

Działania bojowe jednostek lotnictwa Armii Czerwonej bazującego w Elblągu między lutym a majem 1945 roku

Lotnisko wojskowe Eichwalde, położone w południowo - wschodniej części Elbląga, w czasie II wojny światowej było dobrze wyposażone technicznie i miało odpowiednią infrastrukturę w postaci obiektów. Nie dysponowało jednak utwardzoną płytą lądowiska, a trawiasta była często wyłączona z użytkowania z powodu czasowych podtopień. To z kolei było efektem położenia na skraju Żuław i wysokiego poziomu wód gruntowych, szczególnie wiosną i jesienią. Ważną rolę lotnisko spełnić miało 1 września 1939 r., czyli w pierwszym dniu wojny przeciw Polsce, kiedy grupa Junkersów Ju-87 Stuka wyruszyła stąd nad graniczny Tczew w celu wsparcia akcji przejścia mostów na Wiśle. Mimo, że atak bombowy na instalacje minerskie dał spodziewany rezultat, dzięki kolejarzom i celnikom z Szymankowa polscy saperzy zyskali czas i zdołali wysadzić mosty tczewskie, zanim zajął je niemiecki desant. W dalszym okresie tutejsze lotnisko zadowolić się musiało pełnieniem roli obiektu remontowego, szkolnego i etapowego dla maszyn lecących z fabryk na front wschodni. Jedyna stacjonująca tu dłużej jednostka bojowa, eskadra sztabowa pułku bombowego Kampfgeschwader 3, dowodzonego przez pułkownika Wolfganga Chamier-Glisczinskiego, opuściła Elbląg przed kampanią francuską 1940 roku^[1].

W styczniu 1945 r. lotnisko okazało się natomiast ważnym punktem w systemie niemieckiej obrony Elbląga, ponieważ Armia Czerwona nadchodziła z ofensywą od tej właśnie strony. Niemcy korzystali z ognia dział, mającej

¹ Atak bombami lotniczymi na polskie instalacje minerskie przy mostach tczewskich był jedną z pierwszych akcji niemieckich w II wojnie światowej. Przeprowadzony został jeszcze przed strzałami na Westerplatte. Szerzej w: E. Jaremczuk, *Związki Elbląga i jego mieszkańców z lotnictwem na przestrzeni 100 lat (1912–2012)*, Elbląg 2012, s. 115–128.

tu stanowiska osłonowe artylerii przeciwlotniczej, zarówno w obliczu zagrożenia z powietrza, jak też strzelając do celów naziemnych, głównie atakujących czołgów. Walki w tym miejscu trwały kilka dni, na przełomie stycznia i lutego, ponieważ czerwoarmiści kilkakrotnie zdobywali, a następnie tracili je wskutek niemieckich kontrataków, prowadzonych pobliską obwodnicą miasta – od cinkiem przebudowywanej w autostradę drogi łączącej Berlin z Królewcem. Ostatecznie Eichwalde zostało zajęte 3 lutego przez żołnierzy 1064 pułku piechoty 281 Dywizji Strzeleckiej z 2 Armii Uderzeniowej. W hangarach przejęto wówczas 10 naprawianych samolotów Luftwaffe. Zakończenie walk o Elbląg zostało oficjalnie ogłoszone po kolejnym tygodniu ciężkich zmaganiach, z dniem 10 lutego^[2].

W połowie lutego linia frontu nadal biegła tuż pod miastem, w linii prostej zaledwie kilka kilometrów od elbląskiego lotniska. W pociętym rzekami, kanałami i rowami odwadniającymi żuławskim terenie była to jednak odległość bezpieczna i nie groziła nagłym zajęciem przez wroga. Pozycje niemieckie na Żuławach zostały ustalone po zimowej ofensywie i oblężeniu Elbląga, zakończonym jego zdobyciem. Powstrzymana i następnie odrzucona w rejon Lidzbarskiego Rejonu Umocnionego została też kontrofensywa 4 Armii niemieckiej, idąca od strony Prus Wschodnich i próbująca utrzymać korytarz transportowy do Pomorza. Linie rozgraniczenia walczących stron przechodziły w najbliższych tygodniach przez Nowakowo i Batorowo (Alt Terranova i Neu Terranova) na północ od Elbląga, dalej południowym brzegiem rzeki Nogat i następnie wschodnim brzegiem Wisły w stronę Gniewu (Mewe).

Na elbląskie lotnisko, idąc w ślad za linią frontu, zadysponowano samoloty Iłuszyn Ił-2 z 593 pułku lotnictwa szturmowego (plsz), wchodzące w skład 332 Dywizji Lotnictwa Szturmowego (DLSz). Nadzorującym te jednostki zgrupowaniem armijnym była 4 Armia Lotnicza (ALot), wspierająca z powietrza działania 2 Frontu Białoruskiego (FB). Samoloty dotarły do nowej bazy w pełnym składzie pułku. Rozpoczynając działania w pierwszych dniach lutego 1945 r., na lotnisku w Modlinie jednostka posiadała 24 maszyny. Podobną ich liczbą dysponowały pozostałe pułki dywizji, czyli 534 i 911 plsz^[3].

W pierwszej kolejności, 18 lutego 1945 r. nad Elbląg wysłano zwiad meteorologiczny a także osiem samolotów, które miały lądować na tutejszym lotnisku. Załogom zwracano uwagę, że w powietrzu panuje duże zagełszczenie lotów, za-

2 Журнал боевых действий 281 сд, I–II 1945, Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (dalej ЦАМО), фонд 1579, опись 1, дело 79, s. 11–13.

3 Журнал боевых действий 4 ВА за февраль 1945 года, ЦАМО, фонд 319, опись 0004798, дело 0438, s. 3.

tem niezbędna będzie dyscyplina w szyku i odpowiedzialne użytkowanie radia. Stacja naprowadzająca szturmowce była oznaczona kryptonimem „Orzech-10”. Większość maszyn 332 DLSz wspierała w tym czasie uderzenie sił lądowych, głównie 8 Korpusu Pancernego (KPanc) w okolicach Sierpca. Zmiana bazy pułku szturmowego trwała do 20 lutego. Rozczłonkowanie sił dywizji na dwa lotniska oddzielone od siebie o 130 km powodowało więcej pracy łącznościowców i konieczność wykorzystania silnych stacji radiowych 4 ALot, a w szczególnych przypadkach użycia samolotu łącznikowego, co przy gorszej pogodzie nie było możliwe do wykonania. Rozdzielono też siły techniczne i przeniesiono do Elbląga 706 batalion obsługi lotnisk^[4].

Na lotnisko w Elblągu 19 lutego skierowano również grupę wydzieloną z 979 pułku lotnictwa myśliwskiego i oddaną pod komendę dowódcy 593 plsz, składającą się z siedmiu samolotów myśliwskich typu Ławoczkin Ła-5. Grupa ta dowodzona była przez nawigatora pułku, kapitana Gudkowa. Miała ona bezpośrednio osłaniać działania samolotów szturmowych oraz prowadzić rozpoznanie w poszukiwaniu celów. Pozostałe myśliwce pułku i obsługa techniczna znajdowały się wówczas na lotnisku Janochy^[5].

Jeszcze tego dnia sześć myśliwców przeprowadziło łącznie 15 lotów osłonowych nad Mierzeję Wiślaną i dwa loty rozpoznawcze. Ciekawym zdarzeniem był lot w godz. 9.30–9.50, kiedy dwa Ła-5, z prowadzącym lejtanantem Rubcowem oraz lejt. Aleksandrowem, podczas rozpoznania odkryły na mierzei ruch w kierunku zachodnim ok. 3 000 samochodów i wozów konnych. Zaatakowały niemieckie pojazdy z wysokości 200 m, podchodząc do uderzenia pod kątem 25–30 stopni ku wschodowi. Zniszczyły wówczas trzy auta i dwie furmanki, zlikwidowały ok. 10 ludzi. Atakowała też w godz. 12.30–12.50 para Ła-5 z prowadzącym starszym lejtanantem Kuliniczem, która uzyskała podobne rezultaty^[6].

20 i 21 lutego grupa samolotów Ił-2 bazujących na lotnisku w Elblągu kontynuowała działania przeciw Niemcom wycofującym się drogami wzdłuż Mierzei Wiślanej. Uderzeń dokonywano dwukrotnie nadlatując nad kolumny pojazdów przeciwnika. Łącznie w te dwa dni wykonano 55 lotów nad mierzeję. Szturmowcy nie byli zadowoleni ze wsparcia myśliwskiego, zauważając, że w tych dniach liczba samolotów osłony była niedostateczna.

Po stronie niemieckiej natomiast zanotowano zwiększenie działań myśliwskich Luftwaffe, raportując obecność w okolicy 24 samolotów typu Focke-Wulf-

4 Журнал боевых действий 332 шад, II 1945, ЦАМО, фонд 20293, опись 1, дело 16, s. 17–18.

5 Журнал боевых действий 979 иап, 19II1945–29IV 1945, ЦАМО, фонд 22839, опись 223079, дело 3, s. 1.

6 Ibidem.

Fw-190. Dlatego też szybko poszerzyła się i operująca z Elbląga grupa myśliwców wspierających. Z lotniska Janochy, 21 lutego nadleciał tu dowódca 979 plm, major Aleksander Szewcow, wraz z kolejnymi pięcioma maszynami. Elbląskie lotnisko oceniono wówczas jako częściowo zdadne do działania z niego maszyn myśliwskich i szturmowych. Zadekretowano też loty bojowe w grupach, w których na każde cztery szturmowce Ił-2 przypadały dwa myśliwce Ła-5.

Tego dnia doszło do walki powietrznej. Wykonując lot osłonowy w godz. 13.00-13.52, dwa Ławoczki z prowadzącym st. lt. Kulniczem zauważyły, jak z ósemki niemieckich Fw-190 oddzieliły się dwie maszyny. Próbowaly one zaatakować od tyłu i z boku jednego z chronionych przez myśliwce Ił-ów, odstającego ok. 150-200 m od szyku. Kulnicz w jego obronie wykorzystał przewagę wysokości i zaatakował od tyłu maszynę prowadzoną, strzelając z dystansu 50-75 m. Niemiecki samolot zapalił się i upadł na ziemię w okolicach wsi Subkowy. Drugi Fw-190 pospiesznie wycofał się z rejonu walki^[7].

Dzień 23 lutego był dla sowieckich żołnierzy świętem – obchodzono 27 rocznicę Armii Czerwonej. O świątecznym dniu wiedzieli też i Niemcy, którzy wówczas spróbowali podciągnięcia rezerw w okolicach Starogardu Gdańskiego. Wsparciem tym było również 30 czołgów, które były znakomitymi celami dla lotnictwa szturmowego i zostały zaatakowane w rejonie zgrupowania. Tego dnia 593 plsz zaatakował 19 samolotami szturmowymi wzdłuż dróg na mierzei, w rejonie Krynicy Morskiej. Pogoda się psuła, więc 24, a także 26 lutego, lotów nie wykonywano. W dni, kiedy warunki meteorologiczne umożliwiały latanie, dywizja szturmowców wspierała działania 2 Armii Uderzeniowej (AUd) i 8 KPanc, głównie w okolicach Skarszew, Pelplina i Starogardu Gdańskiego. W okolicach tych toczyły się zacięte walki, a miejscowości przechodziły z rąk do rąk. Niemcy dokonali wzmocnienia swych sił czołgami 46 KPanc. Sowiecki 8 KPanc poniósł wskutek tego ciężkie straty w ludziach i sprzęcie, został wycofany z boju i skierowany do przegrupowania^[8].

Nadal zwiększała się grupa myśliwców w Elblągu. Doleciało pięć kolejnych maszyn 979 plm i 23 lutego było tu już 18 samolotów z 22 pilotami, z czego do działań gotowych było 17 Ławoczkinów. Niebawem dotarły jeszcze dwie maszyny, zwiększając liczbę myśliwców do 20 sztuk. Przyleciała też dalsza część personelu technicznego pułku myśliwskiego, osiągając pod koniec lutego 60 ludzi. Przygotowywano też do przebazowania pozostałe maszyny z lotniska Janochy. Jednak, ze względu na słabe warunki terenowe lotniska i zamglenie okolic,

⁷ Ibidem, s. 2.

⁸ Журнал боевых действий 332 шад..., s. 45-49.

do działań bojowych zalecano kierowanie jedynie doświadczonych lotników, a problemy spowodowały zmniejszenie liczby gotowych do akcji do - 14 maszyn i 19 pilotów^[9].

Z kolei 593 plsz, 1 marca posiadał w Elblągu 19 sprawnych i trzy uszkodzone samoloty Ił-2, do tego 25 pilotów i 42 strzelców pokładowych oraz ekipę techniczną zabezpieczającą działania pułku. W pierwszej połowie marca 332 DLSz nadal współdziałała z 2 AUd, szczególnie zaś ze 108 Korpusem Strzeleckim (KS) i 8 KPanc w zmaganiach na kierunku gdańskim. Jednym z pułków wspierała próby złamania oporu niemieckiego w oblężonym Grudziądzu. Niemieckie lotnictwo sukcesywnie zmniejszało swą aktywność z powodu kurczących się zapasów paliwa, co skutkowało prowadzeniem działań mniejszymi zespołami, zwykle parami, a czasem nawet pojedynczymi samolotami.

Między 1 a 3 marca pogoda nad lotniskiem w Lidzbarku uniemożliwiała loty, zatem z całej dywizji operował tylko 593 pułk, stacjonujący w Elblągu. Kolejnego dnia, 4 marca, samoloty 594 i 811 plsz wystartowały z Lidzbarka, lądowały natomiast na elbląskim lotnisku, realizując podjętą decyzję o przebazowaniu całej dywizji. Z dniem 5 marca 332 DLSz zaczęła działania w składzie dwupułkowym, ponieważ 811 plsz został skierowany do uzupełnienia w sprzęt. Mimo zmniejszenia sił, 979 plm ledwie nadążał z działaniami osłonowymi. W tym czasie pułk myśliwski wysłał z Elbląga na lotnisko Janochy siedmiu lotników, by sprowadzili kolejne samoloty, pozostające tam nadal bez pilotów, w liczbie 12 Ła-5. Na aktualnym lądowisku było już 25 maszyn myśliwskich i 21 lotników, ale do akcji gotowe było jedynie 15 ekip^[10].

Od 5 do 11 marca 332 DLSz realizowała wsparcie dla ofensywy 2 AUd w kierunku gdańskim, atakując siły naziemne przeciwnika w rejonach Pelplina, Swarozyna, Subkowych, Tczewa, Pruszcza Gdańskiego i południowych przedmieść Gdańska.

Następnie, po wznowieniu działań ofensywnych w delcie Wisły, rozkazem dowódcy 4 ALot nr 145/OP, od 11 marca 1945 r. na dywizję złożono ataki szturmowcami w okolicach Mikoszewa, Drewnicy i Leszkowych. W dzienniku działań bojowych dywizji wyjaśniano:

Zadanie postawione zostało dywizji dlatego, że przeciwnik, spychany przez nasze oddziały ze wszystkich stron, nie mając możliwości ewakuowania wojsk, majątku i ludności cywilnej środkami pływającymi i morzem, zaczął intensywnie przerzucać swe siły wzdłuż Mierzei Wiślanej w rejon Piławy, w celu dalszego

⁹ Журнал боевых действий 979 иап..., s. 10.

¹⁰ Журнал боевых действий 979 иап..., s. 10.

transportu stamtąd do Niemiec. Droga od Sobieszewa, przez Sztutowo, i dalej mierzeją do portu piławskiego, została całkowicie zakorkowana samochodami, wozami konnymi i ludnością cywilną^[11].

Dowódca 332 DLSz postanowił rozdzielić zadania poszczególnym pułkom, by jeszcze tego dnia podjąć działania bojowe. Dowódca 979 plm miał o godz. 9.00 wysłać niewielki zwiad meteorologiczny i zarazem przeprowadzić rozpoznanie zgrupowania niemieckiego przy ujściu Wisły. Miał też przygotować siły myśliwców do osłony grup uderzeniowych szturmowców. Po uzyskaniu danych zwiadowczych, o godz. 10.00 w rejon akcji wyruszyć miał 594 plsz, a w godzinę po nim także 593 plsz. Działać należało dokładnie według poleceń stacji naprowadzającej, przy pułapie chmur nie niższym, niż 100 m, jak też przy widoczności przewyższającej 2 km. Tego dnia przeprowadzono 96 lotów o łącznej długości 54 godzin. Według raportów załóg, zniszczono wówczas dwa czołgi, 122 samochody, 115 wozów konnych. Unieruchomiono też przeprawę przez rzekę Wisłę na północ od Drewnicy. Zmuszono do milczenia kilka baterii przeciwlotniczych. Szacowano, że zlikwidowano ok. 700 ludzi wroga. W akcji wykorzystano blisko 40 ton bomb^[12].

Kapitan Walentyn Kosowałow z 594 plsz poprowadził wówczas do uderzenia eskadrę złożoną z 18 maszyn. Wspierali go współprowadzący: kpt. Wasiliew i st. lt Krawczenko. Mieli uderzyć na siły niemieckie w rejonie Drewnicy, lecąc 33 km w linii prostej z lotniska do celu. Wcześniejszy zwiad uprzedził, że w okolicy znajduje się przeprawa na rzece, chroniona przez artylerię przeciwlotniczą. Zlokalizowano tam blisko 10 baterii – cztery od południa i po trzy od wschodu oraz zachodu. Dowódca eskadry zarządził podejście nad cel od północy, z interwałem siedmiu minut. Już na kilka km przed przeprawą odezwała się artyleria przeciwlotnicza wroga. Wówczas zarządził zmianę szyku pierwszej grupy, by utworzyć tzw. żmijkę, utrudniającą przeciwnikowi celowanie. Jednocześnie zmniejszono wysokość z 1250 do 900 m. Sprawnie przeprowadzony manewr trwał ok. 10 sek. Wówczas prowadzący wykonał krótkie pikowanie, wskazując pozostałym cel, którym było zgrupowanie niemieckich pojazdów w pobliżu przeprawy. Przy drugim nawrocie przeszli do okręgu i rozpoczęli atak, przy czym dwie zamykające ekipy uderzyły na stanowiska dział przeciwlotniczych. Atak prowadzono pod kątem 30 st. do celu, zrzucając bomby z wysokości 400 m i jednocześnie strzelając z broni pokładowej. Druga grupa, prowadzona przez kpt. Wasiliejwa, podeszła nad cel od północnego zachodu i wykonała

11 *Обзор боевых действий 332 шад*, III1945, ЦАМО, фонд 319, опись 4798, дело 409, s. 4–5.

12 *Ibidem*, s. 5.

podobny manewr przygotowania do ataku, jak też identycznie, ostatnią parą stłumiła ogień przeciwlotniczy. Trzecia z grup podeszła z dalszym przesunięciem na zachód i powtórzyła działania poprzedników. Atak grup z trzech różnych stron pozwolił na skuteczne rozproszenie ognia przeciwnika, prowadzonego z ziemi do samolotów, co dało efekt w postaci powrotu Ił-ów na własne lotnisko bez strat^[13].

Tego dnia atakowały jeszcze dwie podobne grupy szturmowców, osłaniane czwórkami myśliwskimi. Jedna uderzyła na pojazdy poruszające się szosą Kiezmarek – Wocławy, druga zaś w okolicach Steblewa. Okolice przeprawy na Wiśle zostały po nalocie sfotografowane przez pilota myśliwca z 979 plm, lejtanta Tarniczewa. Akcja została podsumowana wyliczeniem poniesionych przez wroga strat, co było normą sowieckiej buchalterii wojny. Często były to dane szacunkowe i nieraz zawyżane, by podkreślić bohaterstwo czerwonoarmistów, lecz warto je zauważać, nie zawsze literalnie dowierzając liczbom. W każdym razie raportowano wówczas, że w działaniach szturmowych pod Drewnicą zniszczono 22 auta, 17 furmanek, wywołano dwa pożary, stłumiono ogień trzech baterii przeciwlotniczych i zlikwidowano około 90 żołnierzy niemieckich^[14].

Chwalony przez zwierzchników i nazywany „prawdziwym Stalinowskim Sokołem” kpt. Kosowałow był w 1945 r. kilkakrotnie nagradzany. Najpierw, z końcem marca otrzymał Order Czerwonego Sztandaru. Dwa miesiące później, 24 maja przyznano mu Order Aleksandra Newskiego. Zgodnie z kolejnym wnioskiem nagrodowym, z połowy czerwca 1945 r., złożonym przez dowódcę 594 plsz, podpułkownika Karpowa, oraz jego zwierzchnika, dowódcę 332 DLSz, pułkownika Trochimowa, Kosowałow zasłużył na uhonorowanie go tytułem Bohatera Związku Sowieckiego z Medalem Złotej Gwiazdy i Orderem Lenina. Pilot wykonał podczas wojny 106 lotów bojowych na samolotach Ił-2 oraz dalsze 71 na Po-2 i R-5. Wniosek wspierali kolejno – dowódca 4 A Lot, generał-pułkownik lotnictwa Wierszynin, oraz dowódcy Północnej Grupy Wojsk, utworzonej tuż po wojnie z sił 2 FB – marszałek Związku Sowieckiego Rokossowski i generał-lejtnant Subbotin. Najwyższe władze zaakceptowały tę prośbę i Kosowałow uzyskał tytuł 15 maja 1946 roku^[15].

Przez kilka dni w połowie marca lotnisko w Elblągu nie nadawało się do użytku z powodu grząskiego gruntu i lotów bojowych nie prowadzono. Problem szczególnie dotyczył obciążonych bombami i amunicją do broni pokła-

13 *Обзор боевых действий 332 шад...*, s. 6–7.

14 *Журнал боевых действий 594 шад*, ЦАМО, фонд 22802, опись 0186982с, дело 3, лист 1, s. 15.

15 *Наградной лист - Косолапов Валентин Иванович*, ЦАМО, фонд 33, опись 793756, единица хранения 23, s. 568–572.

dowej samolotów szturmowych Iliuszyn. W międzyczasie sprowadzono jednak na miejsce kolejne samoloty myśliwskie Ławoczkin i 979 pułk miał już do dyspozycji 32 maszyny i 28 pilotów, mogąc wystawić jednorazowo do akcji ponad 20 ekip. Wszystkie pułki zajmowały się planowym szkoleniem i naprawami sprzętu. Jedynie 18 marca dokonano próby wykorzystania lekkich samolotów myśliwskich Ł-5 do walki z celami naziemnymi. Użyto 24 maszyn, które wykonały 51 lotów i zrzuciły ponad setkę lekkich bomb AO-25. Według szacunków, zniszczono 21 wagonów kolejowych, 17 samochodów, dwie furmanki i zlikwidowano ok. 80 żołnierzy wroga^[16].

Kolejnego dnia planowano przywrócić także loty samolotów Il-2. Zarówno 593, jak i 594 plsz powinny wydzielić po 18 maszyn do uderzenia na instalacje wodne, znajdujące się w północnej części Gdańska. Rozkaz ten jednak zmieniono, nakazując wystawić łącznie 44 samoloty szturmowe z obu pułków i zaatakować Gdynię, wraz z Witominem, Grabowem, Obłuzem i Oksywiem. Osłonę akcji stanowić miały 22 maszyny pułku myśliwskiego^[17].

W ten sposób przeniesiono wsparcie dywizji na rzecz jednostek 19 A i 1 APanc, uderzających na kierunku gdyńskim od zachodu. Akcję zaplanowano na godz. 9.00-0.20. Wskazano też zapasowe lotnisko – w razie kłopotów maszyny miały lądować w miejscowości Bożepole Wielkie. Zaordynowano też, że powtórny lot może się odbyć półtora godziny po zakończeniu pierwszej misji. Tak wykonano 75 lotów, z przebywaniem w powietrzu powyżej stu godzin. Według raportów załóg i częściowo dzięki fotografowaniu skutków uderzenia oszacowano, że zniszczeniu uległo 60 samochodów, skład z amunicją i dwa magazyny paliw, zatopiono dwie barki. Zmuszono do milczenia kilkanaście baterii przeciwlotniczych i w powietrznej walce zestrzelono wrogi samolot Me-109. Zanotowano jednak i poważne straty własne – trzy samoloty strąciła artyleria przeciwlotnicza, a dwa zbiły myśliwce wroga. Siedem dalszych maszyn zostało poważnie uszkodzonych i wymagało remontu. Współdziałanie z jednostkami atakującymi w stronę Gdyni trwało pięć dni, do 23 marca. Mimo niezbyt sprzyjających warunków meteorologicznych przeprowadzono wówczas 211 lotów bojowych^[18].

Przykładowym działaniem była akcja z 21 marca, czterech szturmowców z 594 plsz, dowodzonych przez st. lt. Bieliakowa, które uderzyły na zachod-

16 Журнал боевых действий 979 иап..., III 1945, s. 2.

17 Журнал боевых действий 979 иап..., III 1945, s. 3

18 Обзор боевых действий 332 шад..., s. 10-11.

nie przedmieścia Gdyni z zadaniem niszczenia tam stanowisk artylerii, czołgów i siły żywej wroga. Każdy samolot uzbrojony był w bomby FAB-50, AO-35 i AO-25 oraz cztery pociski raketowe RS. Nad cel nadlecieli od południa, od strony Kartuz. Artyleria przeciwlotnicza zmusiła ich do wykonania manewru obronnego, tzw. horyzontalnej zmiyki. Rozpoznali pozycje wroga, m.in. w rejonie nabrzeża szwedzkiego. Prowadzący wskazał cel i zrobił krąg w lewo, za drugim atakując z wysokości 500 m. Wykonano cztery ataki. Bomby zrzucano przy indywidualnym celowaniu każdego z lotników, w drugiej kolejności używając działka i karabiny maszynowe. Zniszczono kilka wagonów kolejowych i wywołano dwa duże pożary^[19].

Wówczas powrócono do wspierania 2 AUd, atakującej Gdańsk od południa. Dowództwo 4 ALot rozkazem nr 174/OP nakazało 332 DLSz przeprowadzenie 25 marca nalotu w rejonie Brzeźna i Letnicy. Jednak do godz. 14.00 samolotom nie udało się wystartować z powodu słabej widoczności, ograniczonej do 200-300 m. Popołudniem przeprowadzono jedną turę, 32 loty szturmowców. W kolejnych dniach pogoda się poprawiła i do końca miesiąca wykonano łącznie 682 loty szturmowe, z przebywaniem maszyn w powietrzu przez prawie 500 godz. Uderzenia wykonywano wówczas w rejonach miejscowości: Gdańsk, Drewnica, Sobieszewo, Mikoszewo, Jantar, Stegna, Stogi, Górki Zachodnie i Przegalina.

Część zadań stawianych szturmowcom zobowiązywała je do walki z jednostkami pływającymi wroga uczestniczącymi w akcji zaopatrzeniowej i ewakuacyjnej, co kilkakrotnie się zdarzało, w tym 25 marca na odnodze Martwej Wisły pod Drewnicą, gdzie zaatakowała grupa ósemka z 593 plsz pod dowództwem lt. Smorodkina. Prowadzący otrzymał ustny rozkaz od dowódcy eskadry, st. lt. Chuchrina, po czym zebrał podwładnych w pobliżu i przekazał treść polecenia. Polecieli w szyku dwóch czwórek wprost nad cel, na wysokości 1300 m, przed uderzeniem zniżając lot najpierw do 1000, a później do 500 m. Już pięć km przed celem rozpoczął się ostrzał artylerii przeciwlotniczej, więc grupa zmieniła szyk i przeszła do lotu w parach. Atakowali, w odstępie ok. 250 m, celując indywidualnie i zrzucając bomby w seriach po dwie sztuki. Celem był m.in. parowiec, stojący na kotwicy przy południowym skraju Drewnicy. Lt Briksin trafił go bezpośrednio, wywołując pożar. Przy drugim podejściu z parowca już do nich nie strzelano, więc przy zrzucaniu bomb uwzględniono poprawki. Statek wciąż płonął, gdy odlatywali po zakończeniu akcji. Potwierdzał to również prowadzący grupę myśliwców osłony lt Rubcow^[20].

19 Ibidem, s. 12.

20 Ibidem, s. 16.

W marcu 1945 r., 332 DLSz, za zasługi w boju została cztery razy wymieniona w rozkazach głównodowodzącego Armia Czerwoną, Józefa Stalina. Szturmowce wykonały wówczas 1 288 lotów. W posumowaniach podano, że zniszczyły 1 323 wrogie samochody, 21 czołgów, 629 wozów konnych, 15 ciągników, pięć cystern, cztery wozy pancerne, zatopiły i uszkodziły 11 barek, kuter i dwa parowce. W walkach powietrznych zestrzelono dwa niemieckie myśliwce. Niemieckie straty w ludziach, wynikłe z działań dywizji, oszacowano na 12 tys. żołnierzy, ale jest to zapewne liczba znacznie przesadzona. Do wykonania zadań wykorzystano, m.in. 1119 bomb FAB-100, mających ponad 40 kg materiału wybuchowego i najcięższych, jakie mógł przenosić samolot Ił-2, a także 3300 pocisków rakietowych RS-82^[21].

„Tylko w warunkach pełnego powodzenia naszych wojsk możliwe było bazowanie szturmowców, całego ich zgrupowania, zaledwie 5 km od linii frontu. Tylko całkowicie skazany na zagładę przeciwnik mógł spokojnie patrzeć, gdy u niego pod nosem działają Ił-y – postrach faszystowskiej armii. W takich warunkach wystarczyłaby jedna bateria dział, by sparaliżować pracę lotniska i spowodować straty. Bazowanie było zatem możliwe dzięki dokładnej ocenie sił wroga”.

Jeszcze w lutym na lotnisku w Elblągu posadzono dwie załogi. Wówczas wróg milczał, więc za forpocztą skierowano pierwszą ósemkę. Wówczas Niemcy ostrzelali lotnisko z artylerii dalekosiężnej, ale z dużą niedokładnością i bez widocznych rezultatów. Ostrzał prowadzono przez trzy dni, łącznie kierując tu 18 pocisków. Ze względu na to, iż strzelano pod osłoną ciemności, nie udało się zlokalizować pozycji ogniowych wroga. Marcowe przebazowanie pełnego składu dywizji wykonano po zepchnięciu niemieckich pozycji pod Elblągiem nieco na północ i zachód. Dzięki temu odległość lotniska od rejonów ataku nie przekraczała 50 km, a to pozwalało na sprawne działanie grup samolotów. Wysoko oceniano prace zabezpieczające lotnisko, prowadzone przez 706 batalion obsługi lotnisk, będący częścią 34 Lotniczej Brygady Remontowej. Dobrze też zabezpieczone były potrzeby socjalno-bytowe lotników i obsługi, gorzej natomiast z potrzebami duchowymi, gdyż narzekano na niedobór działań kulturalnych^[22].

Po zdobyciu pod koniec marca miast i portów Gdańska oraz Gdyni, wschodniopomorska operacja ofensywna 2 FB miała się ku końcowi. W pierwszych dniach kwietnia Niemcy ewakuowali grupę wojsk, które z Gdyni przeszły na Kępę Oksywską, a także wycofały w deltę Wisły i na Mierzeję Wiślaną tę

21 Ibidem, s. 19.

22 Ibidem, s. 39–40.

część zgrupowania, która opuściła Gdańsk. Po kilku dniach nacisku na odcięte na Żuławach Wiślanych oddziały Wehrmachtu, sowieckie siły przerzucono kilkaset kilometrów dalej na zachód, do wsparcia głównego kierunku uderzenia Armii Czerwonej^[23].

W ślad za wojskami lądowymi przenoszono i lotnictwo. Jednak w początkach kwietnia prowadzono jeszcze działania bojowe wobec wojsk przeciwnika, skoncentrowanych w delcie Wisły, co dla 332 DLSz oznaczało wykonanie przez osiem dni 361 lotów bojowych, co dawało średnią dzienną dochodzącą do 50 lotów. Nie było to zbyt wiele, ale znów tłumaczono to nie zawsze odpowiednimi warunkami atmosferycznymi. Dochodziło do tego, że przy niskim pułapie chmur i słabej widoczności grupy szturmowców wypuszczano na akcję bez osłony myśliwców, lub Ławoczki pozostawały w oczekiwaniu na powracające Iliuszyny w pobliżu linii frontu. Było to możliwe z powodu coraz mniejszej aktywności samolotów myśliwskich wroga, pozbawionego większości pobliskich lotnisk. W części przypadków lotnictwo myśliwskie uczestniczyło w atakach na cele naziemne, szczególnie zaś na pozycje niemieckiej artylerii przeciwlotniczej^[24].

Przykładem samodzielnych działań myśliwców niech będą akcje z 3 kwietnia, kiedy piloci 979 plsz operowali nad Żuławami Gdańskimi. Na takie ataki zezwalało jedynie najbardziej doświadczonym pilotom prowadzącym. Rankiem, po godz. 9.00, lt Rubcow lecąc w parze zaatakował Cedry Małe, niszcząc dwie ciężarówki wroga. W kolejnym locie czwórka Ła-5 Rubcowa uderzyła parami na grupę ok. 100 samochodów pod Cedrami Wielkimi. W tym samym czasie w okolicy pojawiła się czwórka mjr. Istrażkina, która również podjęła atak. Łącznie zniszczono wówczas kilka ciężarówek, a efekty działań sfotografował przy pomocy zamontowanego w samolocie aparatu st. lt. Szaposznikow. W godz. 14-14.30 Istrażkin, z jeszcze dwoma Ła-5 w grupie, powtórnie zaatakował grupę pojazdów stojących w Cedrach Wielkich, cztery z nich niszcząc^[25].

Z początkiem kwietnia 593 plsz raportował posiadanie 36 samolotów Ił-2, z których trzy znajdowały się w miejscach przymusowego lądowania, dziesiątka nowych dotarła z fabryki, a jeden przejęto po 811 pułku. Także 594 plsz otrzymał sześć nowych maszyn i posiadał wówczas 32 samoloty, z czego sześć było

23 Szerzej w: А. Завьялов, Т. Калядин, *Восточно-померанская наступательная операция советских войск. Февраль-март 1945 г.*, Москва 1960.

24 *Журнал боевых действий 332 шад*, 6 I 1945 – 4 V 1945, ЦАМО, фонд 20293, опись 1, дело 16, лист 27, s. 76–77.

25 *Журнал боевых действий 979 иап...*, IV 1945, s. 4.

unieruchomionych poza bazą. Łącznie z 26 maszynami 979 plm, z których 19 było sprawnych, na lotnisku w Elblągu stacjonowało wówczas ok. 80 samolotów zdolnych do działań^[26].

Nowe zadania otrzymała 332 DLSz rozkazem dowództwa 4 A Lot nr 206 z 9 kwietnia 1945 r. Nakazano jej przygotowanie sprzętu i następnie przebazowanie swych pułków na lotniska położone w pobliżu rzeki Odry. Samoloty 593 i 594 plsz opuściły Elbląg 12 kwietnia, nieliczne maszyny 811 plsz poleciały dzień później. Przez długi czas na nowe lotniska przerzucano natomiast obsługę naziemną, co tłumaczono niewielką liczbą posiadanych przez jednostkę wsparcia samochodów^[27].

Na elbląskim lotnisku pozostało też osiem maszyn myśliwskich, które wypracowały już określoną normami zużycia liczbę godzin. Do pracy nad nimi pozostawiono 16 ludzi z obsługi, którzy mieli wymienić zużyte silniki. Część ekipy technicznej i sprzętu, jak też sztabowcy 979 plm, zostali przerzuceni na nowe miejsce bazowania samolotami transportowymi typu Douglas. Do działań bojowych pułk powrócił 20 kwietnia, wykonując loty osłaniające działania szturmowców w okolicach Szczecina^[28].

Pod koniec miesiąca elbląskie lotnisko zostało wskazane 3. eskadrze z 18 gwardyjskiego pułku lotnictwa myśliwskiego, działającego na rzecz wojsk 3 FB w operacji wschodniopruskiej, głównie w zakresie wsparcia osłony powietrznej walk o Mierzeję Wiślaną. Osiem samolotów myśliwskich Jakowlew Jak-3 przeleciało do nowej bazy 28 kwietnia z lotniska Święta Siekierka, a dwie eskadry nadal tam pozostawały. Natomiast grupa 20 pilotów pułku, nie mających wtedy przydzielonych maszyn, trafiła wówczas do Kowna, by wykonać przelot transportowy samolotów przeznaczonych dla 2 FB i dostarczyć je na lotnisko do Kętrzyna.

Już 30 kwietnia eskadra z Elbląga otrzymała zadania bojowe. Od świtu i za dnia miała prowadzić rozpoznanie wrogich jednostek, kierując się wskazaniem stacji naprowadzającej RUS-2 oraz rozkazami dowództwa dywizji. Tutejsza ósemka i druga, stacjonująca nadal w Świętej Siekierce, miały rozpoznać siły wroga na mierzei i blokować jedno z czynnych jeszcze niemieckich lotnisk. Wykonano wówczas 39 lotów, podczas których doszło do dwóch walk powietrznych. W pierwszym starciu uczestniczyło sześć samolotów myśliwskich

26 *Обзор боевых действий 332 шад...*, s. 39.

27 *Журнал боевых действий 332 шад...*, s. 78.

28 *Журнал боевых действий 979 иап...*, IV 1945, s. 15.

Messerschmitt Me-109, z których jeden został zestrzelony przez parę pilotów: dowódca pułku, mjr gw. Sibirin i mł. lt. gw. Świerkacz^[29].

W drugim przypadku Jaki starły się z dwoma Fw-190 i oba zestrzeliły – jednego kapitan gwardii Barachtajew, kolejnego zaś młodszy lejtant gw. Jefimow. Do walki doszło, ponieważ stacja naprowadzająca „Tajga” poinformowała, że udało się podsłuchać rozmowy radiowe z niemieckiego lotniska Junkertroylhof sugerujące, że przeciwnik szykuje się do opuszczenia go. Uważając, że najłatwiej zestrzelić wroga podczas startu, wysłano tam z lotniska w Elblągu parę maszyn, by krążyły w pobliżu i czekały na okazję do ataku. Kiedy para niemieckich Fw-190 wystartowała, po uzyskaniu wysokości 500 m ruszyła wzdłuż mierzei w kierunku północno-wschodnim. Samolot pilotowany przez kpt. gw. Barachtajewa dopadł jedną z maszyn wroga i z najbliższej odległości 20-30 m, lotnik wystrzelił dwie długie serie z karabinów maszynowych, zastrzelując Focke-Wulfa. Drugi z Niemców próbował uciekać w górę i wpadł pod ogień lt Jefimowa. Ten wystrzelił trzy serie, ale Fw-190 kontynuował lot. Leciał także po kolejnej serii Barachtajewa, ale wówczas Jefimow zaszedł go wprost od tyłu i jedną długą serią zestrzelił^[30].

W pierwszych dniach maja panowała pogoda nie sprzyjająca działaniom w powietrzu i do 6 maja wykonano łącznie tylko 27 lotów zwiadowczych, do wsparcia wojsk lądowych, a także desantu przez Zalew Wiślany w okolicach Krynicy Morskiej. W 11 przypadkach zaatakowano siły przeciwnika, a skutkiem było, np. zniszczenie jednego z niemieckich kutrów na wodach zalanych Żuław^[31]. Kolejnego dnia jedna eskadra prowadziła działania rozpoznawcze oraz blokadę niemieckiego lotniska polowego Junkertroylhof (dwór pod Stegienką), w sowieckich raportach oznaczonego jako Jankendorf (Jankowo Żuławskie), gdzie została ostrzelana ogniem przeciwlotniczym czterech baterii znad lądowiska, trzech z okolic Sztutowa i trzech kolejnych z Jantara. Dwie pozostałe eskadry pułku miały wówczas przebazować 26 samolotów Jak-3 do Elbląga i zadanie to wykonały^[32].

Na tutejsze lotnisko zawitały też 7 maja samoloty szturmowe z 953 plsz 311 DLSz, które przerzucono bliżej celów na Mierzei Wiślanej. Dowództwo dywizji i dwa pułki wylądowały popołudniem na aerodromie pod Malborkiem; trzeci

29 *Журнал боевых действий 18 гв. иап*, IV 1945, ЦАМО, фонд 22004, опись 213613, дело 11, s. 36–37.

30 *Ibidem*, s. 37–38.

31 *Журнал боевых действий 18 гв. иап 303 иад*, 1 V 1945 – 8 V 1945, ЦАМО, фонд 20265, опись 1, дело 86, лист 97, s. 2.

32 *Журнал боевых действий 303 иад*, 1 V 1945 – 9 V 1945, ЦАМО, фонд 20265, опись 1, дело 71, лист 149, s. 5.

trafił do Elbląga. Jeszcze tego dnia latano stąd nad mierzeję, atakując okolice Rybiny i Sztutowa. 953 pułk dysponował wówczas 28. samolotami, w tym maszyną dowodzenia, a w Krasnołęce pod Malborkiem stacjonowało 50. Iłów i pięć wspierających je Po-2^[33].

8 maja 1945 r. sowieckie wojska kontynuowały ofensywę na Mierzei Wiślanej. Niemcy bronili się na pozycjach lądowych, ale ich lotnictwo nie okazywało żadnej aktywności. Dowództwo 18 gw. plm trzymało w pogotowiu jedną eskadrę, pozostałym pilotom pozwalając na odpowiednie wyposażanie miejsc noclegowych w obiektach przy elbląskim lotnisku. Za dnia wykonano jedynie 10 lotów myśliwcami, w tym sześć w celu blokowania lotniska na mierzei, a kolejne cztery potraktowano jako przeczesywanie obszaru w poszukiwaniu przeciwnika^[34]. Znacznie więcej pracy miały szturmowce 953 plsz, które tego dnia wykonały 83 loty bojowe, przebywając w powietrzu ponad 50 godzin. Latały kilka razy – za każdym trzema grupami po sześć maszyn, mając za zadanie atakowanie pozycji wojsk niemieckich na polderach w delcie Szkarpawy i Wisły Królewieckiej (Augustkampe i Groschkenkampe)^[35]. Były to ostatnie loty bojowe, przeprowadzone z elbląskiego lotniska w czasie II wojny światowej. Następnego dnia weszło w życie sowiecko-niemieckie zawieszenie broni i nastąpiła kapitulacja wojsk Wehrmachtu, także zgromadzonych w delcie Wisły^[36].

W podporządkowaniu 303 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego (DLM) walczył też pułk lotników francuskich, który utworzono na bazie eskadry, służącej wcześniej w ramach 18 gw. plm. Stąd też jednostka nosiła bojową nazwę „Normandia-Niemen”. Francuzi szybko, jeszcze pod koniec pierwszej dekady maja pojawili się w Elblągu i koniec wojny świętowali właśnie tu. Rozpijali zarówno butelki szampana, jak i flasze spirytusu, a także „bratali się” z niemieckimi kobietami, co zapisał we wspomnieniach pilot Francis de Geoffre^[37]. Po honorowej wizycie w Moskwie, francuscy lotnicy z elbląskiego lotniska wyruszyli w drogę do ojczyzny, lecąc przekazanymi im w prezencie 40. samolotami Jak-3, zebranymi z obu pułków i na miejscu wyremontowanymi. Działo się to 15 czerwca 1945 r., a uroczyste pożegnanie podwładnych zrelacjonował w póź-

33 Журнал боевых действий 311 шад, 1-9 V 1945, ЦАМО, фонд 20272, опись 1, дело 40, лист 149, с. 7.

34 Журнал боевых действий 18 гв. иап 303 иад, 1 V 1945 – 8 V 1945..., с. 2.

35 Боевое распоряжение штаба 311 шад, 8 V 1945, ЦАМО, фонд 22818, опись 209950 с, дело 8, с. 106.

36 Szerzej w: T. Gliniecki, *Ostatnie walki, negocjacje kapitulacyjne i wzięcie do niewoli jednostek niemieckich z Mierzei Wiślanej w maju 1945 roku* [w:] *Kapitulacje w dziejach wojen. Z dziejów wojskowości polskiej i powszechnej*, red. Andrzej Niewiński, Lublin 2017, s. 457–470.

37 Szerzej w: F. de Geoffre, *Normandie-Niemen*, tłum. J. Nowacki, Warszawa 1956.

niejszej książce dowódca 303 DLM, generał-lejtnant Georgij Zacharow^[38]. Jego sztab stacjonował w Elblągu już od 8 maja, zajmując południową część lotniska. Samoloty 18 gw. plm pozostały tutaj do sierpnia 1945 r., po czym jednostkę przeniesiono w okolice Brześcia na sowieckiej Białorusi^[39].

38 Szerzej w: Г. Захаров, *Я – истребитель*, Москва 1985.

39 Szerzej w: В. Анохин, М. Быков, *Все истребительные авиаполки Сталина. Первая полная энциклопедия*, Москва 2014, s. 51–55.

Combat operations of the Red Army aviation units based in Elbląg between February and May 1945

Summary

The author presents the activities of the Red Army aviation units, which operated from the Elbląg airport seized by the Germans at the end of the II World War, between February and May 1945. They were: 593 and 594 regiments of the 332 Assault Aviation Division supported by 979 Fighter Aviation Regiment, followed by the 18th Guard Regiment of the 303 Fighter Aviation Division and the 953 Regiment of the 311 Assault Aviation Division. The analysis was based on military documentation, mainly in the form of combat logs, made available by the Central Archives of the Ministry of Defense of the Russian Federation in Podolsk. Maps presenting the activities of the troops in the discussed period, as well as - although to a limited extent - memories and studies of the subject, made earlier as part of Soviet historiography, turned out to be a valuable support. As a result, the article contains facts and military events from their local perspective unknown to Polish researchers.