



Projekt edukacyjny
"Miasto Gdynia
w okresie II Wojny Światowej"



Zeszyt nr 18

ALARM DLA GOTENHAFEN

WACŁAW DWORNIKOWSKI

Alarm dla Gotenhafen

Okupacja Rzeczypospolitej przez Trzecią Rzeszę przerwała w miarę stabilny, europejski rozwój gospodarczy i społeczny kraju, kierując go i dostosowując na potrzeby militarne planowanych podbojów europejskich.

Odtąd więc cała działalność gospodarcza państwa i jego infrastruktury kierunkowana była przez okupanta zgodnie z jego potrzebami militarnymi i wspomagana wytworem ideologii i buty hitlerowskiej – eksterminacja ludności polskiej.

Można więc stwierdzić, że los ośrodków przemysłowych, centrów gospodarczych, miast i miasteczek został przez okupanta zdecydowanie określony na okres okupacji.

Dla Gdyni więc, jednej z ważniejszych inwestycji II Rzeczypospolitej, największego portu na Morzu Bałtyckim z bliskim zapleczem rolno-spożywczym i rybno-połowowym, z 13 km. nabrzeży głębokowodnych, siecią dróg i torów kolejowych magistralą kolejową Śląsk-porty, infrastrukturą przeładunkową zdolną obsłużyć przeładunki rzędu 12-18 mln. ton, a ponadto położonej poza zasięgiem lotnictwa sprzymierzonych - bazą Kriegsmarine.

Okupując rejon Zatoki Gdańskiej (Danziger Bucht) i Półwyspu Helskiego Niemcy zaślepieni butą nie doceniali początkowo skarbu, jaki wpadł w ich posiadanie. Porywając się na całą Europę, a nawet świat, był to w ówczesnych warunkach łup nieoceniony, o czym przekonają się zbyt późno, gdy spostrzegli, że czas nie płynie dla nich zbyt przyjaźnie i nie wszystkie koła toczą się do zwycięstwa (für den Sieg).

Hakata zaślepiona ideologicznie nie dojrzała w czasie strategiczno-militarnego znaczenia zespołu trójmiejsko-helskiego. Buta i nienawiść nacjonalistyczna gdańskiego chowu przywódców pchnęła ich w działalność eksterminacyjno-germanizacyjną terenu, co okupili 2 letnim przyśpieszeniem utraty inicjatywy na obu frontach (wschodnim i morsko-atlantyckim).

Do intensywnego wykorzystania rejonu Gotenhafen – Hela dojrzeli z opóźnieniem pod presją działań rozwiniętych w oparciu o dyrektywę Dwighta Eisenhowera z 20.10.1942 r.

Dopiero akcje bombowe 8 Floty Powietrznej USA na stocznie w Wilhelmshafen, Kiel i Bremen zmusiły Niemców do przegrupowania sił floty, ale ich ofensywność już miała charakter spadkowy.

Premier Churchill, jak tylko złapał oddech na strategiczne myślenie po zakończeniu Bitwy o Anglię nakazał oddziałowi analiz brytyjskiego sztabu opracować listę celów, przeciwdziałanie którym mogłoby znacząco wpłynąć na przebieg i skrócenie czasu trwania wojny.

Po przystąpieniu do wojny Stanów Zjednoczonych i ustanowieniu Naczelnego Dowództwa Zjednoczonych Sił w Europie, sztab ten dokonał szczegółowej analizy brytyjskich propozycji, wydając na ich podstawie dyrektywę prowadzenia wojny z 20.10.1942 r. podpisaną przez Naczelnego Dowódcę Zjednoczonych Sił, gen. Dwighta Eisenhowera.

Zgodnie z dyrektywą, najwyższy priorytet przyznano przeciwdziałaniu siłom podwodnym Niemiec – U-bootwaffe, tj. stoczniom, zakładom i fabrykom pracującym na rzecz budowy okrętów podwodnych i wytwarzania dla nich wszelkich komponentów.

Podstawowym celem tych przeciwdziałań było zapewnienie bezpieczeństwa konwojów przed atakami niemieckich okrętów podwodnych, a więc uniemożliwić wszelkimi sposobami przerwanie konwojów życia.

Zadanie powierzono 8 Flocie Powietrznej USA, którą перебазowano do Hight Wycombe w Anglii, nowo sformowanej 8 Fighter Command oraz 5 Grupie Dowództwa Bombowego RAF.

Kompleksowo potraktowanie problemu dokuczliwej U-bootwaffe zapewniło wyeliminowanie panoszenia się U-bootów na liniach komunikacyjnych sprzymierzonych i zneutralizowanie zagrożenia na morskich, żeglugowych w planowanych w przyszłości przerzutach wojsk i zaopatrzenia przez Atlantyk do Europy.

Już podczas pierwszego półrocza 1943 r. siły powietrzne sprzymierzonych dokonały 12 nalotów bombowych, głównie na stocznie III Rzeszy, bombardując w systemie całodobowym: w dzień Amerykanie nocą Brytyjczycy.

Początkowe naloty bombowe na Gotenhafen (od 21 września 1939 r.) wykonywano sporadycznie, wieczorną lub nocną porą, a ich efektywność była nikła – były to raczej rajdy rozpoznawcze.

Sprzymierzeni w pierwszym okresie wojny nie podejrzewali jeszcze jakie zagrożenie może wyjść z kompleksu militarnego „Reichsgau Danzig-Westpreussen-Hela”.

Nie posiadali jeszcze technicznych możliwości militarnego oddziaływania na obiekty tego rejonu.

Z czasem wydłużały się zasięgi maszyn – superfortec 8 Floty Powietrznej USA i RAF oraz samolotów myśliwskich eskorty i naprowadzania.

Pierwszy nalot bombowy na Gotenhafen wykonało kilka samolotów z Floty Bałtyckiej ZSRR 23 czerwca 1941r., z grupy lecącej zbombardować Berlin.

Bomby zrzucono niecelnie, nie wyrządziły one żadnych szkód - ani w porcie ani w mieście.

Drugiego nalotu bombowo-minowego na Gotenhafen dokonała grupa kilkunastu samolotów brytyjskich nocą 26/27 czerwca 1942 r. Zbombardowały one port i miasto oraz zaminowały redę Gotenhafen i tor wodny Gotenhafen-Hela. Ponadto, był to rajd rozpoznawczy podczas którego fotografowano port, o czym świadczą liczne rozbłyski oświetlające nad basenami portowymi.

W wyniku tego nalotu na minach zatono lub zostało uszkodzonych kilka U-bootów, dwa statki handlowe oraz największa w Europie pogłębiarka o wyporności 20 tys. ton. „Ministerialdirigent Eckhardt”, sprowadzona dla wykonania niecki pod suchy dok i pogłębienia basenów i torów wodnych dla dużych okrętów. Bomby uszkodziły również dwa doki pływające.

Wielkie obawy Brytyjczyków wzbudziła budowa przez Niemców dwóch lotniskowców które miały wejść w skład zespołów bojowych pancerników i krążowników operujących na atlantyckich szlakach żeglugowych. Wprowadzenie do walki z konwojami takich zespołów mogło przechylić szalę zwycięstwa na komunikacjach na stronę Niemiec.

Dysponując meldunkami II Oddziału Armii Krajowej i „Gryfa Pomorskiego” oraz wynikami zwiadu lotniczego z 26/27 czerwca 1942 r. o postoju lotniskowca „Graf Zeppelin” przy nabrzeżu PAGEDu (Basen VIII) i trwających pracach wykończeniowych, rokujących zakończenie pod koniec 1942 r. Brytyjczycy zdecydowali dokonać nalotu który wyeliminowałby zagrożenie jakie stwarzało dla żeglugi wprowadzenie do walki z konwojami lotniskowca „Graf Zeppelin”.

Nocą 27/28 sierpnia 1942 r. 5 Grupa Dowództwa Bombowego RAF dokonała nalotu bombowego 9 samolotami typu Lancaster ze 106 Dywizjonu. Samoloty wystartowały w szykach zespołu 306 maszyn lecących na bombardowanie Kassel, odłączając się od nich nad Morzem Północnym i kontynuowało lot na Gotenhafen. Manewr ten wykonano dla zamaskowania kierunku lotu grupy. Maszyny były uzbrojone w bomby nowego typu przeciw dużym okrętom.

Nad Gotenhafen doleciało jedynie 7 Lancasterów – 2 uległy awarii i zawróciły. Mgła naturalna nad portem uniemożliwiła odnalezienie lotniskowca „Graf Zeppelin”, wobec czego zastępczo zbombardowano magazyny Kriegsmarine Arsenal w Pustakach Cisowskich i w sąsiadującym z nimi lesie.

Flugzeugträger „Graf Zeppelin” nadal pozostał zagrożeniem dla morskich komunikacji Aliantów.

Jednak utrata „Grafa von Spee” i zatopienie „Bismarcka” oraz niepowodzenia rajderów przeciw arktycznym konwojom były zbyt wielkim ciosem dla Rzeszy Niemieckiej i Hitler nakazał wycofać z walki ciężkie okręty nawodne, przenosząc ciężar walki na komunikacjach morskich na siły podwodne (U-bootwaffe). Decyzja ta zaważyła na losie budowanych lotniskowców, z których budowę jednego zawieszono, zaś „Graf Zeppelin” nigdy nie ukończono.

Tymczasem Gotenhafen funkcjonowało jako bezpieczna baza U-bootwaffe i nowoutworzone centrum produkcyjno-remontowe i szkoleniowe Kriegsmarine. W dodatku poza zasięgiem efektywnego oddziaływania lotnictwa sprzymierzonych.

Sporadyczne i nieefektywne naloty brytyjskie na Gotenhafen zakończyły się, gdy w końcu do akcji włączyli się Amerykanie.

Rozpędzona machina wojenna niwelowała Germanię i germańska butę. Wreszcie tu i ówdzie słychać było „hilfe”, hilfe” ...a myśmy nie zważali”.

Ludność niemiecka zaczęła tracić pewność siebie, zelżał nieco terror hitlerowski, Niemcy poczuli się niepewnie w Gotenhafen i zaczęli rozmyślać o cichej ewakuacji.

W takiej atmosferze w samo południe w sobotę 9 października 1943 r. 8 Flota Powietrzna USA dokonała nalotu bombowego na miasto, port, statki i okręty w porcie oraz stocznię i doki Gotenhafen.

Nalotu dokonały 163 samoloty: 112 maszyn B-17 Flying Fortress oraz 51 maszyn B-24 Liberator.

Nalot rozpoczął się około godz. 13.04 i trwał 20 minut.

Syreny z dużym wyprzedzeniem zawyły na alarm. Sprowadzony do Gotenhafen, po sierpniowym nalocie RAF włoski batalion zadymiania „Nebigino Batalione” (2 Italianischer Nebel Batallion) zdążył uruchomić rozstawione w różnych punktach miasta i portu specjalne agregaty, które w ciągu 15 minut zasnuły sztuczną mgłą dolinę między Oxhöft i Hoch Redlau uniemożliwiając identyfikację celów. Z warstwy mgły wystawały tylko górne części dźwigów i szczyty masztów dużych okrętów i statków oraz top wieży pancernika „Schleswig-Holstein”. Ryk zbliżających się maszyn wkrótce zagłuszył syreny a nawet huk armat przeciwlotniczych.

Słoneczne niebo nad warstwą mgły pociemniało zasłonięte zwartym szykiem maszyn. Bombardowano z wysokiego pułapu, dywanowo tak, jak był urzutowany szyk samolotów, na komendę „throw”, co wyeliminowało wpływ zamglenia i obrony przeciwlotniczej na celność bomb.

Rozbrzmiewały detonacje serii bomb, sypało się szkło, tynk i odłamki gruzu.

Woda w basenach wzbijała fontanny od wybuchu bomb, wylewała się na mola i keje, zalewała schrony i wlewała się do hal Kriegsmarine Arsenal na nabrzeżach.

W wyniku nalotu największe straty powstały na terenie stoczni remontowej w rejonie basenów I-III, sieci kolejowej portowej i zwrotnicach oraz na Dworcu Morskim, nabrzeżach: Śląskim, Szwedzkim i Francuskim. Uszkodzono 6 statków („Grimheim”, „Neidenfels”, „Helga Schreder”, „Wilhelm Gustloff” oraz „Fernström” i „Torfrid”). Zatonęło 7 jednostek pływających („Nordpol”, „Ravel”, „Stella”, „Saspe”, „Cuxhaven”, „Jörgen”, „Röbjorn”) oraz ścigacz UJ-1210 (U-bootjäger), „Eupen” (baza U-bootów), „Atlantic” (holownik) i pływający dok (25 tys. BRT).

Szczegółowego omówienia wymaga zbombardowanie i zatopienie statku „Stuttgart” o wyporności 13 tys. BRT, pasażera „Deutsche Arbeitsfront” (Kraft durch Freunde) adoptowanego w stoczni Afrikawerkstätten w Hamburgu na okręt szpitalny (Lazaretschiff „C”).

Spełniał jednak różne funkcje: woził do Hiszpanii wojsko i zaopatrzenie, przewoził z Vigo do Niemiec wracający Legion Condor i jego sprzęt, pływał do Piławy, portów Norwegii w czasie inwazji. W Gotenhafen podchodziły też do jego burty U-booty i pobierały paliwo i inne zaopatrzenie. Tej wielkości statek miał wystarczająco dużo miejsca aby oprócz funkcji szpitalnych pełnić rolę magazynu, co powszechnie stosowano na równi z transportowcem wojsk.

Podczas nalotu bombowego Lazaretschiff „C” „Stuttgart”, cumujący przy Nab. Francuskim koło Dworca Morskiego był osłonięty siatką maskującą zarówno z góry (pokład i nadbudówki) jak też od strony basenu portowego. Pierwsza bomba trafiła statek w część rufową, zabijając większość personelu lekarskiego i pielęgniarskiego a jednocześnie wzbijając wielki słup ognia, później dwie maszyny odłączyły się od szyku, zawróciły i zrzuciły dwie serie bomb na „Stuttgart” od strony basenu portowego, z niskiej wysokości, z których 4 bomby uderzyły w pokład, klinując (blokując) większość drzwi wyjściowych ze statku, pozostałe zaś trafiły w burtę i wody basenu.

Ich detonacje spowodowały rozerwanie zbiorników paliwa i jego zapłon, wlew wody do kadłuba statku oraz wybuch kłębow dymu.

Palący się mazut i ropa wyciekająca z rozerwanych zbiorników otoczyły statek zasłoną ognia, a wytworzona wysoka temperatura uniemożliwiła jakakolwiek pomoc ratowniczą, nie dopuszczając do rozpalonego kadłuba straży pożarnej na zasięg strumienia wody z pomp strażackich, od strony lądu ani basenu portowego.

W otworach iluminatorów (bulai) tłoczyły się wyciągnięte, splątane ręce i twarze hospitalizowanych rannych z frontu wschodniego, spod Stalingradu i Kurska. Żandarmeria, straż pożarna i policja otoczyły nabrzeże kordonem nie dopuszczając nikogo, przepędzano nawet karetki pogotowia.

W ciszy po nalocie nad portem i miastem rozległ się jęk rannych i wołanie „hilfe, hilfe” oraz sygnały sanitarek.

Nagle na nabrzeża wjechały wojskowe ciężarówki, z których wysypali się żołnierze, ustawili karabiny maszynowe wycelowane w bulaje. Przytłaczające wrzaski i wołania „hilfe...” zagłuszył jazgot serii karabinów maszynowych strzelających w iluminatory. Nastąpiła grobowa cisza, na tle której było słychać trzaski ognia trawiącego statek i wyciekające z niego do basenu wodnego paliwo.

Celem właściwego oddania „uroku” atmosfery nalotu oraz jego skutków polecam Szanownemu Czytelnikowi niedościgniony opis jego przebiegu w książce Izabeli Żukowskiej „Gotenhafen” (Wydawnictwo Nowy Świat Warszawa 2012 str. 180-189).

Podczas zapadającego zmroku 2 holowniki wyprowadziły palącą się pochodnię „Stuttgart” na redę pomiędzy pławę „GD” i torpedownię „Formoza”, gdzie 2 dozowce z 3 Sicherungflotille zatopiły go razem z ciałami ofiar, odpalając 25 pocisków z armat 88 mm wycelowanych na linię wodną.

Pozostałości wraku statku i szczątki ofiar do dzisiaj zalegają w miejscu zatopienia na głębokości 21 m.

W latach 1958-1962 prowadzono prace przygotowawcze do wydobycia wraku, lecz po dokonaniu badań środowiska w miejscu zalegania wraku i na jego pokładzie SANEPID nakazał wstrzymanie prac wydobywczych, których już później nie wznowiono.

Według raportu Instytutu Morskiego, z wraku wydostaje się ciężkie paliwo, które zalega na obszarze 2 ha warstwą 50 cm. Stan ekologiczny pogorszył się w stosunku do 1999 roku i przemieszcza się w kierunku Głębi Gdańskiej.

Niemieckie opisy Hansa Schon w „Die letzten Kriegstage Ostseehafen 1945” są niedokładne.

Nie obejmują zniszczeń portu i stoczni, nie zawierają ilości ofiar ludzkich w mieście, w porcie, na „Stuttgart” czy też zburzonych budynków.

Nalot nie zniszczył wielkich okrętów: pancerników, ciężkich i lekkich krążowników, okrętów podwodnych, okrętów-baz i okrętów mieszkalnych, pomimo, że było ich pełno w porcie.

Stosunkowo małe efekty nalotu z 9 października wynikały zarówno z powodu niedoskonałej metody nalotu dywanowego, bez elementów wyszukiwania, naprowadzania i wskazywania celów. Ponadto, wyciągając wnioski z poprzedniego nalotu brytyjskich Lancasterów, który wykonano podczas naturalnego zamglenia doliny między Wzniesieniem Oksywskim a Wyżyna Redłowska, co ma miejsce kilka razy w roku, Niemcy wprowadzili, jako element obrony zadymianie terenu portu i miasta sztucznie wytwarzana mgłą, utrudniając możliwość wyszukiwania, naprowadzania i wskazywania celów dla ataków obiektowych.

Z powyższych względów Sztab RAF opracował i przygotował przeprowadzenie ponownego, zmasowanego nalotu bombowego na port i miasto Gotenhafen.

Nalotu dokonało 236 samolotów typu Avro Lancaster 5 Grupy Dowództwa Bombowego RAF nocą 18/19 grudnia 1944 roku, zrzucając na port i miasto 824 tony bomb.

Taktyczny manewr nalotu przedstawiał się następująco:

Wieczorem 18 grudnia 1944 r. z kierunku południowo-zachodniej Szwecji i wyspy Bornholm nadleciały dwie grupy samolotów po ok. 100 maszyn każda.

Jedna grupa zmierzała na wschód od zatoki Gdańskiej (Danziger Bucht) i półwyspu Hel (Hela), druga na Kołobrzeg (Kolberg) i dalej w głąb kraju. Około godz. 21 obie grupy Maszyn dokonały nagłego zwrotu i skierowały się z kierunku północno-wschodniego z zachodniego na Gotenhafen. Około godz. 21.50 samoloty myśliwskie (Pathfindery) zawiesiły na spadochronach flary (race, choinki) oświetlające port i miasto. Oraz wskazywały cele maszynom bombowym, które o godz. 21.55 przystąpiły do bombardowania wskazanych celów bombami zapalającymi i burzącymi. 14 liberatorów zostało wydzielonych do zaminowania redy i torów wodnych w Danziger Bucht.

Z uwagi na nocne warunki i zaskoczenie nalotem nie uruchomiono systemu sztucznego zamglenia portu i miasta. W porcie cumowały w tym czasie statki pasażerskie: „Hanza”, „Cap Arcona” oraz okręty: pancerniki: „Gneisenau”, „Schlesien”, ciężkie krążowniki: „Prinz Eugen”, „Lützow”, krążownik „Leipzig”, u-booty, torpedowce, okręty pomocnicze, tankowce, holowniki, okręt cel „Zähringen”. Rezultat nalotu był zadawalający, zważywszy że w gruzach legła wielka hala produkcji sekcji u-bootów typu XXI przy basenie VII, mogących przechylić szalę zwycięstwa w zwalczaniu konwojów na stronę Niemiec (prędkość podwodna 19 węzłów). Produkcja sekcji, która budziła obawy, że U-booty powrócą zwycięsko na linie komunikacji sprzymierzonych, nie została wznowiona do końca wojny, zginęła bowiem również kadra inżynierów w zawałonym schronie przeciwlotniczym na terenie stoczni.

Zniszczone zostały magazyny i warsztaty stoczniowe oraz Kriegsmarine Arsenal. Zatopiono doki pływające o nośności 70 i 40 tys BRT oraz kilka mniejszych, co całkowicie wyeliminowało działalność stoczni. Zniszczono infrastrukturę kolejową i drogową w rejonie portu. Osiadł na dnie basenu „Schleswig-Holstein” i Zielschiff „Zähringen”, baza U-bootów „Waldemar Kaphornel”, torpedowiec "T-10", stawiacz sieci. Zniszczono frachtowce: „Trude Schünemann”, „Theresa Reuss”, „Leverkusen”, „Warthe”, „Heinz Horn”, zbiornikowiec „Blexen”, statek wielorybiczny „Unitas”.

Zniszczeniu uległa infrastruktura kablowa, energetyczna, i łączność. W marcu 1944 r. jedynie stocznia w basenie II zdołała przywrócić zdolność remontową.

Nalot bombowy 5 Grupy Dowództwa Bombowego RAF doprowadził do wyeliminowania Gotenhafen, jako ośrodka produkcyjno-remontowego i szkoleniowego Kriegsmarine, z hitlerowskiej maszyny wojenno-gospodarczej.

Źródła:

1. Relacja Jana Bobkowskiego z 01.05.1956 roku – pracownika Kriegsmarinearsenal 1940-1944.
2. Por. rez. mgr inż. Kazimierz Małkowski - „Hitlerowska okupacja Gdyni 1939-1945” - Przegląd Morski 1986 Nr 12)
3. S. Breyer „Die Deutsche Kriegsmarine 1935-1945 (Band 2) Friburg 1986
4. <http://www.raf.mod.uk/bombercommand/aug.42.html>.
5. A. Kaźmierczak, „Samoloty nad Gotenhafen”, Rocznik Gdyni 1991, nr 10;
6. <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/chronik.htm>;
7. <http://www.wlb-stuttgart.de/seekrieg/miszellen>);
8. <http://www.raf.mod.uk/bombercommand/target.html>.
9. <http://www.raf.mod.uk/bombercommand/dec.44.html>
- 10 Hanz Schon „Die letzten Kriegstage Ostseehafen 1945”

Opracowanie na podstawie rękopisu Autora: Ryszard Toczek, UM Gdynia
Opracowanie graficzne: Konrad Niżnik, UM Gdynia