.

Atmosfera stawała się coraz bardziej napięta, Polacy bali się sypiać w domach i na noc przenosili się do leśnych schronów ukrytych w jarach potoków lub wysoko w górach, gdzie mniej obawiali się mordów. Pewne wydarzenia nie skłaniały do porzucenia myśli o samoobronie. Dla przykładu, ksiądz grekokatolicki z miejscowości Polana dokonał ponoć podczas jednej z niedzielnych mszy aktu poświęcenia noży i siekier przygotowywanych do napadów. W ramach akcji odwetowej „odwiedzili go” członkowie samoobrony i został ciężko pobity kijami, co zresztą wpłynęło na jego postępowanie, gdyż według Pawłusiewicza diametralnie porzucił odtąd ounowskie sympatie. Wiadomości o mordach szybko się jednak rozchodziły i bieszczadzka grupa samoobrony rozrosła się do 35 uzbrojonych mężczyzn. Samoobrona dokonywała „wizyt” u gorliwych nacjonalistów, nawiązała współpracę z sowieckimi dywersantami, stoczyła kilka potyczek z oddziałami policyjnymi. Niewielką liczebność rekompensowała jakościowo, bowiem tworzyli ją myśliwi, leśnicy, byli żołnierze i kopiści¹⁰.

Wzrastające zagrożenie spowodowało, że góra Jawor stała się prawdziwym obozowiskiem partyzanckim, chroniącym dziesiątki rodzin. Bojówki OUN nie zdążyły jednak przystąpić do rozprawy z ukrywającymi się na szczycie Polakami, gdyż 24 maja 1944 r. Jawor został otoczony przez (niezbyt zapewne liczną) niemiecką ekspedycję karną. Ludność cywilna osłaniana przez większą część zbrojnych ukryła się w skalnym uroczysku Księża Jama, a kilkuosobowy patrol wyruszył naprzeciw napastnikom, by wiązać ich walką do zapadnięcia zmroku, na kiedy to zaplanowano wyjście z okrążenia.

Wydzielona drużyna w pełni zrealizowała zadanie, dając taborowi czas niezbędny do „rozplynięcia się” w lesie. Obrońcom przyszedł też w sukurs ulewny deszcz, który spęgał panujące ciemności. Siły obla-

wy również okazały się niewystarczające, ponieważ nie objęły szczytu na tyle szczelnym pierścieniem, by uniemożliwić Polakom odwrót, który przeprowadzili oni bez większych trudności i bez strat, osiągając po szybkim marszu masyw Stożków. A więc zapadliśmy się jakby pod ziemię. Deszcz pada rześście, zapanowała ciemna noc. Lecz Niemcy strzelają nadal w przekonaniu, że mają nas w kotle. W rezultacie pobili się ze sobą. Rozpoznali się dopiero w bezpośredniej odległości. »Sprytni bandyci z tych Polaków« - oświadczył dowódca niemieckiego batalionu komendantowi posterunku policji ukraińskiej, co ten powtórzył przy okazji jednemu z naszych konfidentów. Na górze Stożki odpoczęliśmy krótko i zjedliśmy skromny posiłek. Nastrój naszej grupki był wspaniały – wspominał por. Pawłusiewicz udane wyjście z kotła¹¹.

Formowanie pierwszych oddziałów UPA

Sukcesy Armii Czerwonej w operacji zaczepnej na kierunku lwowsko-sandomierskim i zwycięstwo w bitwie pod Brodami (6-18 lipca 1944 r.) doprowadziły do szybkiego odwrotu wojsk niemieckich, węgierskich i rumuńskich na linię Karpat i w głąb Galicji. 27 lipca padł Przemyśl, a na początku sierpnia front był już w Bieszczadach Skolskich (Wschodnich). Tego samego dnia jednostki lewego skrzydła 1 Frontu Ukraińskiego zdobyły Stanisławów. Trzy dni później Stawka wydzieliła z 1 Frontu Ukraińskiego część jednostek zaangażowanych już w walki górskie i na potrzeby przełamania niemieckiej linii obronnej opartej o łuk Karpat utworzyła z nich 4 Front Ukraiński. Po kilku dniach przerwy operacyjnej wojska Frontu dowodzone przez gen. Pietrowa wznowiły natarcie, zajmując Stryj (5 sierpnia), Drohobycz (6 sierpnia), Sambor (7 sierpnia) i spychając oddziały niemieckie i węgierskie na główny grzbiet karpacki. Ciężkie straty i trudne warunki terenowe pozwoliły czerwonoarmistom atakować tylko do 15 sierpnia. Działania zostały wznowione po trzech tygodniach i do 28 października Karpaty Wschodnie (łącznie z Zakarpaciem) zostały oczyszczone z wojsk niemieckich¹².

W Bieszczadach Zachodnich mobilizacja do oddziałów UPA operujących na wschód od Sanu została opóźniona przez celne aresztowania gestapo, obejmujące najaktywniejszych członków siatki OUN na Bojkowszczyźnie i Ziemi Sanockiej, w tym okręgowego przewodnika Wasyla Mizernego, komendanta policji ukraińskiej w Sanoku.

Ludność ukraińska i polska na terenach Karpat opisywanych w artykule (dane sprzed 1939 r.)⁶

	Ukraińcy/Łemkowie/Bojkowie	Polacy
Powiat leski	38 866	4 620
Powiat sanocki	38 659	10 687
Razem	77 525	15 307

Rozbite struktury ratował Mykoła Radejko „Zorycz”¹³. Nie tylko wywiązał się on z zadania odbudowy terenowych sieci OUN, lecz zaczął także samowolnie formować odrębne załączki grup partyzanckich na pograniczu Beskidu Niskiego i Bieszczadów, pomimo wyraźnych rozkazów Wasyla Sydora „Szelesta”, dowódcy Grupy UPA „Zachid” („Zachód”), zakazujących tworzenia nowych oddziałów z uwagi na możliwość ich łatwego zniszczenia przez nadchodzący front. Duży napływ ochotników, obawiających się przymusowej mobilizacji do armii sowieckiej sprawił, iż w rejonie Czystogaru, Wisłoka Wielkiego, Woli Wyżnej i Karlikowa (wschodni skraj Beskidu Niskiego) powstała pierwsza na tych terenach sotnia ukraińskiej samoobrony. Tworzyła ją miejscowa młodzież łemkowska, uciekinierzy ze wschodu i policjanci zbiegli ze służby władz okupacyjnych. Komendę nad oddziałem objął NN „Jewhen”.

Przy pomocy agentury banderowcy próbowali przeciągnąć na swoją stronę złożony z Ukraińców pododdział Werkschutzu z Iwonicza, lecz Niemcy w porę wykryli ich zamiary i tylko kilku schutzmanom udało się zbiec w góry. Jednakże to brak kadry dowódczej, a nie szeregowych strzelców był główną bolączką rodzącej się bieszczadzkiej UPA. Sytuacji nie poprawiło szczególnie przybycie Danyły Swystela „Weseleho”, dezertera z 14 Dywizji Grenadierów Waffen-SS „Galizien” oraz NN „Łesia”, prawdopodobnie podoficera, przywódcy nieudanego buntu w Iwonicy.

Katastrofalne położenie Wehrmachtu na froncie i zawarcie lokalnych porozumień ukraińsko-niemieckich zapewniło nacjonalistom względny spokój przy tworzeniu i szkoleniu grup leśnych na terenach dzisiejszej Polski. 29 lipca do Wisłoka dotarł Wasyl Mizerny „Ren”, któremu udało się w bliżej nieokreślony sposób opuścić więzienie na Montelupich w Krakowie. Wersja historyków ukraińskich o jego rzekomej ucieczce jest mocno wątpliwa, prawdopodobnie został po prostu wypuszczony wskutek rozmów UPA z Wehrmachtem i Abwehram.

Natychmiast przekazano mu dowodzenie, aczkolwiek nie będąc w pełni sił, wyczerpany podróżą i niewolą, zgodził się jeszcze na pewien czas pozostawić dowództwo w rękach „Jewhena”, ten zaś przeprowadził partyzantów w pasmo Bukowicy na Tokarnię (778 m n.p.m.). Okazało się to nie najlepszą decyzją – zaledwie kilka dni po zmianie dyslokacji obóz sotni został zaatakowany przez jedno z rajdujących zgromadzeń partyzanckich sowieckiej. Nieostrzelani Ukraińcy poszli w rozsypkę, a Sowieci splądrowali obozowisko i, nie przerywając marszu, ruszyli dalej na zachód, w stronę Dukli¹⁴.

Niefortunni wojacy zebrali się na drugi dzień w Wisłoku. Na naradzie dowódców „Jewhen” postanowił opuścić Łemkowsz-



Partyzanci UPA w Galicji Wschodniej. Prawdopodobnie byli żołnierze 14. DGren. Waffen-SS „Galizien” [Fot. zbiory autora]

czynną i przejść w Bieszczady, bliżej doświadczonych zgromadzeń UPA, działających na wschód od Sanu. Sotnia ruszyła na wschód przez Czystogarb i Komańczę, kierując się na Baligród. W drodze w wyższe partie gór spotkała się z grupą bojówkarzy Wasyla Szyszkanyńcia „Bira”, istniejącą w Beskidzie od 1943 r. Tymczasem na pograniczu Bieszczadów i Pogórza Przemyskiego doszło do połączenia grup NN „Lysa” i Wołodomyra Szczyhelńskiego „Burlaki”, zmierzających na południe. „Lys” prowadził ochotników z Pogórza, „Burlaka” – zbiegłych ze służby policjantów¹⁵.

Wspomniane oddziały zebrały się w drugim tygodniu sierpnia między Baligrodem, Cisną a górą Łopiennik (1069 m n.p.m.), tworząc bieszczadzki kureń (batalion) samoobrony. Podczas marszu w Bieszczady Wysokie nowo zmobilizowane oddziały nacjonalistów dokonały szeregu zbrodni na ludności polskiej, zabijając łącznie w różnych miejscowościach co najmniej 176 osób,

MORD W BALIGRODZIE

Zmierzająca na południe sotnia ukraińskiej samoobrony „Burlaki” wykorzystała dezercję słowackiego garnizonu (być może Słowacy uciekli do partyzantki sowieckiej na Łopiennik) i 6 sierpnia wkroczyła do Baligrodu, zajmując miasteczko. Polska ludność znajdowała się wówczas w kościele na mszy. Ukraińcy przystąpili do wyciągania ludzi z domów i ze świątyni, po czym wyprowadzali ich poza obręb zabudowy, kazali kłaść się twarzą do ziemi i strzelali do leżących. Dwaj mężczyźni wyrwali się napastnikom i zbiegli w góry. Rzeź przerwał ksiądz greckokatolicki, który odważnie zagroził własnym ciałem wejście do kościoła i nie pozwolił wywieść kolejnych osób na egzekucję. Ogółem zginęły wówczas 42 osoby¹⁶.

w tym kobiety i dzieci. Szczególnie okrutny charakter miały wydarzenia, które rozegrały się we wschodniej części pow. leskiego. 30 lipca 1944 natychmiast po ucieczce ostatnich żołnierzy niemieckich, zanim żołnierze sowieccy nadeszli, rozpoczęli Ukraińcy urządzać rzeź Polaków i to w gromadzie Leszczowate, Brelików i Wańkowa. Wtenczas wymordowano w barbarzyński sposób całe rodziny będące w domu od dziecka do starca. Pierwsze oddziały armii sowieckiej uratowały wielu Polaków od śmierci, a szczególnie tych, którzy uciekli do lasu przed banderowcami – zapisano w protokole z pochówku ofiar, spisany przez komendanta posterunku Milicji Obywatelskiej Szczepana Lipkowskiego i proboszcza łańciskiego ks. Stefana Czepka. Ciała odnaleziono po dwóch miesiącach. Niektóre zwłoki znaleziono pod stosami drzewa opałowego, inne zarzucone na gnojowisku, a inne jeszcze w zgłiszczach spalonych domów lub na polach i w rowach. Identyfikacje zwłok, które były w sadystyczny sposób zmasakrowane, przeprowadzała na miejscu polska Milicja Obywatelska wraz z polskim proboszczem ks. adm. Czepkiem. Stwierdzam, że Polacy umęczeni w najokrutniejszy sposób. Prawie wszystkie kobiety miały głębokie cięcia nożem lub sztyltem w piersi, dzieci głowy rozbite o ściany, ogólnie biorąc, wszystkim ofiarom bestialstwa powybijano zęby, przekłuto oczy, połamano golenie i ręce oraz przestrelano czaszki i piersi, a Teodor Pysulak miał przerzany tułów na dwie części – czytamy w cytowanym uprzednio protokole¹⁶.

Jeszcze większa masakra miała miejsce 6 sierpnia w Baligrodzie (patrz ramka). Pod Dwernikiem partyzanci ukraińscy zabili siedmioosobową polską rodzinę, a w Two-

rylnem Polkę z dwójką dzieci oraz ukrywającą ją ukraińską rodzinę Gałuszków (4 osoby). Upowcy i członkowie cywilnej siatki OUN-B otwarcie mówili: *Nadszedł taki czas, [że] nie będzie tutaj żadnego Polaka*¹⁷. Do połowy września bieszczadzkie grupy nacjonalistów funkcjonowały jako lokalne bojówki samoobrony i dopiero tego dnia zostały oficjalnie uznane za oddziały UPA przez kierownictwo OUN.

W relacji Modesta Ripeckiego znajduje się zapis negatywnie oceniający „Burlakę” za „samowolną” i „nieprzynoszącą korzyści politycznych” akcję w Baligródzie. Trudno powiedzieć, na ile „Horysław” próbował oczyścić UPA (jako formację) z winy za te wydarzenia, podając wiadomość o samowoli towarzysza broni. Warto jednak nadmienić, iż ofiary mordu uznał za ludzi „pracujących na niekorzyść ludności ukraińskiej” (!), co mocno rzutuje na wiarygodność jego wspomnień, zważywszy fakt, że zabito przypadkowe osoby, w tym wiele kobiet i dzieci. Być może zaatakowanie sowieckiego zgrupowania partyzanckiego na Łopienniku bezpośrednio po wymordowaniu części mieszkańców miasta było także samowolną decyzją „Burlaków”¹⁸.

Bitwa na Łopienniku

Niewielkie grupy dywersyjne przerzucane na niemieckie zaplecze drogą lotniczą pojawiły się w Bieszczadach jeszcze w 1943 r. Dołączali do nich zbiegli z niewoli jeńcy i pojedynczy mieszkańcy Bieszczadów różnych narodowości. Najmocniejszym związkiem taktycznym partyzantki sowieckiej operującym wzdłuż głównego grzbietu Karpat było zgrupowanie partyzanckie ppłk. Michaiła Szukajewa. Ponad 600 dobrze uzbrojonych Sowietów toczyło od końca kwietnia do drugiej połowy czerwca 1944 r. zacięte boje z kureniem UPA dowodzonym przez chor. Wasylą Andrusiaka „Rizuna” i wspierającymi Ukraińców pododdziałami 7 Dywizji Pancerniej Wehrmachtu w Czanym Lesie pod Stanisławowem. Ostatecznie jednak Sowietci zostali zamknięci w kotle i wydostali się z niego za cenę wysokich strat (co najmniej 32 zabitych, 4 ckm, 20 kb), po czym ruszyli w Lasy Majdańskie pod Skolem i Tuchłą. W ślad za nimi wyruszył czarnoleski kureń „Rizuna”. Do kolejnych potyczek doszło m.in. nad Rykowem, Zawadką i Rosochaczem²⁰.

Pod Turzą i Storoną sotnie UPA „Burlawa”, „Junacka” i „Łwy” poszukiwały 14 spadochroniarzy sowieckich. W potyczkach z dobrze wyszkolonymi dywersantami schwytano jednak tylko jednego skoczka za cenę zabitego strzelca²¹. 15 lipca oddziały UPA (być może kureń „Rizuna”) stoczyły bitwę z partyzantką Szukajewa na szczycie Wysokiej (1177 m n.p.m.) w paśmie Menczyła nad wsią Zawadka, zmuszając „czerwonych”



Wschodni skraj Beskidu Niskiego. Na tych terenach sformowano załóżki kurenia Wasyla Mizernego „Rena” [Fot. Damian Markowski]

do odwrotu na zachód²². W walkach nad Rosochaczem sotnie „Rizuna” i „Blahego” miały ponoć zlikwidować aż 60 sowieckich partyzantów i zdobyć dużą ilość uzbrojenia²³.

Trudno jednoznacznie osądzić, czy marsz Sowietów był działaniem przynajmniej częściowo wymuszonym przez porażkę z nacjonalistami, czy też był po prostu kontynuacją wielkiego rajdu karpackiego. Tak czy inaczej, Rosjanie kontynuowali marsz, sprawnie operując przed przesuwanym się na zachód frontem i dokonując szeregu dywersji na liniach komunikacyjnych na Bojkowszczyźnie. Natomiast pod Muczmem i Ustrzykami Dolnymi rozpowszechniali odezwy sekretarza Komunistycznej Partii Ukrainy (bolszewików) Nikity Chruszczowa adresowane do banderowców, wzywające ich do zaprzestania działalności²⁴.

6 sierpnia zgrupowanie Szukajewa rozłożyło się obozem na szczycie Łopiennika. Wiedział o nim „Burlaka” i prawdopodobnie zapragnął rozbić nieprzyjaciela z marszu, bezpośrednio po opuszczeniu Baligrodu, zupełnie lekceważąc zaprawionego w bojach przeciwnika. Nagły atak zaskoczył Sowietów. Według relacji „Horysława” banderowcy wdarli się nawet do ich obozu i zaczęli plądrować opuszczone w popłochu szalasy, zdobywając dużą ilość broni i amunicji²⁵. Ciężar obrony przyjął na siebie oddział Achundowa, który wprawdzie został ranny, lecz wstrzymał pierwszy impet nacierających. Szukajew prędko ochłonął z zaskoczenia, zreorganizował zgrupowanie i rzucił do kontrataku trzy

pozostałe oddziały liczące ok. 500 ludzi. Grupa „Burlaki” została w ciągu dwóch godzin rozproszona, a Rosjanie ścigali rozbitków aż do Radziejowej, odległej o 5 kilometrów od Łopiennika, zdobywając część ukraińskiego taboru. Pobity „Burlaka” zbierał swych ludzi przez dwa dni. Jak się okazało, straty w siłę żywą były nieznaczne i wyniosły ledwie kilku zabitych i rannych²⁶.

Bitwa na górze Łopiennik obnażyła kiepskie wyszkolenie banderowców. Ich pierwsze brawurowe natarcie uzyskało częściowe powodzenie dzięki zapalczywości i wysokiemu morale, ale w dalszej perspektywie cechy te nie mogły zrównoważyć doświadczenia bojowego i lepszego uzbrojenia Sowietów. W drugim tygodniu sierpnia „Burlaka” połączył się z grupą „Rena”, natomiast Szukajew odszedł na Słowację, przyłączając się dwa tygodnie później do sił antyniemieckiego powstania w tym kraju.

Bieszczadzki kureń UPA

Wasyl Mizerny „Ren” objął dowództwo nad nowym kureniem samoobrony w niezwykle ważnej chwili. Oprócz porażki w starciach z sowieckimi partyzantami problemem był konflikt narastający wśród dowódców: okręgowy referent Służby Bezpieczeństwa OUN (Służby Bezpeky OUN) NN „Łuhowyj”, który dołączył do kurenia wraz z silnym oddziałem SB, uważał się za najważniejszą osobę w sztabie i żądał od „Jewhena”, by ten przy każdej zbiórce składał mu raport (choć „Łuhowyj” nie miał stopnia wojskowego). Negatywnie wpływało to na morale kadry dowódczej.

Rezygnując z nękania Szukajewa i Kurnickiego (oddział tego ostatniego obozował w sierpniu na górze Stoły na północ od szczytu Smerek), „Ren” wyprowadził kureń na stoki Bukowego Berda (1312 m n.p.m.), gdzie rozpoczął intensywne szkolenie z zakresu taktyki i broniostwa. Powstańczy batalion przebywał tam od 17 sierpnia do 24 września 1944 r. i rozrósł się do czterech sotni i czoty artylerii przeciwpancernej. Do banderowców dołączyło także kilkudziesięciu uzbrojonych nacjonalistów z frakcji OUN Andrija Melnyka.



Wołodymyr Szczyhel'skyj „Burlaka”, dowódca jednej z bieszczadzskich sotni UPA. [Fot. A.B. Szczesniak, W.Z. Szota, Droga do nikąd...]

„Ren” pragnął jak najszybciej otrzymać zgodę dowództwa na formalne utworzenie kurenia, który już istniał, więc w połowie września wysłał na wschód delegację złożoną z Wołodymyra Szczyhelskiego „Burlaki”, NN „Bulby”, Wasyla Szyszkanyńcia „Bira” i Modesta Ripeckiego „Horysława”. Wyśłannicy odnaleźli dowództwo UPA w Górach Sanocko-Turczańskich i przedstawili prośbę Wasylowi Sydorowi „Szelestowi”. Dowódca UPA-„Zachid” nie był zachwycony samowolnym sformowaniem dużego oddziału, w ostateczności zgodził się jednak powierzyć Mizernemu komendę i dać mu wolną rękę w działaniach do czasu przejścia frontu. Tymczasowo podporządkował mu również siedem innych sotni z Bieszczadów Wschodnich, tym samym powierzając dowództwo nad najsilniejszym w tym czasie zgrupowaniem UPA w Karpatach²⁷.

Oprócz zgody na przejście dowództwa „Ren” otrzymał szereg ogólnych wskazówek odnośnie dalszej działalności. „Szelest” zabronił mu podejmować pertraktacji z wycofującymi się Niemcami pod groźbą postawienia przed sądem polowym, zakazał walki z jednostkami węgierskimi, z którymi osiągnięto lokalne porozumienie. Banderowcy mieli także nie atakować napotkanych oddziałów Armii Krajowej i polskiej ludności cywilnej, brak jednak szczegółów na temat ewentualnego zawieszenia broni pomiędzy UPA i AK w Bieszczadach. Jednocześnie ostro skrytykowano atak na Polaków w Baligrodzie²⁹.

Struktura kurenia „Łemkowszczyzna”, wrzesień 1944 r. (w nawiasach podano liczebność wybranych oddziałów)

SZTAB
Sotnia „Weselocho” (159)
Sotnia „Bulby” (179)
Sotnia „Burlaki” (159)
Sotnia „Jewhena” (300)
Sotnia „Iskry” (149)
Sotnia „Osypa” (139)
Sotnia „Bajdy” (269)
Sotnia „Neczaja” (239)
Sotnia „Hromenki” (259)
dwie czoty „Czornocho” (70)
Włączywszy oddział członków zbrojnego podziemia OUN „Horbowa” (129), czotę dział ppanc. „Tarasa” (44) i pododdział WPZ „Puchacza” (15), stan kurenia wynosił 2 110 partyzantów ²⁸ .

Niewykluczone, że udzielając nagany sotennemu „Burlace” za zaatakowanie cywilów w Baligrodzie, dowódca UPA-„Zachid” nie wiedział o jeszcze strasliwszej zbrodni dokonanej przez podkomendnych „Rena” przy leśniczówce Brenzberg (patrz ramka). Krytyka zbrodni baligrodzkiej przysłała zdecydowanie za późno, wątpliwe zresztą, by była szczerą, zważywszy wcześniejsze i późniejsze antypolskie operacje UPA, za które odpowiedzialność ponosił „Szelest” i jego dowódcy.

Rajd na wschód

Na przekór rozkazom polecającym podział zgrupowania na małe grupy i „przeskoczenie” linii frontu przy jak najmniejszych

ZBRODNI NA BRENZBERGU

15 sierpnia bojówka SB OUN „Puchacza”, wspomagana być może przez inne oddziały banderowskie szkolące się na pobliskim Bukowym Berdzie, napadła na kilkanaście polskich rodzin chroniących się przed terrorem nacjonalistów w leśniczówce Brenzberg w paśmie Jeleniowatego (907 m n.p.m.). Mord miał szczególnie okrutny charakter, ponieważ Polacy zostali uśmierceni przy użyciu broni białej lub narzędzi gospodarczych. Upowcy zamordowali wówczas co najmniej 74 osoby – mężczyzn, kobiet i dzieci³⁰.

stratach, mając na uwadze zachowanie sił do walki partyzanckiej przeciwko Związkowi Sowieckiemu, „Ren” uznał, że sytuacja nie sprzyja takiemu przedsięwzięciu i postanowił czekać na rozwój wydarzeń na Bukowym Berdzie. Dla zachowania pozorów rozpuścił do domów część ochotników pochodzących z okolicznych wiosek, nie chcąc obciążać się masą niedoświadczonych partyzantów. Zdemobilizowani przyjęli decyzję dowódcy z dużym rozczarowaniem. Aby zwiększyć mobilność kurenia, zbudowano dwukołowe taczanki dla karabinów maszynowych, przerabiając odpowiednio niektóre wozy taborowe. Przygotowano też cięższe podwozy dla trzech lekkich dział ppanc. będących na wyposażeniu czoty (plutonu) artylerii. Na początku września do sztabu „Rena” zgłosiło się sześciu młodych oficerów, absolwentów Szkoły Oficerskiej UPA „Ołeni” („Jelenie”). Obawiając się ich niedoświadczenia, Mizerny przydzielił im jedynie funkcje podoficerów i wychowawców³¹.

25 września kureń opuścił Bukowe Berdo i zszedł w dolinę Sanu do Tarnawy, łącząc się z siedmioma wschodniobieszczadzkiimi sotniami i tworząc potężne zgrupowanie partyzanckie liczące ponad 2 tys. powstańców, uzbrojonych (według danych agentury NKWD) w co najmniej 8 ciężkich karabinów maszynowych, 35 ręcznych karabinów maszynowych, 3 moździerze, 3 działka ppanc., pistolety maszynowe, karabiny i granaty³². Doszło do skrajnie odmiennej sytuacji niż ta, do której dążyło dowództwo UPA. Zamiast rozproszyć kureń na pododdziały i „przeskoczyć” front, „Ren” ruszył na wschód w gotowości bojowej, prowadząc zgrupowanie trudno dostępnymi szlakami. Na odprawie uznał, że dynamicznie zmieniająca się sytuacja i tak wymusi działanie adekwatne do potrzeb chwili, w związku z czym opracowanie gruntownego planu i trzymanie się jego założeń pozbawione jest sensu³³.

Operacja „Sturmwind I” lub „Sturmwind II”. Stoją od lewej: Iwan Jakowlew, d-ca oddziału im. Budionnego, mjr Mieczysław Moczar „Mietek”, d-ca II Obwodu AL, Kuprian Szubicz, szef sztabu oddziału im. Stalina, Mikołaj Kunicki, d-ca oddziału im. Stalina. Południowa Lubelszczyzna, wiosna 1944 r. [Fot. zbiory Narodowego Archiwum Cyfrowego]



Przeprowadziwszy się przez San, batalion UPA przemierzał Bieszczady Wschodnie, klucząc w wysokich partiach górskich i z wolna wyczerpując zapasy żywności. Współdziałanie z frontową jednostką armii węgierskiej umożliwiło banderowcom przekroczenie linii frontu bez walk z siłami Osi, ale konna czota zwiadu prawie natychmiast wpadła w zasadzkę czerwonoarmistów i została doszczętnie rozbita. Dla utrudnienia pościgu „Ren” podzielił kureń na dwa mniejsze bataliony, zostawiając przy sobie cztery sotnie, a pozostałe powierzając „Jewhenowi”. Próbował też akcji ofensywnych. Z marnym skutkiem: zupełnym fiaskiem zakończył się atak na centrum rejonowe Perehińsko, zaś nawiązanie (po długiej przerwie) łączności z dowództwem UPA zaowocowało rozkazem przejścia na Bukowinę lub powrotu na Łemkowszczyznę, czyli w Bieszczady i Beskid Niski. „Ren” wybrał drugą możliwość. Znał teren, orientował się w lokalnej sieci OUN, a wreszcie mógł liczyć na wsparcie przynajmniej części ludności ukraińskiej, co nie było pewne na Bukowinie.

27 października kureń „Rena” wyruszył w drogę powrotną w Bieszczady Zachodnie. Tym razem nie maszerował już sam, gdyż tropiły go grupy operacyjne z Rajonnych Otdielów (Oddziałów Rejonowych) NKWD wsparte pododdziałami Prikordonnych Wijsk NKWD (Wojsk Przygranicznych) oraz Istriebitielnych Batalionów (Batalionów Niszczycielskich). Na przełomie listopada i grudnia 1944 r. kureń został rozgromiony w kilku bitwach w odległości kilkudziesięciu kilometrów od nowej granicy polsko-sowieckiej, u samej mety rajdu, po przejściu ok. 400 kilometrów w 55 dni. Według dokumentów sowieckich łączne straty UPA wyniosły aż 469 poległych i 25 wziętych do niewoli. Żołnierze Wojsk NKWD zdobyli granatnik, 2 ckm, 22 rkm, 23 pm, 281 kb, 16 pistoletów, 24 tys. naboju, 30 min i 22 konie³⁴.

Nawet jeśli straty ludzkie nacjonalistów podane przez NKWD były zawyżone, wydaje się, iż tylko nieznacznie. Wskazuje na to ilość zdobytej przez Sowieców broni. Eliminacja znacznej części sił kurenia „Łemkiwszczyna” wpłynęła na znaczące osłabienie sił UPA na ziemiach powojennej Polski na początku 1945 r. i bez wątpienia osłabiła ukraińskich nacjonalistów przed przystąpieniem do decydujących walk z Polakami.

„Mucha” przybywa w Karpaty

Oddział Partyzancki im. Józefa Stalina dowodzony przez Polaka, Mikołaja Kunickiego „Muchę”, nie miał łatwego życia w lecie 1944 roku. Ciężkie walki z jednostkami



Polany pod Smerekiem. W głębi po prawej stronie widoczna góra Stoły [Fot. Łukasz Bielatowicz]

Wehrmachtu, żandarmerii i kałmuckimi realizującymi operacje przeciwpartyzanckie Sturmwind I i II w Lasach Janowskich i Puszczy Solskiej kosztowały partyzantów 57 zabitych, rannych i zaginionych, co oznaczało dlań straty sięgające 30% stanu. Wyrwawszy się z kleszczy, Kunicki poprowadził swoich ludzi w kompleks leśny na zachód od Lwowa. I tam nie dane im było odpocząć i nabrać nowych sił: Niemcy tropili ich jak zwierzynę, usiłowali osaczyć i zniszczyć przy każdej okazji. Ale „zwierzyna”, choć osłabiona głodem i forsownymi marszami, zachowała kły i umiała kąsać. Płonęły rozbite posterunki policji ukraińskiej, wylatywały w powietrze mosty i tory kolejowe, milkły przecięte druty telefoniczne. Widząc jedyną szansę na utrzymanie oddziału w całości w przejściu w mniej dostępny teren, Kunicki postanowił przedzierać się w Karpaty. W drugiej połowie lipca stanął u wrót Gór Sanocko-Turczańskich.

Już w Bieszczadach szczęście odwróciło się od „Muchy”. W Jureczkowej Sowieci wpadli na oddział niemiecki wsparty czołgami lub samochodami pancernymi. W nierównym starciu padło trzech partyzantów i dwie sanitariuszki. Po niepomyślnym boju oddział wycofał się w dolinę Sanu, a miejscowi Ukraińcy ograbili zwłoki i zbezcz-

ścili je, kładąc nagie ciała zabitych mężczyzn na szczątkach kobiet. Wobec kolejnej porażki pod Czarną Kunicki zdecydował się odskoczyć na główny grzbiet Otrytu (939 m n.p.m.) i zająć pozycje obronne na wierzchołku z uwagi na wyczerpanie ludzi i koni. Zaledwie jednak wdrapali się na wierzchołek, półżywi ze zmęczenia, spadło na nich uderzenie ścigających ich Niemców. Atak odparto, ale nie było mowy o odpoczynku.

Oddział ruszył na zachód, wlokąc się ostatkiem sił. Między Zatwarnicą a Krywem przeszedł na drugi brzeg Sanu i rozpoczął podejście na górę Stoły (968 m n.p.m.). Mikołaj Kunicki tak opisał te ciężkie chwile w swym pamiętniku: *Na koniach siedzieli ranni przywiązani do siodła i w milczeniu znosili okropne bóle, od czasu do czasu zgrzytali zębami, ale jęku żaden nie wydał. [...] Marsz trwał przez całą noc. Konie i ludzie byli tak zmęczeni, że partyzanci czekali się na czworakach, a konie kładły się z wyciągniętymi nogami, jak nieżywe. Już słońce wzeszło, a dopiero czwarta część oddziału zajęła stanowiska na górze Stoły, reszta dochodziła się około godziny 10.*

[...] Kto nie widział człowieka naprawdę zmęczonego, miał go okazję zobaczyć na górze Stoły. Byliśmy bez obuwia i na wpół ubrani. Prawie dwa miesiące w ciężkich bitwach i najcięższych marszach wydarliśmy się ze wszystkiego. Na nagich ramionach broń żelazna do kości obdarta ciało, na łokciach i kolanach mieliśmy krwawe strupy i wrzody. Z popękanych stóp sączyła się krew. Kto miał nowe buty, tak odparzył nogi, że wraz z onucą schodziła mu skóra. Ludzie odmawiali mi posłuszeństwa, a niektórzy zwracali się do mnie z prośbą: „Dowódco, dobij mnie!”³⁵.

MIKOŁAJ KUNICKI „MUCHA”

Urodził się 18 listopada 1918 r. w rodzinie poleskiej szlachty zagrodowej. W czasie wojny 1939 r. bronił Warszawy. Wzięty do niewoli, zbiegł z konwoju jenieckiego i powrócił w ojczyste strony. W 1942 r. wstąpił do policji pomocniczej zwalczającej UPA. Wobec odmowy niemieckiego dowództwa batalionu wykonania odwetu na Ukraińcach za wycinanie w pień polskich miejscowości, zdezerterował z całą kompanią, złożoną w większości z Polaków, likwidując wcześniej oficerów.

Po przejściu „do lasu” podporządkował się partyzantce sowieckiej, przyjął pseudonimy „Michalski” i „Mucha”. Jako komendant oddziału liczącego ok. 200 osób (Białorusinów, Polaków, Rosjan, Ukraińców) walczył z Niemcami i UPA na Polesiu, Wołyniu, Roztoczu, Rzeszowszczyźnie i w Karpatach Wschodnich. Wziął także udział

w największej bitwie partyzanckiej na ziemiach powojennej Polski na Porytowym Wzgórzu w Lasach Janowskich, współdziałając z jednostkami Armii Ludowej, Armii Krajowej i Narodowej Organizacji Wojskowej. Był zwolennikiem przeprowadzania akcji odwetowych w odpowiedzi na zbrodnie UPA.

Po przebicciu się przez front rozpuścił część oddziału złożoną z bieszczadzkich Polaków, a z resztą wyruszył w Drohobyckie, zwalczając ukraińską partyzantkę jako formację podległą NKWD. Po wojnie wystąpił jako świadek obrony na procesie żołnierza AK-NOW por. Franciszka Przysiężniaka „Ojca Jana”, z którym współdziałał w walkach z Niemcami, za co został aresztowany przez bezpiekę. Do śmierci wracał w Bieszczady, gdzie miał wielu przyjaciół z czasu wojny. Zmarł 5 lipca 2001 r.



Oddział Partyzancki im. Stalina w Bieszczadach, jesień 1944 r. [Fot. zbiory autora]

Tak potrzebny dzień wytchnienia partyzanci spędzili niemal nie podnosząc się z ziemi, posilając się borówkami obficie porastającymi wierzchołek Stołów. W następną noc na prośbę Kunickiego, wysłaną przez radiostację do Ukraińskiego Sztabu Partyzanckiego, samoloty sowieckie dokonały zrzutów na polany położone między Stołami a Smerekiem (1222 m n.p.m.), dostarczając oddziałowi konserw, sucharów, słoniny, kaszy, cukru, soli i mąki oraz po 100 par butów, skarpet i mundurów. Kolejnej nocy zrzut powtórzono, a z zasobników odebrano amunicję i lekarstwa. Pomoc lotnicza okazała się zbawienna dla odzyskania przez oddział sprawności bojowej. Partyzanci podnieśli się na duchu, widząc, iż dowództwo o nich nie zapomniało³⁶.

Przybycie w Bieszczady oddziału im. Stalina było brzemiennie w skutkach dla grupy samoobrony dowodzonej przez por. Pawłusiewicza, znajdującej się w niewielkiej odległości od góry Stoły. Komendant samoobrony zwrócił się do Kunickiego z prośbą o pomoc. „Mucha” zgodził się przyjąć w swe szeregi uzbrojonych partyzantów jako 4 kompanię oddziału, a ludności polskiej obiecał schronienie w warownym obozie. *Był to poniekąd ciężar dla oddziałów, ale i wielka pomoc. Stare kobiety szyły, cerowały ubrania, prały białiznę, panny opiekowały się rannymi i chorymi, były zatrudnione w kuchni. Starzy mężczyźni reperowali uprzęż, siodła, wozy i paśli było przeznaczone na rzeź, maskowali namioty, w razie pojawienia się samolotów gasili ogniska, konie z polan spędzali do lasu, zbierali chrust na ogniska itd.* – wspominał sowiecki dowódca³⁷.

Funkcję kapelana oddziału (sowieckiego!) objął ksiądz Stanisław Gołdasz z Wołkowyi. „Mucha” polecił mu również objąć opieką uchodźców. Ksiądz stał się osobą formalnie odpowiedzialną za „cywilne” sprawy

obozu. Pobyt na szczycie nabierał z wolna cech normalnego życia, ludzie starali się dostosować do niezwyklej sytuacji. „Mucha” zgodził się, by lekarz oddziału leczył mieszkańców górskich wiosek niezależnie od ich narodowości, choć ze względów bezpieczeństwa doktor przyjmował pacjentów w pewnym oddaleniu od obozu.

Kilka dni wytchnienia pozwoliło sowiecko-polskiemu oddziałowi na przygotowanie się do decydującej próby, a ta miała nadejść niebawem. Na przełomie lipca i sierpnia Armia Czerwona stanęła u wrót Bieszczadów, zdobywając Lesko i Sanok. Odcinka Karpat od Komańczy po San bronił niemiecki XI Korpus Armii w składzie dwóch dywizji piechoty (254. i 168.) z 1 Armii Pancernej. Niemcy nie mogli tolerować na swym bezpośrednim zapleczu większej grupy partyzantów. Nad oddziałem „Muchy” miała niebawem zawisnąć groźba zagłady.

Góra Stoły – partyzancki szczyt

Pokrzepiony zrzutami Kunicki nie zamierzał beczynnie czekać nadejścia frontu i starał się zwalczać pozostałości niemieckiej administracji, ocalałe po przejściu zgrupowania Szukajewa. Wsparcie miejscowych Polaków zapewniało mu niezbędną wiedzę o górskich terenach, potrzebną do prowadzenia skutecznych uderzeń. W odwecie za groźby nacjonalistów pod adresem ludności polskiej, Sowietci rozklejali we wsiach odezwę ostrzegającą przed aktami przemocy, zapowiadając zabicie 10 rodzin ukraińskich za każdą zamordowaną polską rodzinę³⁸.

Oddział nie próżnował. Po utworzeniu 4 kompanii z 60 członków samoobrony bieszczadzkiej, jego stan wzrósł do 250 ludzi (nie licząc setek uchodźców przebywających w obozowisku). „Mucha” zniszczył strażnicę Grenzschutzu w Wetlinie, likwidując

podobno aż 67 Niemców (co nie wydaje się prawdopodobne), przerwał linię telefoniczną na szlakach: Ustrzyki Górne-Ustrzyki Dolne, Cisna-Baligród i Baligród-Lesko, przejmował kontyngenty przeznaczone dla władz okupacyjnych, zaś 29 lipca wysadził umocnienia połowe przygotowywane przez armię słowacką³⁹.

Mniej szczęśliwy przebieg miał rajd na Zakarpacie. Podkomendni Kunickiego dotarli co prawda pod Użgorod, ale znajdujące się tam jednostki węgierskie aktywnie przystąpiły do kontrakcji. Nie pozyskano też sympatii miejscowej ludności, powszechnie donoszącej Węgrom o posunięciach partyzantów⁴⁰.

13 sierpnia jeden z pododdziałów sowieckich ostrzelał w Wołkowyi kolumnę niemieckich motocyklistów. Łupem napastników padł motocykl. Prowadzone przez polskich przewodników partyzanckie kompanie zeszyły z gór i stoczyły w Polanie zwycięską potyczkę z grupą własowców lub rozbitków z dywizji Waffen-SS „Galizien”, biorąc 18 jeńców i zdobycz wojenną w postaci cekaemu, 2 pm i 18 kb przy stratach własnych wynoszących dwóch lekko rannych⁴¹.

Nieustannie trafiały się potyczki z banderowcami z kurenia „Rena”, acz po niepowodzeniach w bitwie na Łopienniku bieszczadzkie sotnie skupiły się na szkoleniu młodych strzelców, nie próbując ponownie przejąć inicjatywy. Pod Terką nacjonalisci schwytali dwóch „bojcow” z konnego zwiadu „Muchy”. Jeden z jeńców wyrwał się tuż przed egzekucją i okaleczony zdołał powrócić na górę Stoły. Por. Pawłusiewicz pisał o tym zdarzeniu: *Strach było patrzeć na zmaltretowanego człowieka [...] Spod paznokci opuchniętych rąk nasz lekarz wyjmował mu kawałki połamanych igieł. W pięty wbijano mu, jak opowiadał, gwoździe rozgrzewane w ogniu do czerwoności,*



Do dziś można podziwiać na Chryszczatej dobrze zachowane okopy z I wojny światowej [Fot. zbiory autora]

zaciskano mu powrozem szyję i bijąc go po nagich plecach sękatymi kijami, kazano śpiewać. W identyczny sposób obchodzono się z drugim⁴².

Element brutalności walk partyzanckich w Galicji Wschodniej był w mniejszym lub większym stopniu obecny u wszystkich stron konfliktu. Niemcy i Węgrzy bezlitośnie pacyfikowali miejscowości podejrzane o wspieranie ruchu partyzanckiego, tak sowieckiego czy ukraińskiego, jak i polskiego. Sowietom nie zwykli okazywać litości schwytanym Ukraińcom i Niemcom. W swoim pamiętniku „Mucha” kwitował najczęściej wzięcie jeńców zwrotem, iż po przesłuchaniach spotykała ich „należyta kara”. Nietrudno domyślić się, co miał na myśli. Brutalne i obfitujące w ofiary cywilne bywały też niektóre akcje odwetowe polskiej samoobrony, oddziałów AK, BCh, NSZ i (już po wojnie) Wojska Polskiego, choć należy otwarcie podkreślić, że zbrodniczy charakter działań UPA prowadzonych na masową skalę wielokrotnie zdystansował zbrodnie partyzancki sowieckiej i polskiej.

Wydaje się, że najpoważniejszym sukcesem oddziału im. Stalina w czasie walk w Bieszczadach było umożliwienie sowieckiemu lotnictwu zaatakowania sztabu 168 DP w wiosce Berezka. Kunicki poinformował Ukraiński Sztab Partyzancki o rozpoznaniu dokładnego miejsca postoju sztabu 168 DP i zaproponował zniszczenie go przez samoloty, nakierowane z ziemi przez partyzantów. Otrzymał zgodę na przeprowadzenie tej śmiałej akcji i o umówionej porze wysłał sześciu ludzi ubranych w mundury niemieckie w pobliże budynku, gdzie znajdowało się dowództwo 168 DP. Ich zadanie polegało na wskazaniu celu lotnikom.

O godzinie 15 ujrzeli samoloty, których naliczyli 9 sztuk. Pierwsza, druga i trzecia para rakiet zaszczyły w powietrzu. Samoloty lecące na wysokości 1,5-2 km zaczęły spadać na wioskę, jakby je kto sznurkiem ściągał na ziemię, i prażyły po zabudowaniach.

[...] *Od pierwszych strzałów sztab i okoliczne domy ogarnięte zostały płomieniami. Krzyk Niemców, rżenie koni i huk strzałów zlewały się razem. [...] Bombardowanie i ostrzeliwanie z pokładowej broni maszynowej trwało około 20-30 minut – pisał Kunicki⁴³. Akcja zakończyła się powodzeniem – zdaniem wywiadowców oddziału, wielu sztabowców 168 DP zostało wyeliminowanych. Dywersanci szczęśliwie dla siebie wykorzystali wywołane przez nalot zamieszanie i wrócili do obozu w komplecie.*

„Mucha” nękał Niemców, zwyciężał w potyczkach, zadawał straty, ale wiedział, że w miarę bezpieczny pobyt na górze Stoły musi wkrótce się skończyć i z ewentualnej oblawy nie będzie w stanie wyprowadzić z matni taboru z cywilami. Nadał na „Wielką Ziemię” radiogram z prośbą o wydanie zgody na przebicie się przez front, motywując

ją chorobą serca. Przezornie nie meldował o przygarnięciu dużej grupy bezbronných ludzi, co nie mogło zostać pozytywnie odebrane przez mocodawców, którym zależało wyłącznie na efektywnych operacjach bojowych. Dowódca Ukraińskiego Sztabu Partyzanckiego, gen. Timofiej Strokacz, zezwolił na przejście frontu, postawił jednak jeden warunek. Otóż „Mucha” miał wydzielić z oddziału grupę 60 dobrze uzbrojonych partyzantów, wyznaczyć dla niej komendanta i wysłać w rajd do ogarniętej powstaniem Słowacji. Kunicki miał być też obarczony odpowiedzialnością za dokonania nowego dowódcy.

Wiadomość o mającym nastąpić podziale (na przewidzianych do ewakuacji i włączonych do grupy rajdowej) spowodowała spadek morale partyzantów. Dawało o sobie znać zmęczenie długimi miesiącami walk i nieustannego życia w napięciu, każdy chciał znaleźć się w grupie opuszczającej tyły nieprzyjaciela. Jedni zaczęli symulować choroby, licząc na wykluczenie z grupy rajdowej, inni otwarcie grozili buntem, mówiąc, że „dowódca Kunicki wysyła nas na śmierć”⁴⁴.

Front zbliżył się na kilkanaście kilometrów do góry Stoły, a w doliny zaczęły ściągać wojska niemieckie. Należało szybko podjąć decyzję, by nie znaleźć się w sytuacji bez wyjścia. Brak chętnych do wyruszenia na Słowację skłonił „Muchę” do wymaszerowania całością oddziału, bez dzielenia sił. Tabor z ludnością miał iść razem z nimi. Partyzanci sformowali ubezpieczoną kolumnę i skierowali się na zachód. Zostawiali za sobą opuszczone obozowisko-do niedawna jeszcze dom, i groby kolegów. Operując z góry Stoły, stracili co najmniej czterech zabitych i dziewięciu rannych, co nie stanowiło wysokich strat w porównaniu do poprzednich miesięcy działań w Lasach Janowskich, Puszczy Solskiej i na Ziemi Lwowskiej.

Marsz na zachód nie należał jednak do łatwych. Pokonanie stromych stoków Łopiennika okupiono dużą ilością potu i zmęczenia. Na każdy wóz przypadało po sześć koni pociagowych, a zwierzętom i tak pomagać musieli partyzanci. Prowadzono też stado bydła pochodzącego z bojkowskich wsi. Kolumna stała co trzy kilometry na odpoczynek. Wreszcie Sowietom i Polacy dotarli na wierzchołek Łopiennika, ponownie zakładając obóz⁴⁵.

„Tu, na Chryszczatej...”

Stojąc na górze Łopiennik, widzimy już na własne oczy zbliżający się front. Niemcy stawiają zacięty opór. Bronią się w umocnionych okopach na północnym stoku góry Chryszczata. Armia Czerwona chwilowo na tym odcinku zostaje powstrzymana. Front przybiera charakter walk pozycyjnych, a my znajdujemy się tuż na tyłach Niemców – pisał we wspomnieniach por. Pawłusiewicz⁴⁶.

Bliskość linii frontu nie przeszkodziła Kunickiemu w dalszym szarpaniu przeciwnika. Na nieszczęście dla jednostek zaopatrzeniowych 168 DP, nie dość, że droga gruntowa z Cisnej do Baligrodu była niebezpieczna i pełna wybojów, to znalazła się pod pilną kontrolą partyzantów. Na początku września w zasadzkę „Muchy” wpadła kolumna siedmiu samochodów. Kunicki tak zapamiętał huraganowy ostrzał, gradem pocisków strącający wozy do rowów: *Broń maszynowa zagrała, komendy już nie było słychać. Tylko jednolity huk i dym. [...] Od naszych kul [przeciw]pancerno-zapalających zapaliły się samochody. Baki benzyny zaczęły pękać, a benzyna zapalała się w powietrzu i na ziemię tryskał już ogień. [...] Walka przybierała na sile, poszły w ruch granaty⁴⁷.*

„Leśni” odnieśli całkowite zwycięstwo: nie ponosząc strat, zlikwidowali 28 niemiec-



Żołnierze Armii Czerwonej w Galicji Wschodniej, lato 1944 r. [Fot. zbiory autora]

kich żołnierzy, a dwóch wzięli do niewoli (w tym podpułkownika, intendenta 168 DP). Spalili 6 samochodów ciężarowych i 1 osobowy, zdobyli cekaem, 2 rkm 7 pm, 17 kb, amunicję, granaty i 4 konie. Kapitan osobiście przesłuchiwał pojmanego oficera. Notabene, dał mu podczas rozmowy słowo oficera, że w zamian za podanie informacji o macierzystej dywizji zachowa życie. Słowa nie dotrzymał⁴⁸.

Śmiała akcja wymusiła kolejną zmianę miejsca postoju i w noc po zasadzce oddział im. Stalina przebił się na zachód przez pozycje niemieckie ciągnące się wzdłuż wspomnianej wyżej drogi. W decydującej chwili natarcia pluton żołnierzy węgierskich przeszedł na stronę atakujących i otworzył ogień do Niemców. Kiedy po przeskoczeniu drogi partyzanci 4 kompanii liczyli ludność cywilną, okazało się, że brakuje matki z pięciorgiem dzieci. Por. Pawłusiewicz zabrał kilku ochotników i wrócił na pobojuwisko, odnajdując „zguby” błędzące po chaszczach i bezpiecznie dotarł z nimi do reszty oddziału. Aby opóźnić ewentualny pościg, na drodze pozostawiono zamaskowaną minę⁴⁹.

Nad ranem samoloty Luftwaffe zbombardowały Łopiennik, a szczyt został opasany przez tyraliery Wehrmachtu. Za późno. Góra była opuszczona. Powiódł się jeszcze jeden fortel „Muchy” – przed odejściem rozpalono na polanach i w lasach ogniska imitujące duże obozowisko. Tymczasem Sowieci byli już na Wołosaniu (1071 m n.p.m.) i prowadzili rozmowy z oficerem słowackim dotyczące dołączenia do jego zbuntowanej jednostki, idącej na pomoc powstańcom. Ostatecznie zamiar ten spalił na panewce, gdyż Słowacy zostali rozbici przez wojska tłumiące powstanie. Dowiedziawszy się o tym, gen. Strokacz wydał tak oczekiwane pozwolenie na przebiecie się przez front całością oddziału⁵⁰.

„Mucha” przeniósł się na Chryszczatą (997 m n.p.m.), skąd do wysuniętych pozycji Armii Czerwonej miał w linii prostej nie więcej niż kilka kilometrów. Drogę do sojusznicznych wojsk blokowały jednak sta-

nowiska niemieckie na północnych stokach góry. Niemcy nie zdawali sobie sprawy z zagrożenia, jakie stwarza im bliskie sąsiedztwo Sowietów, a niewykluczone, że zachowywali się biernie, nie mając sił wystarczających do zniszczenia czyhającego im pod bokiem nieprzyjaciela, licząc na podobną neutralność z przeciwnej strony. Kunicki szybko rozwiązał te wątpliwości: w drugiej połowie września wydzielona grupa partyzantów (48 ludzi) zaatakowała pododdział rzeźniczy Wehrmachtu kwaterujący w Rabem. W potyczce zginęło 13 żołnierzy niemieckich, a trzech dostało się do niewoli. Zdobyto 16 kb, pistolety, 4 konie i 210 sztuk bydła. Ranne lub zabite bydło przekazano miejscowej ludności⁵¹.

Zwycięska potyczka wpłynęła na poprawę aprowizacji partyzanckiego obozowiska na Chryszczatej, urządzonego w oparciu o dobrze zachowane umocnienia z 1914 i 1920 r. Mimo to stan psychiczny partyzantów wydawał się pogarszać z każdym dniem. Napięta struna mogła wreszcie pęknąć i zaowocować rozkładem zgrupowania. Palenie ognisk było zabronione, zakazano nie tylko śpiewu, ale i głośniejszych rozmów. Pozostawali nie niepokojeni przez 10 dni od czasu przybycia z Wołosania. Jedenastego dnia silny niemiecki patrol dotarł w pobliże obozu. Niemcy zostali z łatwością odrzuceni, ale obóz na Chryszczatej został zdemaskowany. *Tu, na Chryszczatej, rozstrzygną się losy naszego oddziału* – powiedział ponoć „Mucha” po wykryciu zgrupowania przez nazistów. Nie mogąc dalej czekać, wysłano za front grupę zwiadowców w celu uzgodnienia przebiegu operacji przebicia się na północ. Kunicki tak przywoływał w pamięci nerwową naradę ze sztabem: *Gdy omawiałem z dowódcami plan działania, podniósł się dowódca plutonu 2. kompanii, Zieliński Michał, podał mi rękę i powiedział:*

– *Do widzenia, dowódco, może się już nie zobaczymy.*

~ *Co to ma znaczyć? – spytałem.*

– *Pewnie mnie dzisiaj zabiją, to chcę się pożegnać.*

– *Dowódco 2. kompanii! – wrzasnąłem wściekły. – Zdjąć Zielińskiego z zajmowanego stanowiska dowódcy plutonu, a na jego miejsce wyznaczyć sierżanta Mieluszkina Piotra. Zielińskiego wcielić do drużyny jako zwykłego partyzanta, a w czasie bitwy, jeżeli okaże chęć do dalszej paniki, bez namysłu rozstrzelać.*

Ledwo skończyłem mówić, usłyszałem trzask, powtarzający się kilkakrotnie; to Sonia, sanitariuszka ze zwiadu konnego, odrąbywała mięso od kości.

– *Dawać ją tu!*

Komendant plutonu ochrony sztabu, Bujan Timofiej, przyprowadził Sonię, która się tłumaczyła, że zapomniała o rozkazie. Za nieposłuszeństwo, za narażenie całego oddziału na niebezpieczeństwo, rozkazałem ukarać ją karą chłosty 25 nahałek. Ksiądz Gołdasz zasłonił rękami twarz i odwrócił się. Za długi pobyt Soni w partyzantce i dobre sprawowanie się zmniejszyłem karę do 3 nahałek. Rozkaz wykonano⁵².

Los partyzantów i cywilnych Polaków zależał teraz od powodzenia misji zwiadowców. Ruszyli w dwóch trzyosobowych grupach zaraz po zapadnięciu zmroku, brnąc korytem wezbranego ulewą potoku. W razie śmierci jednego pozostali mieli kontynuować marsz. Prowadził 17-letni Polak z Bieszczadów, Emanuel Jastrzębski. Sprzyjały im deszcz i ciemności. Szli powoli, bowiem mętna, wzburzona woda sięgała im miejscami aż do pasa, spowalniając ruchy. Pędzący nurt wyrывał z dna mniejsze kamienie i usiłował zwalić z nóg. Przy pierwszej linii okopów usłyszeli głosy Niemców. Nagle w górę strzeliła rakietka i oświetliła stok. Przerażeni myślą, że zostali wykryci, zanurzyli się po szyję, jednakże nie zostali dostrzeżeni. Przed świtem byli już po sowieckiej stronie frontu i przekazywali wiadomości od „Muchy”⁵³.

Był dzień 29 września 1944 roku. Zbliżał się poranek, gdy pozostali na Chryszczatej zaczęli tracić nadzieję na ocalenie. Mgła wstawała białym całunem z bukowych lasów. Front huczał odgłosami walki, żyjąc swym codziennym krwawym życiem. *Godziny mijają... Któż by odgadł, od których strzałów zginął Jastrzębski i jego towarzysze? – wątpił dowódca 4 kompanii, por. Pawłusiewicz⁵⁴. A jednak stało się inaczej. O godz. 6:30 radiotelegrafistka oddziału odebrała rozkaz uderzenia o godz. 9.00 na podany odcinek frontu. Kunicki w pośpiechu wydał rozkazy. W pierwszym rzucie miały iść trzy kompanie sowieckie, czwartej kompanii przeznaczył osłonę tyłów i pozostawanie w odwodzie.*

O siódmej trzydzieści Sowieci otworzyli huraganowy ogień artyleryjski na okopanych Niemców. Ogień skierowany był na odcinek, którym mieliśmy się przedzierać przez linię frontową [...]. Niesamowity huk wstrząsnął okolicznymi lasami. Echo tej



4 kompania oddziału im. Stalina po przybyciu do Wołkowi, w tle widoczny nieistniejący dziś kościół zalany przez wody Jeziora Solińskiego, jesień 1944 r. [Fot. zbiory autora]

piekielnej kanonady odbijało się od stoków górskich i zlewało w jednolity grzmot. Rzekłbyś, że to nie ogień artyleryjski, lecz następstwo trzęsienia ziemi i wkrótce rozpadnięcie się Chryszczata, która – zdawało się – zadrżała w swych posadach. Pod takim niszczycielskim ogniem okopy niemieckie miały przemienić się w gruz i pył – pisał będący pod wrażeniem ostrzału Pawłusiewicz⁵⁵.

Nagle, jak za dotknięciem różdżki, urywa się kanonada i z naszego przedpola dolatują do nas gromne okrzyki: „Hura, hura!”. Rzućmy okiem na zegarek. Jest punktualnie godzina dziewiąta. Teraz kolej na nas – pomyślałem i w tym momencie Kunicki donośnym głosem wydaje rozkaz: „Kompanie w rozwiniętych tyralierach do ataku!” Kompanie rozwijają się szybko z gromkim „hura!”. Błyskawicznie dobiegamy do zniszczonych przez artylerię okopów wroga. Wśród połamanych drzew i leją po pociskach leżą trupy żołnierzy Wehrmachtu. Tu i ówdzie dogorywają ranni [...].

Gdzieś z flanki zaszczekał ciężki karabin maszynowy. Seria pocisków przeleciała nad naszymi szeregami. Drugiej już nie powtórzył, bo od tyłu zaszła go drużyna sowieckich strzelców i zniszczyła. Wreszcie przed nami zjawiają się żołnierze Armii Czerwonej. Na powitanie leczą w górę czapki⁵⁶.

Wbrew pesymistycznym przewidywaniom przedarcie się przez front kosztowało oddział Kunickiego tylko czterech rannych. Oddział im. Stalina odpoczywał jeden dzień w Kamionkach, po czym przeszedł przez Baligród i tryumfalnie wkroczył do zamieszkałej w większości przez Polaków Wołkowyi. 4 kompania bieszczadzka zakończyła tym samym swoją wojenną odyseję czasu okupacji niemieckiej i została rozwiązana. Jej partyzanci pozostali jednak w wiosce, tworząc najsilniejszy w okolicy posterunek Milicji Obywatelskiej. W przyszłości mieli jeszcze nieraz zmierzyć się z banderowcami. „Mucha” podziękował Polakom za służbę, zebrał pozostałe trzy kompanie i ruszył dalej na wschód, by walczyć z Ukraińską Powstańczą Armią⁵⁷.



Przejście frontu na kilka miesięcy zahamowało walki w Bieszczadach Zachodnich. Nieliczne oddziały UPA i samoobrony, które nie ruszyły wraz z „Renem” w rajd po Karpatach Wschodnich, rozproszyły się w terenie po wsiach. Po powrocie z zakończonej bolesną klęską wyprawy „Ren” rozpoczął na przełomie 1944 i 1945 r. ponowne zbieranie zerwanych sieci podziemia. Formujący się dopiero aparat komunistycznego państwa polskiego kontrolował przy pomocy nielicznych sił Milicji Obywatelskiej (notabene często złożonych z członków podziemia) zaledwie niewielką część terenów powiatów leskiego i sanockiego. W górskich lasach



Por. Józef Pawłusiewicz na czele 4. kompanii składa ostatni raport kpt. Mikołajowi Kunickiemu. Wołkowyja, jesień 1944 r. [Fot. zbioru autora]

blakali się rozbitkowie z Wehrmachtu, mordercy z Armii Czerwonej i banderowscy kurierzy. Na ponowną eskalację walk należało jednak poczekać do wiosny 1945 roku.

Przypisy

- Grzegorz Motyka, *Od rzezi wołyńskiej do Akcji „Wisła”. Konflikt polsko-ukraiński 1943-1947*, Kraków 2011, Damian Markowski, *Plonące Kresy. Operacja „Burza” na ziemiach wschodnich II Rzeczypospolitej*, Warszawa 2008.
- O walkach na Lubelszczyźnie zob. m.in. Mariusz Zajackowski, *Ukraińskie podziemie na Lubelszczyźnie w okresie okupacji niemieckiej 1939-1944*, Warszawa 2015.
- G. Motyka, *Tak było w Bieszczadach. Walki polsko-ukraińskie 1943-1948*, Warszawa 1999, s. 52.
- Franciszek Gankiewicz, *Przeżyłem kawał historii*, [w:] *Pionierzy. Pamiętniki osadników bieszczadzkich*, Rzeszów 1975, s. 58.
- G. Motyka, *Tak było w Bieszczadach...*, s. 156.
- Za: Antoni B. Szcześniak, Wiesław Z. Szota, *Droga do nikąd. Działalność Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów i jej likwidacja w Polsce*, Warszawa 1973, s. 219.
- Józef Pawłusiewicz, *Na dnie jeziora*, Krosno 2009, s. 385 i n. Tamże.
- G. Motyka, *W kręgu „Łun w Bieszczadach”. Szkice z najnowszej historii polskich Bieszczad*, Warszawa 2009, s. 53-54, J. Pawłusiewicz, dz. cyt., s. 448.
- J. Pawłusiewicz, s. 440, 448, 455-456 i in.
- Tamże, s. 485-486.
- Władysław Hrynewycz, *Wijskowe budiwnictwo u Radianskiej Ukraini (kineć 30-ch – 80-ti roky XX st.)*, [w:] *Istoriya ukrainskoho wijska 1917-1995*, red. Jarosław Daszkewycz, Lwów 1996, s. 363-365.
- Modest Ripeckij „Horyslaw”, *Istoriya kurina „Rena”* [w:] *Litopys UPA*, t. 33, *Taktycznyj Widnyok UPA 26-ij „Łemko”*. *Łemkiwszczyna i Peremyszczyna (Dokumenty i materialy)*, red. Petro J. Poticznyj, Iwan Łyko, Toronto-Lwów 2001, s. 101-103.
- Tamże, s. 103-105.
- Tamże, s. 105-108.
- Cyt. za: W. Bałda, *Rachunki z przeszłości*, www.bisbolek.republika.pl/strony/art3.htm [dostęp z dnia 20 kwietnia 2016 r.].
- Kresowa księga sprawiedliwych 1939-1945. *O Ukraińcach ratujących Polaków poddanych eksterminacji przez OUN i UPA*, oprac. Romuald Niedzielko, „Instytut Pamięci Narodowej. Studia i materialy”, t. 12, Warszawa 2007, s. 190, Józef Pawłusiewicz, *Na dnie jeziora*, Warszawa 1981, s. 474-475, G. Motyka, *Tak było w Bieszczadach*, s. 157, A.B. Szcześniak, W.Z. Szota, s. 247, Archiwum Wschodnie (AW) II/2642, wspomnienia Franciszka Gankiewicza: „Niezapomniany rok 1944 dla polskiej ludności na Ziemi Bieszczadzkiej”.
- Modest Ripeckij „Horyslaw”, *Istoriya kurina „Rena”*..., s. 105-108.
- Artur Bata, *Bieszczady w ogniu*, Rzeszów 1987, s. 108-111.
- Petro Mirczuk, *Ukraińska Powstańska Armia 1942-1952. Dokumenty i materialy*, Lwów 1991, s. 78-79.
- Oleksa Konopadskyj „Ostrowerch”, *Spomyny czotowoho Ostrowercha. Istoryczna roman-chronika widnykwi taktycznych „Łemko” ta „Makiwka”*, [w:] *Litopys UPA*, t. 30, oprac. P.J. Poticznyj, Toronto-Lwów 2000 s. 223.
- Yuriy Tys-Krokhmaluk, *UPA Warfare in Ukraine. Strategic, Tactical and Organisational Problems of Ukrainian Resistance in World War II*, New York 1972, s. 327-329.
- Mitteilungen aus der Ukraine, Herausgegeben von der Organisation der Ukrainischen Nationalisten (OUN), X.1944*, [w:] *Litopys UPA*, t. 7, *UPA u switli nimeckych dokumentiw*. Knyha persza: czerwień 1944-kwień 1945, oprac. Taras Hunczak, Toronto 1983 s. 41.
- G. Motyka, *Ukraińska partyzantka 1942-1960. Działalność Organizacji Ukraińskich Nacjonalistów i Ukraińskiej Powstańczej Armii*, Warszawa 2006, s. 266.
- M. Ripeckij „Horyslaw”, dz. cyt., s. 106-107.
- Tamże, G. Motyka, dz. cyt., s. 266.
- M. Ripeckij „Horyslaw”, s. 109-113.
- Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej-Komisji Ścigania Zbrodni przeciwko Narodowi Polskiemu (Oddział w Rzeszowie) 051/281, Akta Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej Rzeszów, Materialy dotyczące OUN-UPA, k. 122.
- M. Ripeckij „Horyslaw”, s. 114-115.
- G. Motyka, *Partyzantka w Bieszczadach. I-IX 1944 r.*, „Płaj. Almanach Karpaci” 1995, nr 10.
- M. Ripeckij „Horyslaw”, s. 115-117.
- Centralny Derżawnyj Archiw Holownych Objednań Ukrainy (Centralne Archiwum Państwowe Głównych Organizacji Społecznych Ukrainy-dalej: CDAHOU): F.1.-Op.23.-Spr.1695.-Ark.86-105, Dopowidna zapyska sekretaria Drohobyckoho obkomu KP(b)U S. Oleksienka sekretarewi Cz KP(b)U M. Chruszczowu pro chid wykonannia postanow CzK KP(b)U wid 10 sicznia i 26 ljutoho 1945 roku „Pro borotbu z bandamy ukrainsko-nimeckych nacjonalistiw” w oblasti. 29 bereznia 1945 roku, [w:] *Ukrainskyj zdwyh: Prykarpattja. 1939-1945*, oprac. Wołodymyr Serhijczuk, Kyjiw 2005, s. 305-307.
- M. Ripeckij „Horyslaw”, s. 117-118.
- CDAHOU: F.1.-Op.23.-Spr.1695.-Ark.86-105, Dopowidna zapyska sekretaria Drohobyckoho obkomu KP(b)U S. Oleksienka sekretarewi Cz KP(b)U M. Chruszczowu pro chid wykonannia postanow CzK KP(b)U wid 10 sicznia i 26 ljutoho 1945 roku „Pro borotbu z bandamy ukrainsko-nimeckych nacjonalistiw” w oblasti.
- bereznia 1945 roku, [w:] *Ukrainskyj zdwyh. Prykarpattja...*, s. 308.
- Mikołaj Kunicki, *Pamiętnik „Muchy”*, Warszawa 1967, s. 301-302.
- Tamże, s. 305-306.
- Tamże, s. 322.
- J. Pawłusiewicz, s. 507.
- M. Kunicki, dz. cyt., s. 306-308.
- Tamże, s. 308-309.
- Tamże, s. 320-321.
- J. Pawłusiewicz, s. 513.
- M. Kunicki, s. 333.
- Tamże, s. 336-337.
- Tamże, s. 338.
- J. Pawłusiewicz, s. 531.
- M. Kunicki, s. 339-340.
- Tamże, s. 340-341, J. Pawłusiewicz, s. 536-542.
- Tamże, s. 546-550.
- M. Kunicki, s. 347 i n.
- Tamże, s. 353-354.
- Tamże, s. 367-368.
- J. Pawłusiewicz, s. 553-558.
- Tamże, s. 558-559.
- Tamże, s. 559.
- Tamże, s. 560.
- M. Kunicki, s. 375-376.

Od łopaty do karabinu

Rola RAD w systemie militarnym III Rzeszy

Niezwykle istotnym elementem nazistowskiego systemu wychowania oraz przygotowania do służby wojskowej był *Reichsarbeitsdienst* (RAD), czyli Służba Pracy Rzeszy. Głównym celem tej organizacji o charakterze paramilitarnym było kształtowanie odpowiednich postaw, umiejętności i oczekiwanych cech młodzieży obojga płci. Osiągnąć to miano poprzez pracę fizyczną, ćwiczenia wojskowe oraz szkolenia ideologiczne. RAD uznawano również za pewien etap przejściowy, swego rodzaju próg do dorosłości – przejścia z Hitlerjugend do armii.

Trudne początki

Powstanie *Reichsarbeitsdienst* związane jest z działalnością *Freiwilliger Arbeitsdienst* (FAD), która powstała w 1930 roku w celu przeciwdziałania chronicznemu bezrobociu, którym w czasach Wielkiego Kryzysu w Republice Weimarskiej szczególnie byli dotknięci młodzi ludzie¹. Organizacja ta na mocy dekretu z 5 czerwca 1931 roku z lokalnej przerodziła się w ogólnopolską. Jej celem była „służba dla narodu niemieckiego”. Ochotnicy wstępujący do tej organizacji, głównie rekrutujący się z młodzieży od 19 do 21 roku życia, realizowali szereg prac publicznych, między innymi osuszali bagna i prowadzili inne prace melioracyjne, budowali drogi oraz zagospodarowywali nieużytki. Otrzymywali oni umundurowanie, wyżywienie, zakwaterowanie oraz wynagrodzenie przeciętne w wysokości 1,53 marki za dzień roboczy w gotówce lub naturze. Już wówczas wprowadzono szkolenia ideologiczne i wojskowe. Działalność FAD była popierana zwłaszcza przez ministerstwo rolnictwa. Jego szef H. Schäffer w przemówieniu wygłoszonym 16 lipca 1932 oświadczył:

Dziś Freiwilliger Arbeitsdienst jest ruchem społecznym, który można porównać z prądem użyźniającym wysuszoną i spragnioną glebę. Z tym społeczno-gospodar-



Musztra ze sztychówką

czym ruchem wiąże swe nadzieje i tęsknoty młodzież pozostająca bez pracy².

Zapewne dlatego popularność organizacji systematycznie rosła – w listopadzie 1932 roku w FAD znalazło się 285 000 wolontariuszy.

Idea funkcjonowania *Freiwilliger Arbeitsdienst* była zbieżna z koncepcjami faszystowskich przywódców, którzy sądzili, że

obowiązkowa praca stanowi podstawę do uzdrowienia sytuacji gospodarczej i stwarza wspaniałą okazję do prowadzenia wszelkich szkoleń, dlatego po przejęciu władzy natychmiast przystąpili oni do przejmowania i przekształcania tej organizacji. Wkrótce powołano *Nationalsozialistischer Arbeitsdienst* (NSAD). W 1933 roku podzielono Niemcy na 13 Okręgów Pracy – *Arbeitsgau* i natychmiast przystąpiono do przejmowania dotychczas istniejącej bazy i tworzenia nowej. Wówczas do służby wstąpiło 11 tysięcy maturzystów – przyszłych studentów. Pierwsze dwa miesiące przebywali oni w obozach szkoleniowych, a następnie byli kierowani do pracy³.

W rękach nazistów

Nazwę i strukturę NSAD 11 lipca 1934 roku zmieniono na *Reichsarbeitsdienst*. Oczywiście szefem RAD został stary towarzysz partyjny, pułkownik Konstantin Hierl, zwany „Papą Hierlem”, który otrzymał tytuł *Reichsarbeitsführera*. Powstało wtedy 30 Okręgów Pracy, a liczba ochotników osiągnęła około 100 000. W czasie zjazdu NSDAP w Norymberdze we wrześniu 1934 roku organizację reprezentowało 52 tysiące junaków, którzy wspaniale wpisali się w ideę tego „Zjazdu Jedności i Siły”. Wówczas już zapowiedziano oraz rozpoczęto przygotowania do wprowadzenia obowiązku pracy. Pełną parą pracowała szkoła RAD w Poczdamie – *Reichsführerschule des Arbeitsdienst*, która



Konstantin Hierl – przywódca RAD
[Fot. www.collections.ushmm.org]

Odznaka RAD

przygotowywała kadre średniego i niższego szczebla. Generalnie można stwierdzić, że korpus dowódczy RAD składał się z trzech elementów: najbardziej zawansowanej wiekiem, doświadczonej grupy dawnych oficerów, „młodych wilczków” wywodzących się z SA, którzy nie przekraczali trzydziestego roku życia oraz młodocianych ideowców⁴. Warto wspomnieć, że kanadyjski historyk Michael H. Kater dość krytycznie wypowiada się o poziomie reprezentowanym przez kadre dowódczą RAD. Według niego byli to głównie ludzie, którzy nie zdołali się zakwalifikować do służby w SS lub Wehrmachcie i tu znaleźli pole do realizacji swoich, czasami chorobliwych, ambicji⁵.

Hitlerowcy przejęli nie tylko struktury organizacyjne FAD, ale także symbole. Początkowo zachowano tradycję FAD i do służby przyjmowano tylko ochotników, ale dość szybko zmieniono zasady⁶. Począwszy od 26 czerwca 1935 roku wprowadzono obowiązek półrocznej pracy, którym objęto wszystkim młodych mężczyzn w wieku od 18 do 25 lat. Do służby mogli również wstępować ochotnicy, którzy ukończyli 17 lat. Główne zadanie RAD określono w artykule pierwszym ustawy z dnia 26 czerwca 1935 roku:

Służba Pracy Rzeszy kształci niemiecką młodzież w duchu narodowego socjalizmu, wspólnoty narodowej i prawdziwej etyki pracy, w celu zachowania należytego szacunku zwłaszcza dla pracy rąk ludzkich⁷. Wkrótce stworzono rozbudowaną strukturę organizacyjną Służby Pracy Rzeszy, podlegającą Ministerstwu Spraw Wewnętrznych, w której wyróżniamy dwa piony: męski – Reichsarbeitsdienst Männer (RAD/M) i ko-



Wcielanie przyszłych junaków



Podczas pracy w lesie



Na warcie



Przed barakiem



Apel obozowy



Portret junaka



Spotkanie po służbie



Droga na front

biecy – *Reichsarbeitsdienst der weiblichen Jugend* (RAD/wJ). Docelowo obszar III Rzeszy został podzielony na 40 *Arbeitsgau* – Okręgów Pracy, w których działało od sześciu do ośmiu *Arbeitsgruppen* – batalionów, liczących od 1200 do 1800 ludzi i dzielących się na sześć *Abteilungen* – kompanii. Kompania składała się z trzech plutonów – *Zug*. Te z kolei były podzielone na trzy lub cztery *Truppen* vel *Gruppe* – drużyny składające się z 11 do 15 junaków. Zastosowano numerację poszczególnych oddziałów zgodnie z zasadą, że numer kompanii (*Abteilungen*) łamano przez numer batalionu (*Arbeitsgruppen*). W 1936 roku w RAD znalazło się około 300 tysięcy młodych Niemców.

Na przykład obszar Śląska podzielono na trzy części: X *Arbeitsgau Niederschlesien* (*Arbeitsgruppen* 100-107), XI *Arbeitsgau Mittelschlesien* (*Arbeitsgruppen* 110-116, 119), XII *Arbeitsgau Oberschlesien* (*Arbeitsgruppen* 120-127).

Jak podaje Arkadiusz Małyszka:

Służba Pracy Rzeszy była organizacją ściśle zhierarchizowaną według zasady wodzostwa. Jej członkowie mieli określone stopnie (Ränge), od prostego Arbeitsmann (robotnik, junak) po stojącego na czele organizacji Reichsarbeitsführer (Wodza Służby Pracy Rzeszy), którym był przez cały czas istnienia RAD Konstantin Hierl. Paramilitarny charakter służby nakazywał noszenie odpowiednich mundurów i nazistowskich oznaczeń. Członkowie Reichsarbeitsdienst nosili mundury w kolorze szarobrzowym (tzw. brąz ziemisty) z dystynkcjami wskazującymi stopień. Na mundurach mieli także odpowiednią naszywkę identyfikującą jednostkę organizacyjną oraz wskazującą na wykonywane zajęcia. Każdy junak wyposażony był w mundur roboczy, bieliznę oznakowaną emblematami Służby Pracy Rzeszy, sprzęt użytku osobistego oraz kompletny mundur wyjściowy. Funkcyjni mieli przy mundurze

wyjściowym kordelas (bagnet) mocowany do pasa. Na rękawach i czapkach mieli symbole RAD: łopatę i kłosa zboża ze swastyką⁸.

W *Reichsarbeitsdienst Männer* (RAD/M) wprowadzono 15 rang wzorowanych na wojskowych:

1. Reichsarbeitsführer,
2. Obergeneralarbeitsführer,
3. Generalarbeitsführer,
4. Oberstarbeitsführer,
5. Oberarbeitsführer,
6. Arbeitsführer,
7. Oberfeldmeister,
8. Oberfeldmeister,
9. Feldmeister,
10. Unterfeldmeister,
11. Obertruppführer,
12. Truppführer,
13. Untertruppführer/Hauptvormann,
14. Obervormann,
15. Vormann,
16. Arbeitsmann⁹.



Wieczorem w baraku

Życie w obozach

Oddziały, najczęściej kompanie, RAD umieszczano w specjalnych obozach - *Arbeitsdienstlager*, usytuowanych na obszarach ich przyszłego działania, zarówno w pobliżu miast i wsi, jak i w zupełnej głęsi. Wpływ na ich lokalizację bardzo często miały lokalne władze NSDAP, które liczyły na darmową pracę junaków oraz ożywienie gospodarcze związane z powstaniem i funkcjonowaniem jednostek *Reichsarbeitsdienst* w poszczególnych miejscowościach. Jeśli chodzi o *Reichsarbeitsdienst Männer (RA-D/M)*, to czasami junacy musieli zbudować sobie siedzibę od podstaw, ale zazwyczaj wspierały ich lokalne firmy. Do głównych zadań junaków należało uporządkowanie i zagospodarowanie otoczenia – wytyczenie dróg, alejek, budowa placu apelowego itd. Obozy budowano według określonych wzorów, także baraki mieszkalne i pozostałe elementy infrastruktury były typowe. Opis takiego niewielkiego obozu we Lwówku Śląskim zamieścili w miesięczniku „Odkrywca” Przemysław Popławski i Szymon Wrzeński:

Sam obóz był raczej niewielki, albowiem w jego skład wchodziło 6 parterowych, podłużnych baraków mieszkalnych. Zapewne pierwszy z nich, umiejscowiony tuż przy bramie wejściowej, pełnił funkcję kwatery dowódcy kompanii (Arbeitsführer) i straży obozowej. Inny z budynków był magazynem na sprzęt roboczy (łopaty, kilofy, szufle itd.). W kolejnym baraku musiały znajdować się pomieszczenia kuchenne ze świetlicą obozową (Tagesraum), pełniące dodatkowo funkcję jadalni. Najdalej wysuniętymi obiektami były ubikacje oraz umywalnia (Waschraum). Wszystkie wymienione tu obiekty w większo-



Dziewczęta w swoich mundurach



Pamiątkowe zdjęcie

ści wykonane były z drewna, choć posiadały betonową podmurówkę wzmacniającą konstrukcję¹⁰.

Jeśli tylko było to możliwe - kadra dowódcza poszczególnych obozów kwatrowała w pobliskich miejscowościach, a w obozach pozostawali junacy i podoficerowie.

Junacy w trakcie ciężkiej pracy przy budowie autostrad, dróg, budynków użyteczności publicznej czy melioracji mieli hartować swoje ciało, ale także niwelować różnice społeczne i kształtować szacunek dla wspólnego wysiłku. Głównym celem była budowa bezklasowego, zjednoczonego społeczeństwa. Nie zapominało również o szkoleniu ideologicznym i najważniejszym - bojowym. Wprawdzie służba w *Reichsarbeitsdienst* była honorowym obowiązkiem, mimo to junacy otrzymywali żołd w wysokości 26 marek

miesięcznie¹¹. Mogli liczyć także na innego rodzaju korzyści. Jak wspominał Wilhelm Gehlen:

Podczas pobytu w domu na przepustce wszyscy ich podziwiali, a oni dumni niczym pawie, paradowali po mieście w stalowoszarych mundurach z barwnymi emblematami nazistowskimi¹².

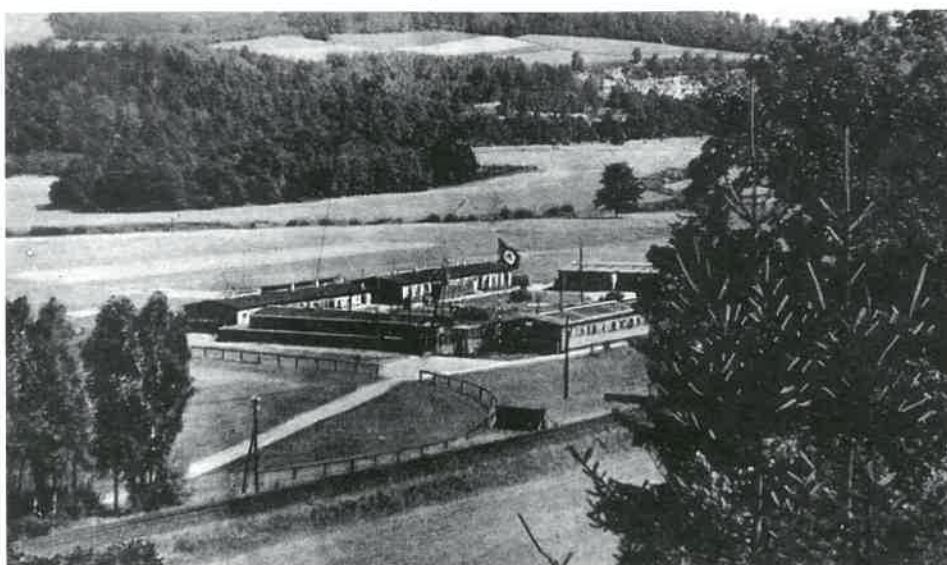
Nie bez znaczenia był również fakt, że podobno cieszyli się oni ogromnym powodzeniem wśród płci pięknej. Należy również podkreślić, że odbycie szkolenia w RAD było warunkiem koniecznym do rozpoczęcia studiów wyższych. Jednak



Legitymacja organizacyjna



Obóz Rad we Lwówku Śląskim [Fot. zbiory Bolesława Kowalskiego]



Obóz Rad we Lwówku Śląskim – ujęcie ogólne [Fot. zbiory Bolesława Kowalskiego]



Resztki zastawy z kantyny RAD

nie wszyscy byli zadowoleni ze służby. Krytykowano wyżywienie oparte na mało wartościowych podrobach wołowych i wieprzowych, stan sanitarny obiektów, bezsens części podejmowanych działań oraz postępowanie dowódców¹³.

Życie w obozie RAD wspaniale opisał Polak pochodzący ze Śląska Cieszyńskiego, Ludwik Lipowczan:

Lengsdorf. Na małym przystanku kolejowym (podobnym do stacji kolejowej w Bażanowicach) oczekiwał nas Obervormann

(podoficer z RAD) z tamtejszej jednostki RAD. Było nas kilkunastu. Z walizkami w ręku poszliśmy do naszej jednostki RAD, odległej jakiś kilometr od przystanku kolejowego. Okolice były przepiękne, jak doliny alpejskie. Najwyżej piętrzyły się ośnieżone turnie, poniżej lasy, jeszcze niżej hale i łąki, na których stały niewielkie stodoły, raczej szopy na siano (Heustadel). Lengsdorf to mała wioska, domy ciągnęły się po obu stronach drogi. Dolinę przebiegała też kolej wąskotorowa oraz rwąca górską rzeka Salzach. Dotarliśmy do miejsca przeznaczenia. Jednostka RAD składała się z kilku baraków ulokowanych wokół placu apelowego. Wprowadzono nas do jednego z nich, wszyscy byli przestraszeni, zagubieni, oczekując na dalszy rozwój sytuacji. Wyciągaliśmy z walizek domowe jedzenie. Nawiązaliśmy też pierwsze kontakty. Skład osobowy jednostki stanowili w głównej mierze Tyrolczycy, Bawarczycy i częściowo Ślązacy z cieszyńskiego. Ci z Tyrolu czy Bawarii mówili dialektem trudno zrozumiałym nawet dla rdzennych Niemców. Na drugi dzień rozdzielono nas według wzrostu na cztery plutony (Zugi). Ja znalazłem się w II plutonie, składającym się z trzech drużyn po 11 osób (Gruppe). Zajmowaliśmy jeden z baraków. W naszym plutonie było kilku cieszyńskich - P. z Wiśły, P. z Jabłonkowa, K. z Trzyńca, W. i B. z Karwiny, no i ustroniacy Emil K. i Leon D. Zaraz też wprowadzono żelazną dyscyplinę i szkolenie według typowego drylu wojskowego. Wszystkie czynności odbywały się na rozkaz, nie wolno było normalnie chodzić, ale tylko biegać (im Laufschrift). Zajęcia trwały od 6 rano do 22 wieczorem. Celem takiego szkolenia było przekształcenie ludzi w niemyślące roboty, ślepo wykonujące każdy rozkaz. Spaliśmy na piętrowych łóżkach, każdy miał szafkę (Spind), w niej dwa ubrania, sukienne i drelchowe, buty (saperki), karabin, hełm, maskę przeciwgazową, torbister i rzeczy osobiste. Zajęcia obejmowały szkolenie wojskowe (wykłady, musztrę, ćwiczenia polowe, marsze, strzelanie), a także z zakresu wykonywania prac, przede wszystkim robót ziemnych. Ćwiczyliśmy właściwie racjonalne ruchy i chwyt pracy łopatami (sztychówkami i szuflami). Po opanowaniu tej sztuki do perfekcji stwierdziliśmy znaczną wydajność przy mniejszym wysiłku fizycznym. Otrzymaliśmy broń (Gewehr). Były to karabiny produkcji francuskiej, chyba jeszcze z czasów I wojny światowej, ciężkie, długa lufa, siedmiostrzałowe, za każdym strzałem trzeba było repetować. Strzelały celnie, ale miały silny odrzut i przy niewłaściwym dociśnięciu kolby do ramienia dało się odczuć mocne kopnięcie. Strzelaliśmy także z lekkich karabinów maszynowych. Były to zdobyczne kaemy z frontu wschodniego (Ostfront). Dzień na strzelnicy był dniem szczególnym. Ci, co uzyskali dobre wyniki w strzelaniu, otrzymywali przepustki, zaś

słabi strzelcy musieli za karę taszczyć cały sprzęt ze strzelnicy do jednostki. Byłem w tej pierwszej grupie. Na przepustki chodziliśmy do miejscowej restauracji, gdzie można było otrzymać piwo czy lemoniadę. Żywność i papierosy były na kartki. Niekiedy dostaliśmy trochę sera szwajcarskiego bez katek. Innych rozrywek w Lengdorfie nie było. Uciążliwe były marsze z pełnym ekwipunkiem (tornister, chlebak, karabin). W czasie marszów obowiązkowo śpiewano. Jeszcze dziś po tylu latach utkwiły mi w pamięci takie piosenki jak: „Es war ein Edelweiß” („Była szarotka”), „Hoch droben auf den Bergen” („Wysoko w górach”), „Heimat, deine Sterne” („Ojczyzno, twoje gwiazdy”), „Wozu ist die Straße da” („Po co jest ta droga”), „Schwarzbraun ist die Haselnuß” („Czarnobrzowa jest leszczyna”), „Wir lagen vor Madagaskar” („Byliśmy przed Madagaskarem”) i wiele innych. Pamiętam długi, ponad 30-kilometrowy, marsz po skalistych alpejskich drózkach w przeddzień Wielkanocy 1942 r. Mieliliśmy nowo faszowane buty (saperki), toteż połowa maszerujących nabawiła się takich otarć stóp (Blasen), że dwa świąteczne dni musiała się kurować. Wyżywienie było marne. Nieliczne paczki z domu nie poprawiły sytuacji. Przypomina mi się dzień w Zell am See, gdzie byliśmy na badaniach rentgenowskich. Przechodziliśmy za sklepem, pytając, co jest do zjedzenia bez katek. Dostaliśmy trochę ciastek i wafli. Dowódca naszego plutonu Grassmeier był przełożonym w miarę dobrym i życie mieliśmy znośne. Natomiast dowódca I plutonu (Paulus) był człowiekiem nieobliczalnym, narwańcem, toteż pluton odczuwał to na własnej skórze. Jednej nocy przy sprawdzaniu porządku w izbach (Stuben) stwierdził, że pod jednym z taboretów para butów była przesunięta o parę milimetrów. To wystarczyło, by rozpętać piekło. Ludzie zostali poderwani ze snu w koszulach, boso, z siennikami z łózek na plecach biegali po placu apelowym, przy padającym śniegu i deszczu, brodząc po kostki w śnieżno-błotnistej mazi. Po biegu w ciągu 20 minut wszystko musiało wrócić do stanu właściwego. Była to tylko jedna z szykan¹⁴.

Obozy RAD zazwyczaj powstały w pobliżu mniejszych lub większych miejscowości i ich lokatorzy wykonywali konkretne działania zlecone przez Ministerstwo Pracy. Jednak czasami budowano je w zupełnej głuszy. Wówczas ich rola była dość trudna do określenia. Tak było przypadku Leopoldsbaude w Górach Izerskich. Wiosną 1939 roku w pobliżu Leopoldsbaude pojawili się junacy RAD (Reichsarbeitsdienst) - Służby Pracy Rzeszy z Jeleniej Góry (Gruppenbereich 103 Stab in Hirschberg Cunnersdorf /RGB). Rozpoczęli oni budowę niewielkiego obozu, który otrzymał oznaczenie RAD Abt. 1/103 Leopoldsbaude¹⁵. W dość szybkim tempie wzniesli baraki mieszkalne i służbowe (5 obiektów) oraz plac apelowy z dwoma masztami na flagi, który w wielu współczesnych publikacjach bywa nazywany „Leśnym Teatrem”. Najprawdopodobniej w obozie RAD Abt. 1/103 Leopoldsbaude było zakwaterowanych od 60 do 120 junaków. Udało się ustalić nazwisko jednego z nich, który tam pełnił służbę – był nim Werner van der Bourg. Uzyskane dane wskazują na to, że być może już po 1940 roku w sezonie junaków RAD wspierało zakwaterowane w pobliżu komando robocze jeńców wojennych lub więźniów. Wspomina o tym internauta o nicku Andrzej S. na forum Sudety Zachodnie:

Dokładnie sprawę tę opisywał z detalami i datami jeden z byłych więźniów, Francuz aresztowany w związku z przynależnością do ruchu oporu. Odwiedził kilka lat temu UM w Świeradowie i wraz z żoną oraz urzędnikiem odwiedził miejsca swojej katorgi w Izerach¹⁶.

Jak podaje internauta – więzień ten – niejaki Tscheiller przebywał w pobliżu Leopoldsbaude w 1944 roku. Według innej relacji miał tam między innymi kłaść kabel teleko-



Najbardziej kontrowersyjna książka autora Obłędu '44



Żydzi rozsierdzą zarówno filosemitów, jak i antysemitów. Żadna z poprzednich książek Piotra Zychowicza nie była tak niepoprawna politycznie.

onet

DO RZECZY

HISTORIA



Dom Wydawniczy REBIS Sp. z o.o.

www.rebis.com.pl





Pozostałości obozowej infrastruktury we Lwówku Śląskim



Fundamenty baraków w lwóweckim obozie RAD



Pozostałości kamiennych murów otaczających niegdyś plac apelowy RAD Abt. 1/103 Leopoldsbaude

munikacyjny wiodący do Ludwigsbaude na Rozdrożu Izerskim.

Jakie prace wykonywali? Czy były tylko roboty leśne, budowa dróg i mostów? Tego niestety obecnie się nie da w pełni wyjaśnić. W każdym razie podobno w latach osiemdziesiątych w pobliżu schroniska i obozu, w pobliskich potokach znaleziono sporo broni. O fakcie takim wspomina również wcześniej dziennikarz Nowin Jeleniogórskich Marek Chromicz, który jesienią 1999 roku był świadkiem wydobywania w tym rejonie skrzyni z karabinami Mauser. Depozyt odnaleźli nieznani eksploratorzy. Składał się on z szesnastu karabinów i zniszczonych dokumentów¹⁷. Wspominał on również o kilkunastu tajemniczych transportach, które rozładowano w okolicy pod koniec II wojny światowej oraz o znajdujących się tam ogromnych piwnicach i studzienkach.

Niestety, tajemnicy Leopoldsbaude nie da się w pełni wyjaśnić, gdyż zapewne jej ślady spłonęły wraz z schroniskiem w maju 1945 roku.

Do miejsca, gdzie niegdyś stało schronisko Leopoldsbaude oraz ślady obozu RAD, możemy dotrzeć europejskim, długodystansowym, niebieskim szlakiem ze Świeradowa Zdroju (E3) lub Kopańca i Rybnicy.

Teren obozu i dawnego schroniska jest dość intensywnie penetrowany przez poszukiwaczy, którzy pozostawiają szereg śladów. Bez problemu można tam znaleźć resztki zastawy z obozowej kantyny czy inne drobiazgi poniewierające się w lesie.

Także dziewczęta

Kobiety zamierzano również objąć obowiązkową służbą w 1934 roku, ale zabrakło na to środków finansowych, dlatego działał wówczas nadal tylko ochotniczy *Freiwilliger Frauenarbeitsdienst*, a później *Deutscher Frauenarbeitsdienst*. W kwietniu 1936 roku organizacja ta została podporządkowana RAD. Nadal jednak do służby powoływano jedynie ochotniczki. Pracowały one początkowo praktycznie tylko i wyłącznie na wsi, zajmując się także oświatą rolni-

czą zwłaszcza wśród nowych osadników na wschodnich rubieżach III Rzeszy. Warunki jej odbywania nie były najlepsze. Oto jak wspomina je Melita Maschmann w swojej książce:

Nasz obóz znajdował się w pobliżu największego jeziora na Mazurach, w D. nad Śniardwami, ulokowany w rozpadającym się, o wiele za ciasnym domu. Wszystko inne było równie żałosne: łatanie worki na słomę, znoszone ubrania i ciężkie sznurowane trzewiki. Też biedzie odpowiadał styl naszego życia. Dzień zaczynał się o szóstej od gimnastyki porannej. O pół do ósmej szłyśmy pomagać w pracy chłopom, przedtem jednak śpiewałyśmy (większość przy śpiewie zasypiała). W czasie żniw nasz dzień pracy wydłużał się do piętnastu godzin, choć w zasadzie powinien trwać tylko siedem, osiem. Późnym popołudniem uprawiałyśmy sport, miałyśmy szkolenie polityczne, tańczyłyśmy lub śpiewałyśmy. Wieczory często były wolne od służby¹⁸.

4 września 1939 roku wprowadzono obowiązkową służbę dziewcząt od 18 do 25 lat w *Reichsarbeitsdienst der weiblichen Jugend* (RAD/wJ). Czas obowiązkowej służby wynoszący sześć miesięcy stopniowo wydłużano, w lipcu 1941 roku do dwunastu miesięcy, a trzy lata później do półtora roku. Symbolem organizacyjnym RAD/wJ była swastyka otoczona dwoma kłosami. Początkowo w *Reichsarbeitsdienst der weiblichen Jugend* były jedynie trzy rangi, które symbolizowały brosze noszone pod szyją:

- brązowa: *Arbeitsmaid* (robotnica),
- srebrna: *Maidenfuhrerin* (drużynowa),
- złota: *Lagerfuhrerin* (kierownicza obozu)¹⁹.

Później wprowadzono ich siedem, a ostatecznie dziesięć. Oto one:

1. *Stabshauptfuhrerin* (Gold, geflochten),
2. *Stabsobefuhrerin* (Gold, geriffelt),
3. *Stabsfuhrerin* (Gold, glatt),
4. *Maidenhauptfuhrerin* (Silber, geflochten),
5. *Maidenoberfuhrerin* (Silber, glatt),
6. *Maidenfuhrerin* (Bronze, geflochten),
7. *Maidenunterfuhrerin* (Bronze, geriffelt),
8. *Jungfuhrerin* (Bronze, glatt),

9. *Kameradschaftsälteste* (Metall, geriffelt),

10. *Arbeitsmaid* (Metall, glatt)²⁰.
Mundur wyjściowy RAD/wJ składał się z: wiązanych półbutów, spódnicy, kostiumiku z wyłogami i tarczą organizacyjną na rękawie, białej bluzki spiętej pod szyją broszą oraz kapelusza.

Służby w RAD czasami można było uniknąć. Świadczy o tym przypadek Heleny Nycz, która po latach wspominała:

W roku 1942 miałam pójść do Reichsarbeitsdienst w Bielsku, to oznaczało wywózkę na roboty do Niemiec. W domu była rozpacz. Ktoś podpowiedział może proboszcz coś pomoże. Ksiądz przyjął mnie do pracy, jako pomoc domową i załatwił z Reichsarbeitsdienstem. Byłam uratowana. Pracowałam całym sercem dla ks. Skiby od 1.05.1942 r. aż do końca 1945 r. Byłam Polką i nie znałam słowa po niemiecku. Proboszcz i jego siostra odnosili się do mnie po polsku i bardzo życzliwie²¹.

W służbie Wehrmachtu

Po wybuchu wojny zadania *Reichsarbeitsdienst*, którego siły liczyły wówczas około 300 000–380 000 osób, zostały dość ściśle powiązane z wysiłkiem wojskowym III Rzeszy. Stopniowo oddziały RAD stały się praktycznie siłami pomocniczymi Wehrmachtu. Junacy budowali umocnienia, drogi, mosty, usuwali zniszczenia itd. Brali udział między innymi przy wznoszeniu systemu umocnień Linii Zygfryda i Wału Atlantyckiego. Zajmowali się utrzymaniem linii transportowych kołowych, kolejowych i lotniczych. Przygotowywali transporty amunicji, żywności i innych materiałów niezbędnych do prowadzenia działań wojennych. Ze względu na rosnące potrzeby czas ich służby zaczęto stopniowo wydłużać. Na froncie wschodnim zostali bezpośrednio włączeni do prowadzenia działań wojennych i walczyli z Armią Czerwoną oraz partyzantami. W 1944 roku z członków RAD zaczęto formować *RAD Flak Batterie - Luftwaffe-Flakheler*, czyli pomocnicze oddziały obrony przeciwlotniczej

podlegające *Luftwaffe*, wspierane i kierowane przez żołnierzy w służbie czynnej, których liczebność szacowana jest nawet na 60 tysięcy. W czasie wojny członkowie RAD otrzymali nieśmiertelniki, które w przypadku śmierci miały ułatwić identyfikację.

W 1944 roku zaczęto powoływać do służby w RAD coraz młodsze roczniki – nawet piętnastoletków. Sytuacja militarna Niemiec powodowała, że ich służba była wyjątkowo ciężka. Oto wspomnienia szesnastoletniego Johanna Kleina z Mewe/Weichsel (Gniewu nad Wisłą):

*Sądząc po ilości wiatraków - kilka dni temu wylądowaliśmy na ziemi holenderskiej. Przebyliśmy niezliczoną liczbę kilometrów, prawie bez snu. Czasem nocowaliśmy w opuszczonej szkole, czasem w schronisku górskim, w kawiarni, a nawet w rowach. Domyślcie się pewnie, co tam robiłem i dlaczego jesteśmy w odwrocie! Zrywaliśmy się o piątej rano i na wpół śpiąc, kopaliśmy rowy przeciwczołgowe. Pracowaliśmy po osiem, dziesięć godzin dziennie, przeciętnie kopaliśmy sześć metrów sześciennych ziemi i więcej. Gdy tylko pierwsza mgła opadała, zjawiały się samoloty. Nie można było dać się zaskoczyć, trzeba było mieć już doły wykopane. W środę zaatakowały nas samoloty nurkujące. Kilka metrów od mojej dziury zobaczyłem spadającą maszynę i blicze ognia zionęły w moją stronę. Błyskawicznie chwyciłem hełm i ukryłem się głęboko w rowie. Zaczęłem ryc dalej, a czterosiłnikowe maszyny ryczały nad nami...*²²

Od początku 1945 roku stopniowo zaczęto ograniczać szkolenie podstawowe do 6-8-tygodniowego kursu taktyki walki piechoty i zwalczania broni pancernej. Natomiast pod sam koniec wojny z junaków RAD zaczęto także formować dywizje piechoty oraz oddziały *Volkssturmu* (pospolitego ruszenia). Pod koniec marca i w kwietniu 1945 roku powstały następu-

jące dywizje, w skład których wchodziły junacy RAD:

– Dywizja Piechoty Schlageter (1 Dywizja RAD), dowódcy: generalarbeitsführer Herzog, później generał porucznik Wilhelm Heun;

– Dywizja Piechoty Friedrich Ludwig Jahn (2 Dywizja RAD), dowódcy: pułkownik Gerhard Klein, pułkownik Franz Weller, pułkownik Ludwig Zöller;

– Dywizja Piechoty Theodor Körner (3 Dywizja RAD), dowódca: generał porucznik Bruno Frankewitz;

– Dywizja Piechoty Güstrow (4 Dywizja RAD), dowódca pułkownik Nobiz.

Wzięły one udział w ostatnich starciach II wojny światowej.

W czasie wojny kobiety służące w RAD zaczęto wysyłać do *Kriegshilfsdienst* (KHD), czyli Wojennej Służby Pomocniczej. Pracowały w zakładach zbrojeniowych, instytucjach publicznych, a od 1944 roku były kierowane do obsługi reflektorów przeciwlotniczych.

Źródła zdjęć: jeśli nie zaznaczono inaczej, zbiory autora

Bibliografia

Opracowania

Angolia J. r., Littlejohn D., *Labor Organizations of the Reich*, Wyd. r. James Bender Publishing, 1999.

Die Uniformen und Abzeichen des Arbeitsdienstes - Der staatliche und paramilitarische männliche Arbeitsdienst 1925 bis 1945. Achim Kwasny, Deutsches Wehrkundearchiv 2007.

Gehlen W., *Jugvolk. Historia młodocianego żołnierza Hitlera*, Wyd. Bellona, Warszawa 2009.

Kater M., *Hitlerjugend. Dzieci Hitlera*, Wyd. RM, Warszawa 2013.

Maschmann M., *Bilans. Moje życie w Hitlerjugend. Bez usprawiedliwienia*, Wyd. Oficyna Wydawnicza Mireki, Kraków 2005.

Primke r., Szczepa M., *Tajemnice, skarby i osobliwości. Góry i Pogórze Izerskie*, Wyd. Archiwum – System, Jelenia Góra 2013.

Artykuły

Chromicz M., *Zapomniane schronisko*, „Nowiny Jeleniogórskie” 2000, nr 1.

Fiedor K., *Lager-Ideologie w systemie wychowania hitlerowskich Niemiec*, [w:] „Studia Śląskie” 1976, t. 30.

Obóz Reichsarbeitsdienst w Swarzędzu, oprac. Arkadiusz Małyszka, [w:] „Zeszyty Swarzędzkie” 2013, nr 4.

Popławski P., Wrzesiński S., *Od nazistów do...polskich sportowców*, „Odkrywca” 2012, nr 9.

Primke r., Szczepa M., *Sekrety Leopoldsbaude*, „Odkrywca” 2013, nr 1.

Strony internetowe

www.pozytywy.com

www.halcnow.pl

forum.balsi.de

szczecinek.org

www.sudety.tu.info.pl

www.wehrmacht-polacy.pl

de.wikipedia.org

Przypisy

¹ Jeszcze wcześniej tego typu służbę oraz obozy dla młodzieży organizował *Stahlhelm* – Związek Żołnierzy Frontowych „Stalowy Hełm” oraz inne skrajnie prawicowe organizacje. Później skorzystano z ich wzorców i doświadczeń.

² Karol Fiedor, *Lager-Ideologie w systemie wychowania hitlerowskich Niemiec*, [w:] „Studia Śląskie”, 1976, t. 30, s. 169.

³ Tamże, s. 171.

⁴ Tamże, s. 172-173.

⁵ Michael H. Kater, *Hitlerjugend. Dzieci Hitlera*, Wyd. RM, Warszawa 2013, s. 214.

⁶ Pomimo że początkowo służba była ochotnicza, to musiał ją odbyć każdy kandydat na studenta i bezrobotny starający się o zasiłek.

⁷ *Obóz Reichsarbeitsdienst w Swarzędzu*, oprac. Arkadiusz Małyszka, [w:] „Zeszyty Swarzędzkie” 2013, nr 4, s. 105.

⁸ Tamże, s. 107. Kadra RAD była wyposażona w kordzik – tasak wz. 1937. z wytrawnym napisem: „Arbeit adelt” – praca uszlachetnia.

⁹ de.wikipedia.org/wiki/Reichsarbeitsdienst [dostęp: 14.11.2014 r.].

¹⁰ Przemysław Popławski, Szymon Wrzesiński, *Od nazistów do...polskich sportowców*, „Odkrywca” 2012, nr 9, s. 29.

¹¹ Tak podaje Wilhelm Gehlen. Natomiast jeśli chodzi o okres wcześniejszy, przed wybuchem wojny, to Karol Fiedor podaje, że junacy otrzymywali 25 fenigów dziennie na drobne wydatki. Zob. Karol Fiedor, *Lager-Ideologie w systemie wychowania hitlerowskich Niemiec*, [w:] „Studia Śląskie” 1976, t. 30, s. 173.

¹² Wilhelm Gehlen, *Jugvolk. Historia młodocianego żołnierza Hitlera*, Wyd. Bellona, Warszawa 2009, s. 16.

¹³ Michael H. Kater, op. cit., s. 215.

¹⁴ www.wehrmacht-polacy.pl/relacja19.html [dostęp: 05.11.2014 r.].

¹⁵ Tej kwestii, ze względu na brak źródeł, nie udało się do końca wyjaśnić, ale najprawdopodobniej 16 sierpnia 1939 roku do Leopoldsbaude został przeniesiony cały RAD Abt. 1/103, którego elementy były do tej pory zakwaterowane na terenie Jeleniej Góry Garbarów (Hirschberg-Hartau).

¹⁶ www.sudety.tu.info.pl/forum/printview.php?t=226&start=0&sid=dcccd0290f03c9f8c03fb8d27c0157a40 [dostęp: 12.11.2014 r.].

¹⁷ Marek Chromicz, *Zapomniane schronisko*, „Nowiny Jeleniogórskie” 2000, nr 1, s. 13.

¹⁸ Melita Maschmann, *Bilans. Moje życie w Hitlerjugend. Bez usprawiedliwienia*, Wyd. Oficyna Wydawnicza Mireki, Kraków 2005, s. 50-51.

¹⁹ szczecinek.org/forum/viewtopic.php?f=5&t=1364&st=0&sk=t&sd=a&sid=c1719d80ce1bdf0f0eb415b8c0b35b34&start=45 [dostęp: 12.11.2014 r.].

²⁰ forum.balsi.de/index.php/topic,4551.0.html [dostęp: 14.11.2014 r.].

²¹ www.halcnow.pl/varia-hacnowskie/230-ks-pawe-skiba-cz2 [dostęp: 20.11.2014 r.].

²² Barbara Szczepuła, *Dziadek w Wehrmachcie*, www.pozytywy.com/artykuly/134-barbara-szczepula-dziadek-w-wehrmachcie-fragment-ksiazki [dostęp: 20.11.2014 r.].



Elementy obozowej infrastruktury RAD Abt. 1/103 Leopoldsbaude



Miejsce, na którym znajdował się obóz RAD Abt. 1/103 Leopoldsbaude

Achtung Betonminen!

Niemieckie przeciwpiechotne miny betonowe

Początek rozwoju min w armii niemieckiej okresu dwudziestolecia międzywojennego wyznaczył sierpień 1929 r. To właśnie wtedy, lekceważąc wytyczne międzynarodowe, Naczelne Dowództwo Sił Zbrojnych Republiki Weimarskiej – *Reichswehr* zainicjowało program, w efekcie którego powstała przeciwpancerna, talerzowa *Tellermine* 29. Masowa produkcja tego typu broni, jak i szeregu nowych o zbliżonym charakterze rozpoczęła się wraz z remilitaryzacją Niemiec 6 lat później. Dzięki temu, przystępując do kampanii przeciwko Polsce, armia III Rzeszy dysponowała rozbudowanym zbiorem wybuchowych środków walki.

Wraz z rozpoczęciem działań przeciwko Związкови Socjalistycznych Republik Radzieckich, latem 1941 r. podjęto decyzję o przeprowadzeniu serii badań nad bronią defensywną, a przede wszystkim – prostymi w konstrukcji, a co za tym idzie – możliwymi do szybkiego wyprodukowania minami o korpusach niemetalowych, których uzbrajanie nie wymagałoby specjalistycznego przeszkolenia. Grupie tej nadano określenie *Behelfs-Schützenminen*, co rozumieć można

Trudne do wykrycia, także dzisiaj, pozostawione przed ponad siedmioma dekadami na polu walki, mogą okazać się bardzo niebezpieczne. Niemieckie, betonowe miny przeciwpiechotne to jeden z bardziej interesujących typów broni defensywnej. Powstał w chwili, gdy *Wehrmacht* rozpoczynał walny odwrót praktycznie na wszystkich frontach. *Stockmine* 43 i pochodne wyprodukowano w liczbie przekraczającej 2.500.000 sztuk. Dziś stanowią ciekawostkę i obiekt zainteresowania muzealników oraz prywatnych kolekcjonerów militariów.

jako *pomocnicze miny przeciwpiechotne*. Równocześnie rozpoczęto prace zmierzające do ulepszenia mechanizmów inicjujących – zapalników.

Miny o korpusach wykonanych z betonu niemieccy saperzy instalować zaczęli 2 lata później. Zbiegło się to w czasie z postępującym kryzysem przestawionej na produkcję wojenną gospodarki III Rzeszy. Zaletą nowego środka walki okazała się niezbyt wygórowana cena, nieskomplikowana konstrukcja, względna skuteczność oraz trudność w wykrywaniu. Jak istotną odegrały one rolę w wysiłku defensywnym

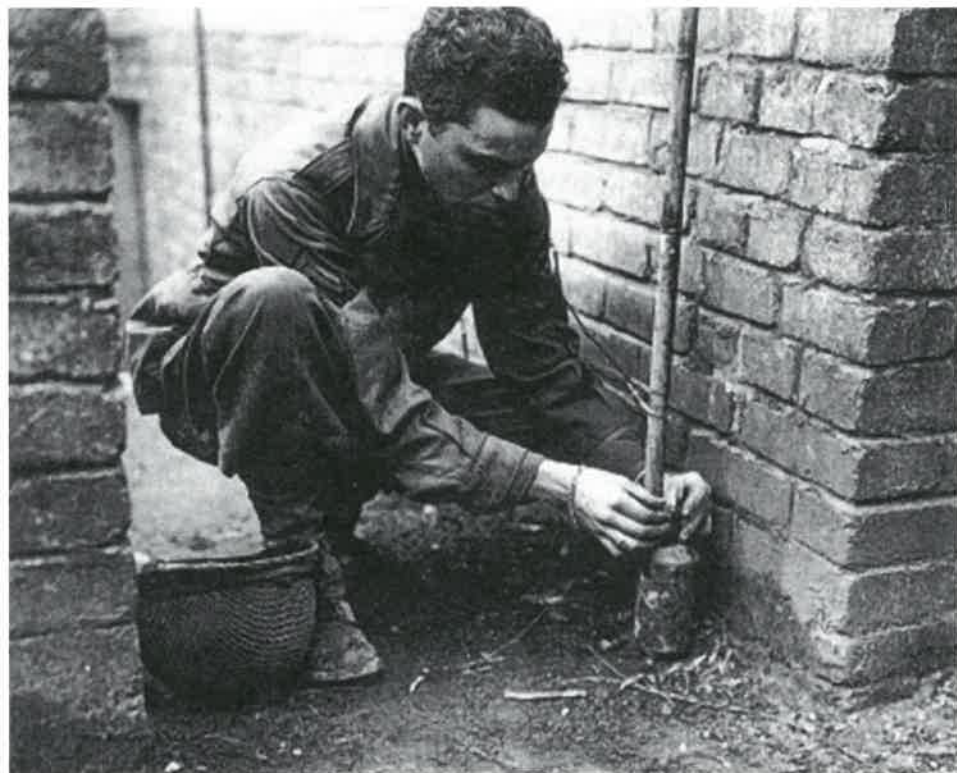
państwa Hitlera, świadczy chociażby fakt, iż w samym tylko roku 1944 stanowiły niemal jedną czwartą ogółu wyprodukowanych materiałów wybuchowych – ich liczba przekroczyła 2.500.000 sztuk.

Stockmine 43

Pierwszą masową wytwarzaną miną przeciwpiechotną z korpusem betonowym była *Stockmine* 43, nazywana niekiedy również *Betonmine*. Na pierwszą linię frontu trafiać zaczęła od połowy 1943 r. Główny element tego modelu stanowił walec długości



Kapral pododdziału saperów *Wehrmachtu* podczas instalowania miny betonowej *Stockmine* 43/I. Dobrze widoczny, pokryty ciemnozieloną farbą korpus tzw. drugiego typu, fragment drewnianego kołka ustalającego minę w podłożu oraz zapalnik odciągowy *Zugzünder* 42. Francja, wiosna 1944 r. [Fot. Bundesarchiv]



Żołnierz amerykański podczas rozbijania *Stockmine* 43/I. Luksemburg, wiosna 1945 r. [Fot. Archiwum CDA Press]

160 mm oraz średnicy 70 mm¹ ważący ok. 2000 g, wykonany ze wspomnianego materiału, w którym zatopiono metalowe odłamki, a w ostatnich miesiącach drugiej wojny światowej także elementy ceramiczne, a nawet kawałki utwardzonej papy. Początkowo, w przypadku *Stockmine 43/I* zarówno górna, jak i dolna krawędź pozostawały wyprofilowane w taki sposób, że kształtem przypominały ścięty stożek, później (model *Stockmine 43/II*) element ten występował tylko w części górnej². Wewnątrz wydrążony był kanał (długość: 140 mm, średnica: 35 mm) przeznaczony do instalowania ładunku wybuchowego. Po przeciwległej stronie jego wlotu umieszczono mocowaną na stałe metalową tuleję o średnicy 15 mm, w którą wkręcany był zapalnik. Korpus malowano farbą ciemnozieloną lub piaskowoszarą³.

W środku kanału umieszczano standardowy, stugramowy ładunek trotylu – *Bohrpatrone 28*. Składał się on z masy wybuchowej z zamocowanym lejkowatym, metalowym, wyposażonym w gwint wewnętrzny adapterem zapalnika typu *Sprengkapsel Nummer 8*. Całość zawinięto w papier woskowany, od strony wyżej wymienionego elementu naklejając okrągłą etykietę z danymi wytwórcy oraz rokiem produkcji. Zgodnie z instrukcją fabryczną skuteczność ładunku zagwarantowana była w temperaturze od -30°C do +40°C. Eksplozja powodowała rozrzućenie fragmentów korpusu teoretycznie w promieniu 60 m. W praktyce efektywna siła rażenia osiągalna była na 10 m, a największa – na 5 m.

Choć w *Stockmine 43* można było zainstalować niemal każdy rodzaj zapalnika odciągowego, najczęściej stosowanymi były *Zugzünder 35* i *Zugzünder 42*. Wkręcano je od góry, korzystając z metalowej tulei, wprost w wałek trotylu. Całości dopełniał mocowany od dołu, zaostroszony, drewniany kołek długości około 400 mm, wbijany w grunt. W przypadku, gdy mina przymocowana była na wysokości, na przykład przywiązana do pnia drzewa, palik skracano. Po połączeniu wszystkich komponentów masa bojowa wynosiła około 2,2 kg.

Uzbrojenie miny opisywanego rodzaju zaczynało się od umieszczenia w kanale ładunku wybuchowego. Następnie wkręcano zapalnik, a cały zespół stabilizowano kołkiem. Po tych czynnościach broń umiesz-



Prezentacja środków wybuchowych zdobytych przez żołnierzy amerykańskich podczas walk w Normandii latem 1944 r. Z prawej strony ręcznych granatów trzonkowych widoczna *Stockmine 43/II* ze skróconym, drewnianym kołkiem oraz dodatkowo fragment rozerwanego korpusu [Fot. Archiwum US Army]



Jeden kompletny korpus oraz dwa fragmenty *Stockmine 43/I* w malowaniu ciemnozielonym zachowane w zbiorach Muzeum Fortyfikacji i Nietoperzy w Pniewie [Fot. Ł. Gładysiak]



Pochodzący ze zbiorów Studio Historycznego Huzar w Koszalinie korpus *Stockmine 43/II* z zachowaną niemal w całości, oryginalną, stosunkowo rzadko spotykaną, szarozieloną farbą [Fot. Ł. Gładysiak]

Stockmine 43 – dane taktyczno-techniczne

Długość korpusu	160 mm
Średnica korpusu	70 mm
Średnica kanału korpusu	35 mm
Średnica otworu zapalnika korpusu	15 mm
Masa korpusu	2100 g
Masa zatopionych odłamków	1400 g
Masa ładunku wybuchowego	100 g
Pole rażenia – Maksymalne	60 m
Pole rażenia – optymalne	10 m
Masa bojowa	2230 g



Korpus *Stockmine 43/II* widok z góry (z lewej) oraz z dołu (z prawej). Wywiercone otwory służyły odpowiednio do montażu zapalnika (góra) oraz ładunku wybuchowego i kołka [Fot. Ł. Gładysiak]



Stockmine 43/II gotowa do uzbrojenia: 1 – betonowy korpus miny, 2 – ładunek wybuchowy *Bohrpatrone 28* o masie 100 g, 3 – kulek stabilizujący w wersji skróconej, 4 – zapalnik odciągowy *Zugzünder 42*, 5 – sznurek odciągowy. Zbiory Studio Historycznego Huzar w Koszalinie [Fot. Ł. Gładysiak]

czano w wyznaczonym miejscu i prowadzono od niej sznurek lub drut, który naprężano, tworząc biegnącą nisko przy ziemi przeszkodę. Ostatnią czynnością stanowiło usunięcie bezpiecznika-zawlecзки. Wybuch następował w wyniku zerwania albo naprężenia linki, wówczas zwalniana była iglica zapalnika. Do wywołania reakcji potrzebne było oddziaływanie masy minimalnej 4 kg.

Unieszkodliwianie *Stockmine 43* odbywało się najczęściej w drodze kontrolowanej detonacji. Można było także, utrzymując naprężenie sznurka, wykręcić zapalnik, a w przypadku zastosowania *Zugzünder 42* – przytrzymać drucianą zawleczkę.

Opisywany model min przeciwpiechotnych transportowano z reguły w drewnianych skrzyniach po 10 lub 12 sztuk. Zapalniki znajdowały się w metalowym, rzadziej kartonowym, pojemniku, gdzie prócz nich

znajdowały się sznurki odciągowe i zawlecзки. Nie można wykluczyć, że zespolone *Stockmine 43* przenoszone były także przez pojedynczych żołnierzy w improwizowanych torbach na granaty trzonkowe.

Rollbombe

Prawdopodobnie w drugiej połowie 1944 r. w Niemczech przystąpiono do produkcji kolejnej, większej odmiany przeciwpiechotnej miny betonowej; jej zastosowanie w boju jak do tej pory nie zostało potwierdzone. *Behelfsmäßige Rollbombe*, bo takie określenie przyporządkowane zostało temu typowi oręża, złożona była z kuli z zatopionymi odłamkami oraz trzech dwustugramowych kostek trotylu, owiniętych w woskowany papier – *Sprengkörper 28* (prawdopodobnie dwa ładunki znajdowały



Zachowane w zbiorach Studio Historycznego Huzar w Koszalinie dwa podstawowe modele zapalników odciągowych wykorzystywanych w niemieckich minach betonowych: *Zugzünder 42* (z lewej) oraz *Zugzünder 35* [Fot. Ł. Gładysiak]



Uzbrojona *Stockmine 43/II* ze skróconym kółkiem, wykorzystywanym między innymi, gdy mina mocowana była do pnia drzewa [Fot. Ł. Gładysiak]

WB Group



DOBRE TRAFIŁEŚ !
NASZA TECHNOLOGIA, TWOJA PRZEWAGA

www.wbgroup.pl

 **WB ELECTRONICS**
WB Group

 **RADMOR**
WB Group

 **FLYTRONIC**
WB Group

 **indmade**
WB Group

 **AR
ex**
WB Group

ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki, tel.: +48 22 731 25 00, fax: +48 22 731 25 01, e-mail: info@wbgroup.pl

się w osi, a trzeci z boku). Stabilizowano je przy pomocy drewnianych klinów.

Inicjacja wybuchu następowała w drodze użycia popularnych odmian zapalników odciągowych Zugzünder 35 lub Zugzünder 42, rzadziej naciskowych, przede wszystkim Drückzünder 35 w wariantach A oraz B albo Tellerminezünder 35 (względnie Tellerminezünder 42 albo Tellerminezünder 43), stosowanych z reguły w przypadku przeciwpancernych min talerzowych. Masa bojowa tego modelu wynosiła około 17 kg, w związku z czym był on niezbyt poręczny w transporcie.

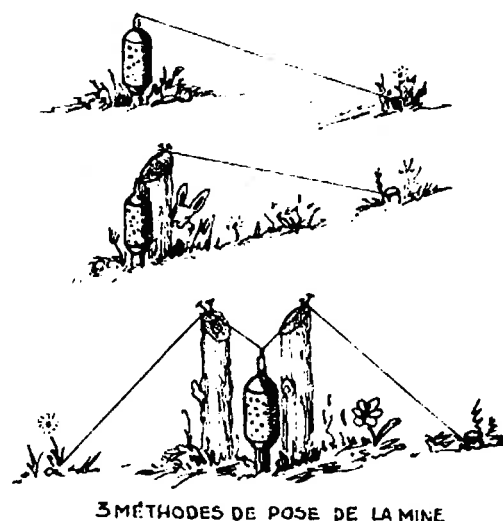
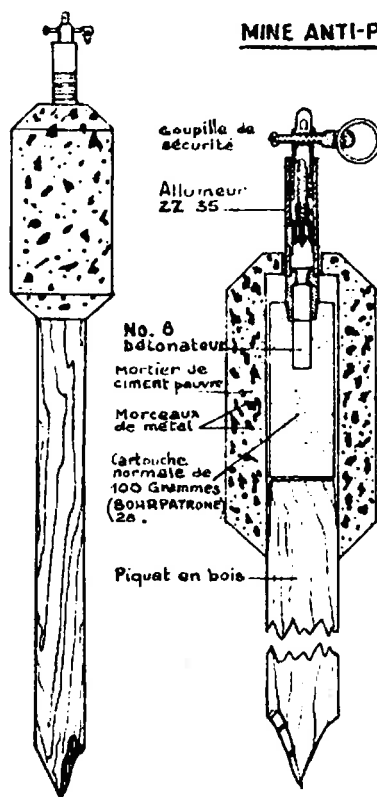
Proces przygotowania i rozbrojenia *Behelfsmäßige Rollbombe* był identyczny jak wariantu opisanego wcześniej. Różnica polegała na metodzie instalowania jej w podłożu; z powodu braku elementów ustalających minę prawdopodobnie kładziono wprost na gruncie lub płytko zakopywano, równocześnie maskując górną powierzchnię na przykład gałęziami.

W obliczu klęski

Schyłkowy okres istnienia III Rzeszy znaczył się narodzinami całej grupy improvizowanych, betonowych ładunków wybuchowych określanych mianem *Abwehrmine Beton* (w wolnym tłumaczeniu: *betonowe miny obronne*). Były to rozmaitych kształtów, rozmiarów oraz masy bloki wykonane z tego materiału, które w drodze wydrążenia kanału na ładunek traktowano jako korpusy. Elementy inicjujące pozostawały identyczne jak w przypadku odmian zaprezentowanych wcześniej.



Abwehrmine Beton z zapalnikiem naciskowym S-Minenzünder 35 eksponowana na wystawie Muzeum Saperskiego Explosive w Dąbrowce. Produkcję tego rodzaju broni uruchomiono w chwili, gdy klęska III Rzeszy była już przesądzona. Jako korpusy wykorzystywano różnego kształtu odlewy betonowe, często pozbawione już zatopionych wewnątrz elementów metalowych [Fot. Ł. Gładysiak]



3 MÉTHODES DE POSE DE LA MINE

Nota: ZZ 35. Allumeur à traction 1935

Rysunek poglądowy oraz przekrój *Stockmine 43/I* z zapalnikiem odciągowym Zugzünder 35, zamieszczone w instrukcji z 1944 r., przeznaczonej dla żołnierzy francuskich walczących na froncie zachodnim. Zwracają uwagę ilustracje przedstawiające trzy sposoby instalowania tego rodzaju min [Fot. archiwum Studio Historycznego Huzar]

Interesującą bronią defensywną, stanowiącą połączenie elementu betonowego oraz metalu, była ponadto *Behelfsmine W-1*. Składała się ona z pozbawionego brzechw stabilizujących pocisku moździerzowego, najczęściej kalibru 50 mm, zainstalowanego na stałe w trapezoidalnym cokole o kwadratowej podstawie z krawędzią długości 100 mm. W miejscu zapalnika uderzeniowego instalowano odmianę typu *Chemische Zünder Buck*. Zapłon następował w wyniku wymieszania jego składników wewnętrznych – oddziaływania kwasu siarkowego. Rozbrojenie miny następowało w trakcie jego wykręcania.

Miny betonowe stanowią interesujący, a zarazem nieco zapomniany zbiór niemieckiej broni czasów ostatniego globalnego konfliktu. Po dziś dzień, niemal na wszystkich europejskich frontach odnajdywane są pojedyncze egzemplarze albo całe, najczęściej nieuzbrojone, ich grupy, które dzięki wykorzystaniu do budowy korpusu materiałowi nierzadko zachowują swą pierwotną formę. Warto również zaznaczyć, iż ten kierunek rozwoju arsenału defensywnego kontynuowany był po kapitulacji III Rzeszy, a według wzorca *Stockmine 43* powstała czechosłowacka odmiana PP-MI-SB, kubańska PMFC-1 czy jugosłowiańska PMR-2. Wszystkie trzy nadal towarzyszą konfliktom zbrojnym na całym świecie.

Podczas tworzenia artykułu wykorzystano oryginalne elementy niemieckich min betonowych zachowane w kolekcji Muzeum Fortyfikacji i Nietoperzy w Pniewie, Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu oraz Studio Historycznego Huzar w Koszalinie.

Bibliografia

- Catalog of German Ordnance and Equipment: Mines, Grenades, Ammunition, Aberdeen 1945.
- Heeresdienstvorschrift 220/4b. Ausbildungsvorschrift für die Pioniere Teil 4b: Minen und Minenzünder, Berlin 1944.
- Fleischer W., *Deutsche Landminen 1935-1945*, Wölfersheim 1997.
- Franczyk G., *Miny niemieckie cz. 2*, [w:] „Inne Oblicza Historii”, <http://ioh.pl/artykuly/pokaz/miny-niemieckie-cz,1012/> [data dostępu: 29.06.2011 r.].
- Gander Terry, *Small arms, artillery, and special weapons of the Third Reich*, Londyn 1978.
- Jebens M., *Environmental Impact on the Functionality of Landmines: Does Aging Matter?*, [w:] „The Journal of ERW and Mine Action”, Wydanie 14.1, 2010.
- Rottman G., *World War II Axis Booby Traps and Sabotage Tactics*, Oksford 2009.

Przypisy

- Nierzadko zdarzało się, że poszczególne partie produkcyjne minimalnie różniły się wymiarami.
- Jednostronnie ścięty korpus *Stockmine 43/II* określa się niekiedy mianem tzw. drugiego typu.
- Zachowane w zbiorach muzealnych oraz kolekcjach prywatnych miny wskazują, że oba kolory występowały w kilku, a nawet kilkunastu odcieniach.

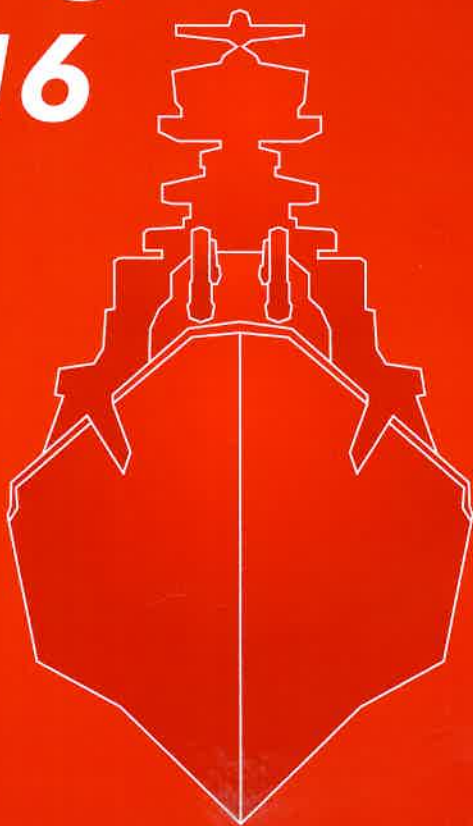


Behelfsmäßige Rollbombe o masie 17 kg, wprowadzona do użytku prawdopodobnie w drugiej połowie 1944 r. z zapalnikiem odciągowym Zugzünder 35 [Fot. L. Peverelli]

20-22.06.2016 | Gdańsk | AMBEREXPO

14. Bałtyckie Targi Militarne

BALT MILITARY EXPO 2016



WYSTAWA BEZZAŁOGOWYCH SYSTEMÓW
MORSKICH POWIETRZNYCH LĄDOWYCH

PARTNER MEDIALNY

Polska Zbrojna

Wojsko

MORZA

amberexpo

VII Międzynarodowa Konferencja
Naukowo-Techniczna



**TECHNOLOGIE
MORSKIE
DLA OBRONNOŚCI
I BEZPIECZEŃSTWA**



ORGANIZATORZY



MTG
MIĘDZYNARODOWE
TARGI GDAŃSKIE SA



PGZ



amberexpo

DYREKTOR PROJEKTU: **MAREK BUCZKOWSKI**
TEL. 58 554 92 13, 693 448 814, FAX 58 554 93 13
MILITARY@MTGSA.COM.PL
WWW.BALTMILITARY.PL



BIURO ORGANIZACYJNE: **MONIKA DOMAGAŁA**
TEL. 58 666 54 81
NATCONFERENCE@NATCONFERENCE.EU
WWW.NATCONFERENCE.EU



MIĘDZYNARODOWY PIKNIK LOTNICZY 11-12 czerwca 2016 Lotnisko Deputyczne Królewskie 8 km od Chełma

- zlot i wystawa samolotów GA
- pokazy samolotów historycznych
- pokaz akrobacji samolotowej
- inscenizacja bitwy z okresu I wojny światowej
- skoki spadochronowe
- wiele innych atrakcji

www.lotniczedepulcye.pl • facebook.com/lotniczedepulcye • tel. 609-543-927, 601-401-157, 505-040-878, 791-288-334



PATRONAT HONOROWY



PATRONAT HONOROWY
WOJEWODA LUBELSKI
PRZEMYSŁAW CZARNEK



Fundacja
HISTORIA
I WSPÓŁCZESNOŚĆ



SPONSORZY



PROMOTERS

PATRONI MEDIALNI

