

Tomasz Gliniecki

Muzeum Stutthof w Sztutowie

ORCID <https://orcid.org/0000-0001-5215-4966>

Ataki lotnictwa Armii Czerwonej na szlaki transportowe Niemców przez Zalew Wiślany w 1945 roku

Streszczenie: W ostatnich miesiącach II wojny światowej w Europie, po zamrożeniu Zalewie Wiślanym odbywała się ewakuacja wojsk niemieckich i ludności cywilnej z odciętego regionu Prus Wschodnich. Przez wiele tygodni trasy ewakuacyjne poprowadzone były po lodzie. Radzieckie lotnictwo, a zwłaszcza samoloty szturmowe, zaatakowały te drogi, nie rozróżniając transportów o charakterze wojskowym i cywilnym. W niniejszym artykule autor analizuje wydarzenia z lutego-marca 1945 r., wykorzystując zarówno wspomnienia Niemców, jak i dokumentację jednostek lotniczych Armii Czerwonej, które brały udział w tych tragicznych zdarzeniach. Opisuje je szczegółowo, przywołując dokumenty aż po szczebel pułkowy, a czasem i dokonania pojedynczych lotników. Przedstawia także unikatowe zdjęcia rozpoznania lotniczego, na których widać kolumny cywilnych wozów konnych jadących po lodzie.

Słowa kluczowe: 1945, Zalew Wiślany, Niemcy, trasy lodowe, lotnictwo, Armia Czerwona

Przez wiele powojennych lat informacje o działaniach militarnych Armii Czerwonej wobec tras komunikacyjnych, wiodących zimą 1945 r. przez Zalew Wiślany¹, z powodów geopolitycznych nie wzbudzały zainteresowania historyków po stronie sowieckiej, a dla badaczy innych nacji źródła je opisujące były niedostępne². Możliwe dziś do zanalizowania dokumenty, odtajnione i udostępnione w ostatnich latach, pochodzą z zasobów Centralnego Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej w Podolsku pod Mo-

¹ Nazwy geograficzne zostały podane w aktualnym brzmieniu polskim. Wyjątkami są miejscowości będące dziś w granicach Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej, które miały wcześniej polskie nazewnictwo. Nazwy historyczne podano w nawiasach przy pierwszym wymienieniu oraz pozostawiono w miejscach niemających współczesnych odpowiedników.

² W polskiej historiografii omawiane zdarzenia fragmentarycznie zauważały opracowania: B. Dolata, T. Jurga, *Walki zbrojne na ziemiach polskich 1939–1945*, Warszawa 1977; *Historia II wojny światowej 1939–1945 w 12 tomach*, t. 10: *Całkowite rozbitcie faszystowskich Niemiec*, red. polska T. Szaciło i inni, tłum. E. Kozłowski, P. Marciniuszyn, Warszawa 1983; E. Kosiarz, *Wyzwolenie Polski północnej 1945*, Gdynia 1967; K. Sobczak, *Kierunek Bałtyk. Wyzwolenie polskich ziem północnych 1944–1945*, Warszawa 1978.

skwą³. Szczególnie przydatne okazały się dzienniki działań bojowych jednostek lotnictwa uczestniczących w ramach operacji wschodniopruskiej, mapy operacyjne i plany działań, a także zdjęcia z lotów rozpoznawczych. Pozwalają one z dość dużą dokładnością odtworzyć ówczesne zdarzenia od strony militarnej. Umożliwiają też konfrontację ze wspomnieniami niemieckich cywilów, przedstawiającymi ich wyłącznie jako ofiary konfliktu⁴.

Niemiecka pamięć o ucieczce

W końcowym okresie II wojny światowej III Rzesza Niemiecka stała się przedmiotem nasilonych, bezwzględnych działań wojsk przeciwników, w tym Armii Czerwonej. Stąd za podstawę powojennej narracji wspomnieniowej znacznej części Niemców uznane zostały doznane wówczas krzywdy oraz chęć utrzymania wizerunku Wehrmachtu jako wojska honorowo osłaniającego ewakuację ludności cywilnej z zagrożonych terenów. Winą za chaos obarczano administrację partii nazistowskiej, personalnie zaś gauleitera Prus Wschodnich, Ericha Kocha⁵.

Również ataki sowieckich samolotów na trasy lodowe, wytyczone zimą 1945 r. przez zamrznięty Zalew Wiślany, zapchane konwojami wojskowymi i kolumnami cywilnych wozów konnych, zostały jednostronnie opisane we wspomnieniach wielu niemieckich uciekinierów z Prus Wschodnich jako akty barbarzyństwa. Z czasem narracje te stały się częścią narodowej pamięci Niemców, przyznających sobie status ofiar przegranej wojny. Obraz ten był przygotowywany i podtrzymywany przez środowiska uciekinierów i wypędzonych, byłych wojskowych oraz specjalistów zajmujących się propagandą, po czym upowszechniany w licznych książkach o wielu wydaniach i dużych nakładach⁶.

Publikowane wspomnienia ukazywały czerwonooarmistów jako postępujących bestialsko, a niemieckich cywilów jako niezasłużone ofiary wojny, bez rozróżniania przyczyn i skutków ówczesnego konfliktu. Masy uciekinierów, którzy między styczniem a marcem 1945 r. przebrnęli przez zamrznięty zalew, utrwały w ten sposób indywidualne, ale zarazem oficjalne wyznaczniki pamięci o wydarzeniach. Z powodu panującego wówczas chaosu dane są trudne do oszacowania, ale łączną liczbę ucieki-

³ Centralnyj archiw Ministerstwa obrony Rossijskoj Fiedieracji, dalej CaMo.

⁴ Niemcy po obu wojnach światowych formowali tzw. pamięć przegranych, często zaburzając role sprawców i ofiar. Zob. A. Wolff-Powęska, *Pamięć – brzemię i uwolnienie. Niemcy wobec nazistowskiej przeszłości (1945–2010)*, Poznań 2011, s. 157–160.

⁵ Szerzej w: M. Ossowski, *Literatura powrotów – powrót literatury. Prusy Wschodnie w prozie niemieckiej po 1945 roku*, Gdańsk 2011, s. 111–148.

⁶ Część pozycji książkowych z tzw. literaturą wspomnieniową, popularnych przed laty w Niemieckiej Republice Federalnej, nieznaną wcześniej w krajach Europy Środkowo-Wschodniej z powodów geopolitycznych, została w Polsce wydana z dużym opóźnieniem, w kilkanaście lat po przełomie demokratycznym. Do nich zaliczają się zbiory: *Nie było powrotu. Wspomnienia wypędzonych*, red. H. Reinoss, tłum. J. Zepp, Zakrzewo 2008; *Nikt już nie oczekiwał litości. Los niemieckich wypędzonych*, red. U. Völlklein, tłum. J. Zepp, Zakrzewo 2008; *Kobiety wypędzone. Opowieść o zemście zwycięzców*, red. M. Weber, tłum. G. Kowalski, Zakrzewo 2008.

nierów zgromadzonych w nadzalewowym kotle pod Świętą Siekierką (Heiligenbeil, dziś Mamonowo) ocenia się na ok. milion osób, z których niemal połowa przedostała się na drugi brzeg⁷.

W jednym ze wspomnień cywilów, zamieszczonych w poczytnych publikacjach Jürgena Thorwalda, w rzeczywistości byłego pisarza wojskowego Heinza Bongartza, relacjonowano dramatyczny przebieg przeprawy po lodzie. Opis oparty był na zebranych relacjach i zbliżony do prawdy, ale Thorwald przyznawał, że pisząc tworzył własną, niemal powieściową narrację:

Gdy zaczęło się rozjaśniać, wóz panny Bowien stanął nad brzegiem. Ona sama szła z jednej strony wozu, żona któregoś z robotników z drugiej. Konie stąpały posłusznie. I tak zaczęła się przeprawa przez lód. Przed sobą widziały poprzednika – koła jego wozu wzbijały fontanny wody z topniejącego śniegu. Zewsząd dochodził stukot kół i kopyt końskich. Po jednej i drugiej stronie leżały ofiary ostatnich dni: zatopione wozy drabiniaste, zabite konie, które zamarzyły lub otrzymały dobijającą je kulę, i zmarli, skurczeni, często w groteskowych pozach. Panna Bowien starała się nie patrzeć ani w prawo, ani w lewo. Słabe miejsca na lodzie przykryte były deskami, lecz to niewiele dawało. Panna Bowien przejeżdżała obok wozów, przed którymi dopiero co załamał się lód. To powodowało przymusowe postoje. Takie wozy rozładowywano i, jeśli to jeszcze było możliwe, wyciągano z przerębła. Także pod jadącym przed nią wozem po półgodzinnej jeździe załamał się lód. Jedna z kobiet idących obok wozu wpadła w szczelinę w lodzie i próbowano ją wyciągnąć za pomocą żerdzi.

Panna Bowien przejechała koło niej z lękiem w sercu. Nagle poczuła, że i pod nią grunt się zachwiał. Ale była to tylko kra, przypominająca duży trójkąt. Konie sploszyły się, dzieci na wozie krzyczały ze strachu. Na szczęście wkrótce wóz stanął na twardym lodzie.

Około godziny siódmej pojawili się nagle rosyjscy lotnicy, rozległ się terkot karabinów maszynowych i wybuchy małych bomb. Konie poniosły. Nie zdołano już utrzymać należytych odstępów i cała grupa wozów wpadła pod zbyt obciążony lód. Konie zaczęły się topić, kobiety przerażliwymi krzykami wzywały pomocy, otaczając w rozpacz nie do opisania zagrożone miejsca, gdzie zniknęło jakieś dziecko, matka czy mąż. Biegły do następnego wozu i na kolanach błagały o pomoc. – Nie porzucajcie nas! – błagały. – Pomóżcie nam! Nie zostawiajcie nas! Ale kto z tych, którzy i tak mieli dość trudności z przeprawieniem swoich wozów, mógł im pomóc?⁸

⁷ F. Brustat-Naval, *Unternehmen Rettung*, Herford 1985, s. 80–81.

⁸ J. Thorwald, *Wielka ucieczka*, tłum. A. Badurski, J. Szczaniecka, Kraków 2009, s. 91–92.

Inna z uciekinierek, Hildegard Aminde, która złożyła pisemne zeznanie w ramach tzw. Dokumentacji Wschodniej, wspominała dalszy etap drogi przez Mierzę Wiślaną. Zapamiętała, że przed Krynica Morską (Kahlbergiem) droga biegnąca przez mierzę schodziła bardzo stromo w dół, a konie z wozu, na którym siedziała jej matka, szły śliską drogą. W pewnej chwili woźnica zeskoczył, a pojazd spadł z nasypu o wysokości kilku metrów. Żołnierze podnieśli wóz i postawili znów na kołach, a matka dziewczyny szczęśliwie wypełzła spod niego żywa. Przenocowali w Krynicy i następnego ranka kontynuowali drogę w stronę Sztutowa (Stutthof). Na noc zatrzymali się w chacie rybackiej. Widok okolic autorka relacji opisała jako okropny. Porzucone przez uciekinierów stopy bagażu leżały przy drodze. Ranni żołnierze stali z zakrwawionymi kikutami na śniegu i prosili chłopów o zabranie ich ze sobą. Aminde z rozgoryczeniem zauważyła, że rzadko ktoś się nad nimi litował, mimo że gospodarze wieźli na swych wozach także cudzoziemców, zwykle Polaków lub Francuzów⁹. Wędrowcy dotarli do Sztutowa 5 lutego 1945 r. Jak większość cywilów, wspominająca nie zauważyła – trudnego do przeoczenia, bo położonego przy drodze – pobliskiego obozu koncentracyjnego, gdzie przez całą wojnę Niemcy katowali i mordowali więźniów wielu narodowości. Nazajutrz po południu towarowy parowiec zabrał uciekinierów Wisłą do Gdańska. Noc spędzili w kinie przy ulicy Długiej, a następnego ranka odnaleźli krewnych w Oliwie (Oliva). Byli wśród szczęśliwców, którzy przetrwali trudy i niebezpieczeństwa ucieczki¹⁰.

Rozpoznanie i ataki na przeprawy lodowe w lutym 1945 r.

Wojska 3 Frontu Białoruskiego (FB) Armii Czerwonej w drugiej połowie lutego 1945 r. kontynuowały walki zmierzające do likwidacji zgrupowania niemieckiego, odciętego pod koniec stycznia w Prusach Wschodnich. Szczególnie silnie atakowano pozycje obronne 4 Armii (A), spychane na południe od Królewca (Königsberga, dziś Kaliningradu), po nieudanej próbie wycofania ich na linię Wisły. Napierające sowieckie wojska lądowe miały za zadanie jednoczesnymi uderzeniami z północnego wschodu i południowego zachodu doprowadzić do rozbicia zgrupowania wroga, wyjścia na południowe brzegi Zalewu Wiślanego i odcięcia Niemców od transportu morskiego. Jednak nie udało się dokonać tego szybkim natarciem, ponieważ na głównych kierunkach przeciwnik ulokował największe swe siły i uparcie się bronił. Wówczas atakujący zmienili taktykę i rozpoczęli powtarzające się ataki wąskimi pasami na różnych odcinkach frontu. Dezorganizowało

⁹ Byli to robotnicy przymusowi, pracujący w gospodarstwach rolnych na terenie III Rzeszy. W ucieczce rodzin z Prus Wschodnich uczestniczyło niewielu niemieckich mężczyzn, poza podrostkami i starcami, większość bowiem służyła w armii lub oddziałach pospolitego ruszenia – Volkssturmu – utworzonych pod koniec 1944 r.

¹⁰ H. Aminde, *Flucht aus Allenstein über das Haff nach Danzig*, [w:] *Dokumentation der Vertreibung der Deutschen aus Ost-Mitteleuropa*, red. A. Diestelkamp et al., Bonn 1954, T. I/1, s. 88–89.

to niemiecką obronę i kazało pilnie przerzucić część sił w najbardziej zagrożone miejsca. W tym czasie inne punkty były słabiej bronione, z czego skwapliwie korzystały atakujące jednostki Armii Czerwonej¹¹.

Potrzebom uzyskania sukcesów na lądzie podporządkowane zostały także działania sowieckiego lotnictwa, szczególnie szturmowego. Samoloty wspierały zdobycie węzłowych punktów oporu, ulokowanych w Krzyżborku (Kreuzburg, dziś Sławskoje), Górowie Haweckim (Landsberg) i Pieniężnie (Mehlsack). Grupami po sześć-dwanaście maszyn podtrzymywały uderzenia sił pancernych w wąskich pasach natarcia¹².

Lotnictwo niemieckie przejawiało wówczas sporą aktywność, głównie osłaniając trasy komunikacji swych wojsk lądowych, prowadzące przez zamrznięty Zalew Wiślany. Wytyczone przez saperów już w styczniu, oznaczone tyczkami i wzmocnione faszyną drogi lodowe, chronione były przez zespoły operujące czwórkami lub ósemkami samolotów Focke Wulf FW-190 i Messerschmitt Me-109. Zwiększona obecność niemieckich myśliwców związana była z przebazowaniem do Gdańska Wrzeszcza (Danzig-Langfuhr) i częściowo na lotnisko Kosa (Neutief) na mierzei pod Piławą (Pillau), eskadr z 51 pułku myśliwskiego (Jagdgeschwader) Mölders¹³.

Rozpoznania i uderzenia na niemieckie kolumny, przepływające się po lodzie zamrzniętego zalewu i jadące po mierzei, wykonywały różne jednostki wchodzące w skład 1 Armii Lotniczej (ALot), wspierającej działania 3 FB. W lutym wiele razy nad tym terenem pojawiały się samoloty z 213 Dywizji Nocnego Lotnictwa Bombowego, dysponującej w trzech pułkach maszynami typu Polikarpow Po-2. Niewielkie dwupłatowce startowały po kilka razy na noc. Militarne skutki ich działań nie były zbyt duże, za to silnie wpływały one na morale przeciwnika, nękając go nocnymi atakami. Do lotów nad zalew i Mierzęję Wiślaną kierowano jedynie załogi, które same się do tego trudnego zadania zgłosiły. Pierwszy raz latano nocą z 5 na 6 lutego. Pierwsza grupa wykonała wówczas 70 kursów, penetrując wybrzeże na linii Św. Siekierka – Braniewo (Braunsberg) – Frombork (Frauenburg). Druga grupa, wykonująca 30 lotów, rozpoznawała ruch na drogach wodzących ku Zalewowi Wiślanemu¹⁴.

Kolejne działania podjęto nocą z 11 na 12 lutego, nakazując 50 lotów z rozpoznaniem i atakami pojedynczymi maszynami wzdłuż dróg idących mierzęją oraz tras lodo-

¹¹ Najważniejszymi opracowaniami i wspomnieniami niemieckich oficerów z walk o Prusy Wschodnie są: K. Dieckert, H. Grossmann, *Bój o Prusy Wschodnie. Kronika dramatu 1944–1945*, tłum. W. Sawicki, Gdańsk 2011; O. Heidkämper, *Die Abwehrschlacht in Ostpreußen in den Krisentagen des Januar 1945 (vom Standpunkt der Heeresgruppe Mitte aus gesehen)*, [w:] *Die Wehrmacht im Kampf*, Heidelberg 1954, s. 221–231; F. Hossbach, *Die Schlacht um Ostpreußen*, Freiburg im Briesgau 1951; R. Kabath, *Kampf um den Seebrückenkopf Pillau*, [w:] *Abwehrkämpfe am Nordflügel der Ostfront, 1944–1945*, red. H. Meier-Walcker, Stuttgart 1963, s. 303–311.

¹² CaMo, fond 290, opis 3284, dzieło 10, list 80, *Żurnal bojowych dziejstw 1 gw. DLSz za miesiąc fiewral* 1945 g., s. 28.

¹³ Więcej w: J. Weal, *Jagdgeschwader 51 'Mölders'*, Oxford 2006.

¹⁴ CaMo, fond 20205, opis 1, dzieło 61, *Żurnal bojowych dziejstw 213 DNLB, 1 II 1945–8 V 1945*, s. 4.

wych prowadzących przez zalew. Podobnie było nocą z 14 na 15 lutego. Obserwowano z wysokości powyżej 500 m, do bombardowania schodząc niejednokrotnie na 300 m. Zwiad lotniczy potwierdził, że Niemcy również nocą prowadzili w tym rejonie intensywny ruch wojsk i ludności cywilnej, kierując pojazdy na zachód i południowy zachód¹⁵.

Rozkazem z 15 lutego dowódca 1 ALot nakazał 240 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego (DLM) prowadzenie rozpoznania Mierzei Wiślanej od portu w Piławie po Gdańsk, a grupami czterech-sześciu maszyn Jakowlew Jak-9 atakowanie wojsk przeciwnika na drogach lodowych w rejonie Krasnofłotskoje (Rosenberg) i na wschód od Narmeln (Polski). Dowodzący dywizją przygotował rozkazy dla podległych jednostek. Grupy uderzeniowe Jaków z 86 pułku lotnictwa myśliwskiego (plm) kazał wysłać w rejon Krasnofłotskoje. Jedną ekipę, sześć maszyn, miał wydzielić ze 133 gwardyjskiego (gw.) plm do ataku na drogę idącą ze Szczukina (Sandfelde). Cztery pary Jaków miały przeprowadzić rozpoznanie portu Piława i terenów wzdłuż mierzei. Pod Krasnofłotskoje przeprowadzono tego dnia 18 lotów bojowych, atakując pojazdy na przeprawach przez lód i niszcząc ok. 20 ciężarówek. Zwiadowcy latali 20 razy¹⁶.

Następnego dnia, 16 lutego, rozpoznanie nad mierzeją prowadziły maszyny ze 133 gw. plm. Doszło wówczas do zestrzelenia niemieckiego transportowca Ju-52, który upadł dwa km na południe od Stegny (Steegen). Powietrzne zwycięstwo zapisał kapitanowi Aleksiejowi Macakowi. W raportach wyraźnie ujawniła się rozbieżność w ocenie charakteru ruchu pojazdów, prowadzonego po drogach lodowych przez zalew. Dywizja myśliwska jawnie raportowała, że „przeciwnik kontynuuje nasiloną ewakuację ludności cywilnej z Prus Wschodnich, przez Mierzeję Wiślaną, w kierunku Gdańska”, natomiast rozkazy dowództwa armijnego kazały „być gotowym do działań szturmowych wobec wojsk przeciwnika wycofujących się po drogach lodowych Zalewu Wiślanego”¹⁷.

Także 17 lutego latano nad zalew, gdy 130 DLM rozpoznawała teren po Piławę i Nową Karczmę (Neukrug). Jej maszyny stoczyły wówczas dwie walki powietrzne, w jednej z nich zestrzelono niemiecki samolot FW-190. Ataki na przeprawy wspierała 240 DLM, której załogi raportowały sześć starć i strącenia Junkersa Ju-88 oraz FW-190. Również 303 DLM działała po rubież Piława – Nowa Karczma. Główne uderzenia, w celu zniszczenia pojazdów na lodzie, wykonywała 1 gwardyjska Dywizja Lotnictwa Szturmowego (gw. DLSz)¹⁸.

Sztab 1 ALot wysłał rano 17 lutego dwie wiadomości z rozkazami dla 1 gw. DLSz. O godz. 6.10 przyszło rozporządzenie, by od godz. 9.00 rozpocząć działania, mające na celu likwidację grupy wojsk przeciwnika w rejonie Łąjs i Pieniężna. Operować moż-

¹⁵ Ibidem, s. 9, 11.

¹⁶ CaMo, fond 290, opis 3284, dielo 1087, Żurnal bojowych dziejstw 240 DLM za fiewrał 1945 g., s. 8.

¹⁷ Ibidem, s. 11–12.

¹⁸ CaMo, fond 290, opis 3284, dielo 1062a, Żurnal bojowych dziejstw 1 ALot za miesiac fiewrał 1945 g., s. 56–58.

na było tylko na północ od rzeki Walszy i na zachód od linii kolejowej. Kilka minut później, drugi rozkaz polecił wykonanie czterech lotów i sfotografowanie przepraw po lodzie przez Zalew Wiślany na mierzeję, na odcinku Łozowoje (Kahlholz) – Frombork. Ze 153 lotów, wykonanych tego dnia w dywizji szturmowców, zwiadowcze były trzy. Fotografowanie wykonały Ily-2 z 75 pułku. O 13.42 wystartowała para z prowadzącym st. lejt. Wadimem Dojczewem, która poczwórnym urządzeniem AFA-IM zarejestrowała ruch na kilku drogach po lodzie, wiodących od Nowej Pasłęki (Neu Passarge) do Narmeln¹⁹.

Działania wspierające 17 lutego wojska lądowe 50 Armii (A) polegały na tym, że trzema pułkami szturmowców zaatakowano cele naziemne w kierunku północno-zachodnim od linii Pieniężno – Łajsy. Obie te miejscowości zdobyto rankiem do godz. 8.30, a ataki lotnicze na aktualny skraj niemieckiej obrony wykonano w godz. 12.10–15.50, używając 31 grup po cztery samoloty. Uderzano w okolicach Nowo-Moskowskoje (Perwilten), Sawit (Engelswalde), Wysokiej Braniewskiej (Hogendorf), Wyrębisk (Lichtwalde). Samoloty nakierowywano na cele drogą radiową z radiostacji Altaj-2²⁰.

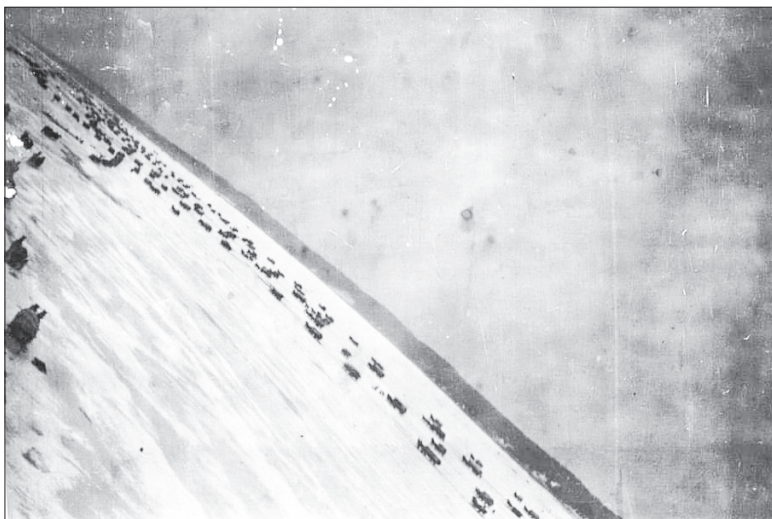
W godz. 9.00–9.55 dwie maszyny Ła-5 z podległego 303 DLM 9 gwardyjskiego pułku lotnictwa myśliwskiego (gw. plm), z dowódcą jednostki, Bohaterem Związku Sowieckiego, mjr. gw. Ławriennikowem i jego zastępcą, kpt. gw. Anatolijem Płotnikowem, dokonały rozpoznania i uderzenia na dostrzeżone na mierzei duże skupisko aut, furmanek i ludzi. W drodze powrotnej, przy przejściu obok portu Bałga (Balga) i stacji kolejowej Ładuszkin (Ludwigsort), wrogi pocisk trafił wprost w kabinę samolotu Płotnikowa, powodując pożar. Próba ugасzenia płomieni nie powiodła się, więc lotnik skierować miał maszynę na kolumnę samochodów stojących na skraju lasu, a uderzenie w nie spowodowało silną eksplozję. Raport armijny podaje, że Płotnikow zginął śmiercią bohatera, ale w dokumentacji personalnej oficera podana jest jedynie informacja, że został zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą wroga²¹.

Samoloty z 523 plm, które osłaniały wówczas uderzenie sił naziemnych oraz lotnictwa szturmowego i bombowego, prowadziły działania zwiadowcze okolic zalewu i mierzei. Na 18 lutego otrzymały zadanie rozpoznania zgrupowania czołgów wroga w rejonie miejscowości Pribierieżnoje (Heide-Waldburg), Uszakowo (Brandenburg), Ładuszkin, Cynty (Zinten), Orneta (Wormditt), Pieniężno i Braniewo. Należało określić skład, liczebność i kierunki ruchu wojsk przeciwnika, a także wskazać miejsca zgrupowania, ewentualnie ostrzeliwać jego kolumny ogniem z broni pokładowej. Należało też wysledzić, które rubieże obronne są zajęte przez Niemców i określić liczebność oddziałów, przechodzących po drogach lodowych z rejonów: Krasnofłotskoje (Rosenberg), Szczu-

¹⁹ CaMo, fond 290, opis' 3284, dzieło 10, list 80, s. 14.

²⁰ Ibidem, s. 20.

²¹ CaMo, fond 290, opis' 3284, dzieło 1062a, s. 58; CaMo, fond 33, opis' 11458, dzieło 646, Prikaz ob iskluczenii iz spiskow, s. 22.



Fot. 1. Zdjęcia rozpoznawcze, wykonane 17 lutego 1945 r. nad Zalewem Wiślanym przez parę samolotów, prowadzoną przez st. lejt. Dojczewa.

Źródło: CaMo, fond 290, opis' 3284, dzieło 10, list 80, Żurnał bojowych dziejstwij 1 gw. DLSz za miesiąc fiewrał' 1945 g., s. 21.



Fot. 2. Zdjęcia rozpoznawcze, wykonane 17 lutego 1945 r. nad Zalewem Wiślanym przez parę samolotów, prowadzoną przez st. lejt. Dojczewa.

Źródło: CaMo, fond 290, opis' 3284, dzieło 10, list 80, Żurnał bojowych dziejstwij 1 gw. DLSz za miesiąc fiewrał' 1945 g., s. 21.



Fot. 3. Zdjęcia rozpoznawcze, wykonane 17 lutego 1945 r. nad Zalewem Wiślanym przez parę samolotów, prowadzoną przez st. lejtn. Dojczewa.

Źródło: CaMo, fond 290, opis' 3284, dzieło 10, list 80, Żurnal bojowych dziejstwij 1 gw. DLSz za miesiąc fiewrał' 1945 g., s. 21.



Fot. 4. Zdjęcia rozpoznawcze, wykonane 17 lutego 1945 r. nad Zalewem Wiślanym przez parę samolotów, prowadzoną przez st. lejtn. Dojczewa.

Źródło: CaMo, fond 290, opis' 3284, dzieło 10, list 80, Żurnal bojowych dziejstwij 1 gw. DLSz za miesiąc fiewrał' 1945 g., s. 21.

kino, Stara Pasłęka (Alt Passarge) przez Zalew Wiślany, a także ruchy wojsk i sprzętu na Mierzei Wiślanej. Lotnikom nakazano też rozpoznać liczbę, typy i rozmieszczenie samolotów niemieckich, stacjonujących na lotniskach Św. Siekierka, Braniewo i Pieniężno, a wszystkie zauważone kolumny pancerne i samochodowe sfotografować. Działać mieli z częstotliwością trzech-czterech lotów dziennie²².

Według danych z tego pułku, jednostki wojsk lądowych dopiero 18 lutego zdobyły miasta Pieniężno i Orneta, osiągając rubież: Pribriežnoje – Swietłoje (Kobbelbude) – Ładozskoje (Kukehnen) – Cynty – Głębock (Tiefensee) – Lelkowo (Lichtenfeld) – Białczyn (Lilienthal) – Płoskinia (Plasswich) – Szalmia (Schalmei) – Zawierz (Zagern) i dalej wzdłuż rzeki Baudy do Zalewu Wiślanego powyżej Fromborka²³.

Dowódca 523 plm, płk Stiepan Twierdochwałow rozkazał wszystkim trzem eskadrom oraz całemu personelowi latającemu komendy pułku prowadzenie rozpoznania parami samolotów Ła-5 i Ła-7. Działania rozpoczęły się o godz. 8.40, zakończyły o godz. 18.15. Wykonano 38 lotów. Jedna z maszyn przemieściła się między lotniskami i wylądowała w Sępopolu (Schippenbeil). Osiem razy samoloty pułku dokonywały akcji szturmowych, atakując rozpoznane zgrupowania i kolumny wrogich pojazdów. Niemieckie myśliwce zestrzeliły w rejonie Braniewa jeden z sowieckich samolotów – strącony został mł. lejt. Izaak Szkolnik.

Rozpoznanie dróg na Mierzei Wiślanej i tras prowadzących nań przez lody Zalewu Wiślanego miało wskazać miejsca transportu aut ciężarowych i sprzętu wojskowego, a także określić, jakie materiały są wywożone z okrążonego zgrupowania. Zwiad prowadzono parami samolotów Ła-5 i Ła-7, a przy gorszych warunkach meteorologicznych pojedynczymi załogami, doświadczonymi w lotach rozpoznawczych. Przeloty dokonywano w rejonie Nowa Pasłęka, Szczukino, Krasnofłotskoje, sprawdzając, jakie ciężarówki i inne pojazdy wojskowe zostały w tych miejscach zgrupowane w celu ewakuacji. Przy lokalizacji miejsc, w których lądowane były i oczekiwały na przeprawę auta, lotnik fotografował je. Następnie oglądano drogi prowadzące przez lód i wylatując nad mierzeją, badano jej północno-wschodnią część, czyli okolice ówczesnych osad Grossenbruch i Alt Tief. Schodząc w prawo, zwiadowcy sprawdzali ruch statków na odcinku Piława – Szczukino oraz pojazdów na szosach biegnących po mierzei. Stąd kierowali się na północny zachód i kontynuowali rozpoznanie szos na lądzie i na lodzie, poprowadzo-

²² CaMo, fond 20265, opis 1, dzieło 46, list 230, Żurnal bojowych dziejstwi 523 plm, 1–28 II 1945, s. 16.

²³ Rozbieżność podawanych w raportach lotniczych dat zdobycia Pieniężna między 17 i 18 lutego może być ważna z punktu widzenia niewyjaśnionej w pełni śmierci na skraju miasta dowódcy 3 FB, generała armii Iwana Czerniachowskiego. Był on wśród kilku najwyższych dowódców Armii Czerwonej, którzy zginęli podczas wojny na terenach bezpośrednich starć. Oficjalnie przyjmuje się, że generał został śmiertelnie ranny odłamkiem pocisku artyleryjskiego rankiem 18 lutego, już po opanowaniu miasta. W tym samym czasie został on pozbawiony bezpośredniego dowództwa nad frontem. Komunikat wojenny Naczelnego Dowództwa ogłaszał, że miasto zostało zdobyte 17 lutego. *Ot Sowieckogo Informbiuro*, „Krasnaja Zwiezda”, 18 II 1945.

nych wzdłuż mierzei. W drodze powrotnej, od Krynicy Morskiej do Piławy, badali ruch na drogach po raz drugi oraz sprawdzali rejon morza na zachód i południowy zachód od portu piławskiego. Leciano od południa, na wysokości 800–1000 m, przy prędkości 500–580 km/h. Przy złej pogodzie rozpoznanie prowadzono z wysokości 200–300 m. W celu wyjawienia materiałów przewożonych krytymi ciężarówkami ostrzeliwano pojazdy z działek pokładowych samolotów²⁴.

Dwa Ła-7, z prowadzącym parę dowódcą eskadry, przeprowadziły 18 lutego 1945 r., w godz. 9.20–10.20, rozpoznanie wojsk przeciwnika w rejonach Krasnofłotskoje, Szczukino, Nowa Pasłęka. Z wysokości 400 m zaobserwowano, że na Zalewie Wiślanym funkcjonują trzy przeprawy, oddalone od siebie o 100–150 m. Po drogach lodowych przeprawiało się dziennie ok. 2,5 tys. furmanek z ludnością cywilną. Tymi samymi trasami jechały pojazdy wojskowe, do 500 ciężarówek na dobę, część z nich z przyczepami artyleryjskimi. Przy przeprawie ze Szczukina na półwysep naprzeciw zauważono ok. 300 wozów konnych i 50 ciężarówek, przy trasie z Krasnofłotskoje na Znamienkę naliczono ok. 100 furmanek i 500 aut. Łódź był skruszony na odcinku od Piławy w kierunku południowo-wschodnim, po Rybakowo (Follendorf). Na wodach zalewu, trzy km na zachód od Rybakowa, stało pięć barek i parowiec – ustawione były dziobami ku wschodowi. Trwał ich załadunek. Mierzeją, od osady Holm, wzdłuż szosy na południowy wschód zmierzały cztery rzędy pojazdów – razem ok. 3 tys. ciężarówek, w tym wiele z przyczepami artyleryjskimi, a także blisko 5 tys. wozów konnych, głównie z ludnością cywilną.

W godz. 15.55–16.55, kolejny zwiad prowadziły dwa samoloty Ła-5. Wiodącym parę był dowódca eskadry, lejtn. Nikołaj Makagonienko. Rozpoznanie realizowano w rejonach Narmeln, Krasnofłotskoje, Piława. Obserwując z wysokości 200 m zauważono, że po lodzie od Nowej Pasłęki do Narmeln oraz ze Szczukina na przeciwległy brzeg jechało ok. 1 tys. furmanek. Natomiast z Rybakowa ku półwyspowi Alttiefer przeprawiało się po lodzie 2 tys. wozów konnych. Na półwyspie, po drugiej stronie, było ok. 70 pojazdów, a po mierzei, na południowy zachód jechało stąd 800 wozów. Od Znamienki ku Krynicy Morskiej poruszało się dalsze 2500 furmanek. Łącznie lotnicy-zwiadowcy naliczyli tego dnia w rejonie przepraw lodowych i na mierzei ok. 8 tys. wozów konnych, 1225 ciężarówek, 87 czołgów, 40 dział, 1360 żołnierzy wroga, 18 parowców, 11 barek, osiem kutrów²⁵.

Wsparcie uderzenia wojsk lądowych na zachód od Pieniężna i rozpoznanie okolic Zalewu Wiślanego były też zadaniami dziennymi wskazanymi samolotom 1 DLSz. Walki były już nieco słabsze, co pozwoliło zatrzymać jeden z pułków w rezerwie. Rozkaz dla zwiadowców brzmiał: „Trzykrotnym perspektywicznym fotografowaniem z niskiego

²⁴ CaMo, fond 20265, opis: 1, dzieło 46, list 230, s. 17.

²⁵ Ibidem, s. 18.

przelotu rozpoznać 18 lutego charakter i liczebność wojsk przeciwnika, wycofujących się po lodowych trasach przez Zalew Wiślany na mierzeję, na odcinku Nowa Pasłęka – Krasnofłotskoje²⁶.

O godz. 9.00 jedna załoga – mjr. Michaiła Stiepaniszewa – przeprowadziła zwiad pogodowy. Pogoda była niezbyt dobra – wysokość chmur 300 m, widoczność do trzech km. Między godz. 11.00 a 16.00 prowadzono loty w celu wsparcia ataku jednostek 50 A. Utworzono 20 grup, które uderzały na siły naziemne wroga w okolicach Piotrowca (Peterswalde), Białczyna i Żugieni (Zuginen). Najpierw latano szóstkami, a wraz z pogorszeniem się warunków atmosferycznych zmieniono szyk na czwórki.

O godz. 15.10 otrzymano z dowództwa armii zadanie specjalne: likwidować kolumny wycofującego się przeciwnika na Mierzei Wiślanej i na drogach lodowych w rejonie Nowej Pasłęki, Narmeln i Nowej Karczmy²⁷. O godz. 15.40 wyleciało osiem grup po cztery-pięć samolotów z 75 i 136 gw. plsz. Trzy grupy, napotykać złą pogodę – duże zachmurzenie od wysokości 70–100 m i widoczność poniżej 1 km – nie dotarły nad cel główny, więc zaatakowały zapasowy pod Piotrowcem.

Pięć grup, nie zważając na pogarszające się warunki, nadleciało we wskazany rejon i wypełniło zadanie. Miejscami szturmowce były zmuszone obniżyć lot do wysokości 70 m przy widoczności 500–700 m. Dwie grupy ze 136 gw. plsz, z czterema i pięcioma Ił-2 w składzie, prowadzone przez st. lejt. Grigorija Połujanowa i st. lejt. Wiktora Wietrowa, uderzyły w godz. 16.18–16.30 na kolumny pojazdów oceniane na 1 tys. ciężarówek i drugie tyle wozów konnych na trzech drogach prowadzących przez zalew z ujścia Pasłęki do Narmeln. Ostrzelały też kolumnę zbiorczą, złożoną z czterech rzędów furmanek, jadącą po lodzie wzdłuż brzegu mierzei na odcinku Narmeln – Nowa Karczma. Szturmowce działały od wysokości 150 m. W dzienniku działań bojowych zapisano: „Bez względu na rozstrzeliwały wycofującego się przeciwnika, przeprowadzając po kilka ataków na cel. W rezultacie szturmowce zniszczyły ponad 50 ciężarówek i do 30 dalszych uszkodziły, rozbiły ok. 70 wozów konnych. Zabiły blisko 150 żołnierzy i oficerów wroga²⁸”.

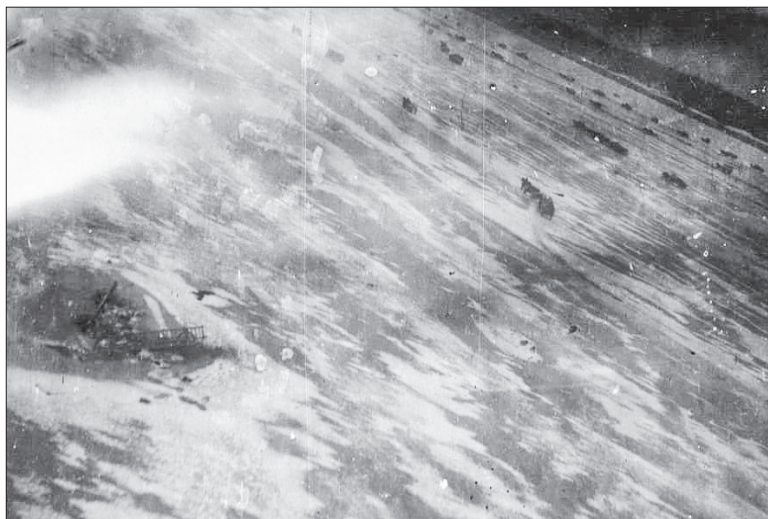
Trzy grupy z 75 gw. plsz, prowadzone przez kapitanów Anatolija Brandysa, Nikołaja Tarakanowa i Nikołaja Siemiejkę, w godz. 16.28–17.00 kolejno atakowały kolumny furmanek i aut jadących wzdłuż mierzei na odcinku Narmeln – Nowa Karczma sześcioma rzędami, a na drodze lodowej czterema rzędami pojazdów. Leciały na wysokości 200 m szykiem „wachlarza” od prawej – bliżej kolumny – oraz „żmijki”, wykonując po cztery nawroty nad cel. W raporcie zanotowano: „Bez względu na ostrzeliwano samochody, furmanki i siłę żywą wroga do zupełnego wyzbycia się pocisków²⁹”.

²⁶ CaMo, fond 290, opis 3284, dzieło 10, list 80, s. 22.

²⁷ Potocznie Piaski, dziś część miasta Krynica Morska.

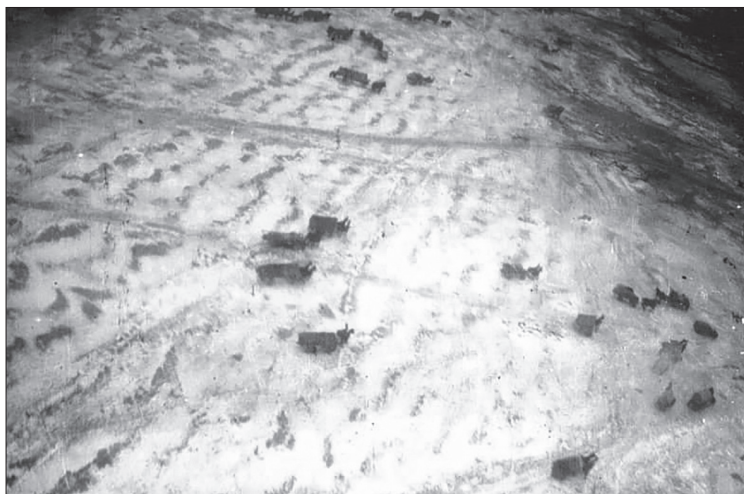
²⁸ CaMo, fond 290, opis 3284, dzieło 10, list 80, s. 23.

²⁹ Ibidem, s. 24.



Fot. 5. Zdjęcia z działań samolotów 136 plsz przeciwko kolumnom przeciwnika wycofującym się przez Zalew Wiślany 18 lutego 1945 r.

Źródło: CaMo, fond 290, opis' 3284, dielo 10, list 80, Żurnal bojowych dziejstwij 1 gw. DLSz za miesiąc fiewrał' 1945 g., s. 24.



Fot. 6. Zdjęcia z działań samolotów 136 plsz przeciwko kolumnom przeciwnika wycofującym się przez Zalew Wiślany 18 lutego 1945 r.

Źródło: CaMo, fond 290, opis' 3284, dielo 10, list 80, Żurnal bojowych dziejstwij 1 gw. DLSz za miesiąc fiewrał' 1945 g., s. 24.

Grupa kpt. Siemiejki, licząca cztery samoloty, kończąc działania nad celem, kiedy w samolotach już prawie nie było naboju, została zaatakowana przez 13 niemieckich FW-190. Wszystkie ataki zostały odrzucone ogniem Ilów-2 oraz czwórki osłaniających je myśliwców Jak-3 z 86 gw. plm. W walkach powietrznych szturmowce zestrzeliły dwa FW-190. Jaki dołożyły jeszcze jedną strąconą i drugą uszkodzoną maszynę wroga, która była zmuszona lądować na terenach opanowanych przez czerwonoarmistów.

Działaniami trzech czwórek 75 pułku zniszczono tego dnia ok. 60 ciężarówek i podobną ich liczbę uszkodzono, rozbito ponad 200 wozów konnych. Zginęło ok. 280 Niemców. Szturmowce z obu pułków wróciły do baz bez strat. Zadanie fotografowania przepraw po lodzie wypełniła w godz. 12.25–12.35 para z 75 pułku, prowadzona przez st. lejtn. Dojczewa. O godz. 16.30, z powodu pogarszającej się pogody, działania zostały przerwane. Łącznie tego dnia dywizja wykonała 138 lotów, z czego 106 w celu wsparcia piechoty, a 29 przeciw cofającym się kolumnom wroga, dwa rozpoznania fotograficznego i jeden pogodowego³⁰.

Także 130 i 240 DLM uczestniczyły 18 lutego w uderzeniach na pojazdy przeprawiające się na mierznię, jak również w ataku na lotnisko Św. Siewierka. Grupa samolotów Jak-3, dowodzona przez mjr. gw. Anatolija Zazajewa osłaniała działania grupy czterech Ilów-2 w rejonie Zalewu Wiślanego. Po dotarciu szturmowców nad cel, kpt. gw. Wasilij Koroliew zauważył osiem FW-190, lecących 50 m poniżej sowieckich myśliwców w stronę mierzni. Zameldował o tym dowódcemu grupą. W tym czasie Iły zrzuciły bomby i przeszły do powtórnego lotu nad celem, bo ostrzelać go z broni pokładowej. W ślad za nimi ruszyło sześć myśliwców niemieckich. Mł. lejtn. gw. Wasilij Nazarkin, będący z prawej mjr. Zazajewa, uderzył na maszyny wroga, a dowódca osłaniał jego atak. Jednak sam został zaatakowany przez dwa FW-190. Manewrując w lewo wyszedł spod ataku i sam uderzył, ale bez rezultatu. Tymczasem Nazarkin, zachodząc na ogon samolotu wroga na dystansie 50–100 m, puścił pod kątem 45 stopni dwie długie serie. Maszyna przeciwnika upadła na lód, po czym przewróciła się na grzbiet. Koroliew zobaczył Me-109 lecącego do ataku na szturmowce. Niemiecki pilot otworzył ogień z dystansu 200 m do przedniego Iła-2, ale sowiecki myśliwiec odciągnął go. Obie maszyny zeszyły na wysokość 100 m i wówczas zaczął strzelać Zazajew. Wróg próbował ucieczki w stronę mierzni, lecz sowiecki lotnik dopadł go i z dystansu 50 m zestrzelił. Messerschmitt spadł jeszcze przed brzegiem.

Od strony Mierzni Wiślanej Niemcy otworzyli silny ogień przeciwlotniczy, spod którego Koroliew musiał uciekać. Kiedy wszedł na wysokość 300 m, napotkał cztery FW-190, które próbowały wykorzystać przewagę liczebną. Udało mu się jednak wyjść na ogon jednego z samolotów Luftwaffe, puścił długą serię z dystansu 50–70 m, a maszyna

³⁰ Ibidem, s. 25.

wroga zaczęła dymić. W tym czasie jednak pozostali trzej zaatakowali sowieckiego myśliwca i ten musiał skryć się w obłokach, po czym dogonił swą grupę i razem z nią wrócił na lotnisko³¹.

W uderzeniach na przeprawy uczestniczyła też 18 lutego 303 DLM, której samoloty patrolowały rejon między Bałgą a Nową Pasłęką. Tu doszło do ostrzelania grupy czterech samolotów Jak-9 przez artylerię przeciwlotniczą. Trafiony pod Łozowoje i płonący samolot st. lejt. gw. Siergieja Dołgoliewa musiał lądować, a lotnik wyskoczył i uciekał przed żołnierzami niemieckimi. Pozostałe Jaki ostrzelały goniących go, one też zniszczyły do reszty maszynę dowódcy, by nie wpadła w ręce wroga. Kiedy wrócili na swoje lotnisko, jeden z pilotów, lejt. Wiktor Michiejew uzyskał zgodę na lot poszukiwawczy samolotem Po-2. Kiedy Dołgoliew usłyszał charakterystyczny warkot motoru dwupłatowca, wyskoczył na lód, lecz to spowodowało zarazem reakcję Niemców. Tymczasem samolot podjął rozbitka, wystartował i odleciał na oczach zbliżających się żołnierzy wroga. Akcję zabezpieczała z powietrza para Jaków-9, prowadzona przez lejt. Iwana Ananiewa. Wszyscy wylądowali cało, a Michiejew za bohaterską akcję został wkrótce odznaczony³². Wydarzenia te zostały szczegółowo opisane we wspomnieniach dowódcy 303 DLM, generała majora Georgija Zacharowa, który przypomniał zarazem, iż Michiejew otrzymał za tę akcję Order Czerwonego Sztandaru, ale trzy tygodnie później zginął w walce³³:

Kolejnego dnia, 19 lutego 1945 r., Niemcy zwiększyli swą aktywność w okolicy, operując grupami po osiem-dwanaście maszyn. Wycofywanie wojsk przez Zalew Wiślany osłaniały zespoły samolotów FW-190 i Me-109. W tym też dniu 523 plm został przez naczelną dowództwo Armii Czerwonej odznaczony Orderem Kutuzowa 3 stopnia. Jednostka jednak nie świętowała, lecz wykonała tego dnia 29 lotów zwiadowczych i przeprowadziła dwa ataki na siły naziemne wroga³⁴.

W celu dokładnego rozpoznania liczby samolotów znajdujących się na lotniskach, a także określenia rodzajów transportu drogowego i miejsc zgrupowania pojazdów w okolicach przepraw, lotnicy-zwiadowcy przeprowadzali fotografowanie terenu z wysokości ok. 1 km. Tereny, które miały zostać zarejestrowane na zdjęciach, były znane przed wylotem, zatem jeszcze na ziemi prowadzono wstępne nanoszenie obiektów na mapy, proponowano wysokości i kierunki dolotu oraz podejścia nad cel. Jeśli cel nie posiadał punktu charakterystycznego, miejsce rozpoznania lokalizowano poprzez odniesienie do dwóch najbliższych miejsc. Wówczas samoloty wychodziły nad cel, wykonywały

³¹ CaMo, fond 290, opis' 3284, dzieło 1062a, s. 64.

³² Ibidem, s. 65–66.

³³ G. Zacharow, *Ja – istriebitiel'*, Moskwa 1985, s. 268–269. Wspomnienia gen. Zacharowa zawarte w innym tomie obszernie traktują też o francuskim pułku lotnictwa myśliwskiego „Normandia-Niemen”, walczącym w strukturach Armii Czerwonej, w podległej mu 303 DLM. Pułk ten uczestniczył w walkach o Prusy Wschodnie do maja 1945 r., a po wojnie powrócił do Francji, startując z dywizyjnego lotniska polowego w Elblągu. Idem, *Powiest' o istriebitiel'ach*, Moskwa 1977.

³⁴ CaMo, fond 20265, opis' 1, dzieło 46, list 230, s. 20.

manewr przeciwlotniczy, a następnie przyjmowały pozycję horyzontalną, niezbędną do dokładnego fotografowania. Po wykonaniu zdjęć i wyłączeniu aparatów, maszyny znów zmieniały tor lotu. Obok fotografowania, obowiązkiem załóg zwiadowczych był osobiście ogląd i zapamiętanie jak największej liczby szczegółów z rozpoznawanego terenu. W przypadku rozpoznania nieznanego dotąd zgrupowania lub kolumny pojazdów, czy też samolotów na lotnisku polowym, zwiadowcy powinni pierwszy raz przelecieć nad terenem bez nerwowych manewrów, dokonując jedynie rozpoznania wizualnego. Po upływie pięciu-ośmiu minut, wykorzystując słońce i obłoki, załogi powinny powrócić nad rozpoznawany obiekt, tym razem z włączonymi aparatami fotograficznymi. Kpt. Aleksander Smorczkow i kpt. gw. Nikołaj Switczenok podejście do fotografowania wykonywali z zakretem 90 stopni. Lecząc Ła-7 obok celu, wykonywali nagły skręt i po kilku sekundach włączali fotoaparaty. Inni lotnicy nadlatywali nad cel od przodu, jednak nie miało to wpływu na pogorszenie jakości fotografii³⁵.

Zadanie sfotografowania dróg wiodących przez zalew zostało przez dowództwo powtórzone rankiem 19 lutego także w rozkazie dla 1 gw. DLSz. Po raz kolejny przelotu dokonała para prowadzona przez st. lejt. Dojczewa. Tym razem prowadzące rozpoznanie Ily były osłaniane przez czwórkę myśliwskich Jaków. Kolejnego dnia do zarządzonego fotografowania nie doszło, ponieważ 76 pułk – z powodu braku maszyn – nie zabezpieczył zwiadowcom osłony³⁶.

W połowie lutego liczbę lotów nocnych bombowców nad zalew zamierzano zwiększyć do 100 na noc, ale w tym czasie przeniesiono maszyny i personel na nowe lotniska i nad cele nie latano. Dwa pułki – 17 i 24 – wylądowały pod Bartoszycami (Bartenstein), a 15 pułk operował teraz z lotniska Krasnołęka (Schoenwiese) między Elblągiem (Elbing) a Malborkiem (Marienburg). Każda z jednostek dysponowała wówczas 26–27 samolotami. Jednak nie zawsze pogoda pozwalała latać, problemami były niskie warstwy chmur i słaba widoczność, zdarzały się też silne opady śniegu. Bywało, że z wysłanych pięciu samolotów zwiadowczych, trzy nie wypełniły postawionego zadania z powodu złych warunków meteorologicznych³⁷.

Dopiero nocą z 19 na 20 lutego przeprowadzono loty w pełnym zakresie, organizując nad zalewem swoiste „polowanie”. Od 15 pułku oczekiwano zrealizowania tej nocy 150 kursów. Nakazano mu niszczenie wojsk i sprzętu wroga na drogach lodowych oraz na mierzwi, aż po Sztutowo. Cała dywizja wykonała wówczas 461 lotów, wykorzystując 74 samoloty. Zrzucano 1349 bomb lotniczych o łącznym ciężarze prawie 60 ton i wystrzelono blisko 16 tys. pocisków z broni pokładowej. Następniej nocy liczba lotów Po-2

³⁵ Ibidem, s. 21. Na s. 22 dziennika umieszczono zdjęcia z rozpoznania lotniska Św. Siewierka.

³⁶ CaMo, fond 290, opis³ 3284, dzieło 10, list 80, s. 29, 33.

³⁷ CaMo, fond 20205, opis⁴ 1, dzieło 61, s. 11–12.

z 15 pułku, kierowanych nad zalew, wzrosła do 200, zaś dywizja nocnych bombowców zrealizowała łącznie pół tysiąca kursów³⁸.

Od 21 lutego pogoda się popsowała, a liczba lotów zmalała. Zaczęła się odwilż i powolne topnienie lodów. Mimo że działania nad mierzeją nadal były nakazane, realizowano głównie loty zwiadowcze, najwyżej po kilkanaście kursów. Zadania rozpoznawcze i bojowe dotyczące tras lodowych i dróg na mierzei były zlecane nocnym bombowcom do końca miesiąca. W pierwszych dniach marca tylko raz nakazano im zaatakować obiekty w rejonie punktów przeprawowych Krasnofłotskoje i Stara Pasłęka, wykonując po 50 lotów na każde z miejsc³⁹.

Dowództwo 1 ALot przeniosło wtedy sztab 303 DLM do Elbląga, a cała jednostka zajęła lotniska położone bliżej Gdańska, choć terenem jej działania nadal była Mierzeja Wiślana. W marcu Niemcy zostali bezwzględnie przyparci do wybrzeża na południe od Królewca. Użytkując drogi przez zalew próbowali utrzymać komunikację kołową z rejonem Gdańska. Wspominający ten czas gen. Zacharow zauważał jednak, że z nadchodzącą wiosną i roztopami zgrupowanie wroga z Prus Wschodnich nie miało szansy utrzymania tych dróg⁴⁰.

Likwidacja przepraw przez Zalew Wiślany w marcu 1945 r.

W początkach marca 1 gw. DLSz wciąż atakowała w rejonie Zalewu Wiślanego, mając wówczas za cel głównie jednostki pływające, które ruszyły do akcji ewakuacyjnej po ustąpieniu lodów. Uderzenia szturmowców wykonywano zwykle siłami jednego pułku. Wiosna nie sprzyjała jednak lotom i często je odwoływano. Czasem, z powodu złej pogody, część zadań nie była realizowana. Tak było, kiedy 9 marca rozkazano zaatakować wrogie statki w rejonie Uszakowo – Krasnofłotskoje. Tylko połowa maszyn, dwie szóstki ze 136 pułku, przebiły się przez śnieżną zadymkę i dotarły nad zalew. Obiektów pływających nie znalazły, zatem zaatakowały cele zapasowe – zgrupowania wojsk i sprzętu wroga na lądzie w okolicach Krynicy Morskiej⁴¹.

Podobnie było 11 marca, kiedy tylko dwie grupy – tym razem osiem maszyn – dotarły nad cel. Prowadzący czwórki, lejt. Jegor Niedbajło i st. lejt. Dojczew, nadlecieli we wskazany rejon – kilka km na północny zachód od Krasnofłotskoje. Tym razem miały szczęście, zaatakowały parowiec oraz barkę silnikową. W efekcie bezpośredniego uderzenia bomby na drugiej z tych jednostek wybuchł pożar, co potwierdzono na zdjęciach⁴².

³⁸ Ibidem, s. 16–18.

³⁹ Ibidem, s. 54–62.

⁴⁰ G. Zacharow, *Ja – istriebitiel'*, s. 269.

⁴¹ CaMo, fond 20002, opis³ 1, dzieło 28, list 168a, Żurnał bojowych diejstwij 1 gw. DLSz, 1–31 III 1945, s. 10.

⁴² Ibidem, s. 12.

Jeden z lotów zwiadowczych, wykonany przez starszego nawigatora (szturmana) 1 gw. DLSz, mjr. gw. Semena Grigorenki nad port w Piławie, został przedstawiony jako zadanie niezwykle trudne i niebezpieczne dla załogi:

Kiedy okazało się, że wróg, przyciśnięty do morza na południowy zachód od Królewca, zamierza ewakuować się na statkach i innych środkach transportu, dowództwo dywizji otrzymało zadanie zwiadu rejonu Zalewu Wiślanego i portu Piława. Do wypełnienia misji został wysłany starszy nawigator dywizji major S. Grigorenko. Jak tylko samolot wystartował, pojawiły się ciężkie deszczowe chmury. Tu przydała się zdolność do nawigacji przy pomocy instrumentów. W pobliżu linii frontu Grigorenko dostroił się do radiostacji nadbrzeżnej i leciał za jej sygnałem. Aby coś zobaczyć, trzeba było wydostać się z chmur, ale wysokość dolnej ich krawędzi była nieznana. Pilot zaczął obniżać lot. Wysokość 200 metrów. Ziemia nie jest widoczna. 120 metrów, 90, 80... I w tej chwili pilot zauważył pod sobą ziemię, a następnie i horyzont. Samolot leciał nad wojskami wroga. Strzelali do niego nawet z broni ręcznej.

Wkrótce pojawił się zalew. U wybrzeży stały dwa transportowce. Podpływały do nich pełne ludzi łodzie i kutry. Ładowanie szło pełną parą. Jak tylko „szturmowik” zbliżył się do transportowców by je sfotografować, w jego stronę skierowały się ogniste lufy „Oerlikonów”. Pilot zawrócił skrętem w prawo i skierował się do Piławy. Na trasie Grigorenko odkrył transportowiec, który płynął do Piławy. Na pokładzie miał dużo żołnierzy. Pilot posłał w stronę statku kilka serii z działek i karabinów maszynowych, zrobił też zdjęcie. Kilka kilometrów dalej znalazł inny transportowiec. Ten statek też został sfotografowany i zaatakowany. A oto port Piława. W nim – pełno statków...

Po wykonaniu zadania Grigorenko zawrócił. Wracał w chmurach, na lotnisko wyszedł z wielkim trudem. Lądował za trzecim podejściem. I dopiero wtedy poczuł, że wytrzymał resztką sił⁴³.

Niemiecka awiacja skupiła się w tym czasie na lotach zwiadowczych i ochronie rejonów portowych – Piława, Łozowoje, Krasnofłotskoje, Nowa Pasłęka oraz tras przegrupowań swych wojsk. Zadania wykonywała grupami od dwóch do szesnastu myśliwców. Energicznie przeciwstawiały się one sowieckim samolotom. Te zaś wśród priorytetów miały atakowanie bombowcami punktów oporu i topienie obiektów pływających wroga na Zalewie Wiślanym, wsparcie szturmowcami własnych wojsk w rejonach starć z niemiecką bronią pancerną i zmotoryzowaną, a także osłonę nieba nad terenem działań przy użyciu myśliwców⁴⁴.

⁴³ W. Korolew, *Gwardijcy pierwszej szturmowej*, Moskwa 1980, s. 113–114.

⁴⁴ CaMo, fond 20002, opis’ 1, dzieło 28, list 168a, s. 14.

W połowie miesiąca 11 Armia Gwardyjska (AGw.) dotarła na wybrzeże Zalewu Wiślanego pod Pribierieżnom, odcinając tym samym Królewiec od zgrupowania Wehrmachtu operującego na południe od miasta. Kilka dni później, 20 marca, na południowym krańcu terenu bronionego przez Niemców czerwonoarmiści zdobyli miasto Braniewo⁴⁵.

Kolejny raz zaatakowano niemieckie jednostki pływające na zalewie 24 marca. Na wykonanie zadania poleciały dwie grupy samolotów Il-2 z 76 pułku. Prowadzona przez mł. lejtn. gw. Borysa Zaworyzgina trzy razy uderzyła na zespół sześciu barek, płynących 1 km na zachód od Rybakowa. Ekipa mł. lejtn. gw. Musy Gariejewa zbombardowała dwie jednostki ładowane wówczas w Krasnofłotskoje, a następnie zgrupowania wojsk na południe i wschód od portu. Efektem działań było zatopienie dwóch i uszkodzenie dalszych trzech barek. Na skraju portu Krasnofłotskoje celnie trafiono w skład amunicji, który został zniszczony wybuchem. Atakujący zostali ostrzelani ogniem przeciwlotniczym, ale obyło się bez strat⁴⁶.

W ostatnich dniach marca jednostki lądowe Armii Czerwonej zaatakowały tereny przystani załadunkowych, najpierw biorąc za cel Krasnofłotskoje, a następnie Rybakowo i Łozowoje. Resztki niemieckich obrońców kolejno ewakuowały się z wybrzeża, korzystając z łódek i tratw, beczek po paliwie, a nawet fragmentów płotów gospodarskich. Wspomnienia Karla-Augusta Scholza przynoszą obraz desperackiej akcji przeprawowej, będącej walką o przeżycie. Sowiecki ostrzał, także z nisko przelatujących samolotów, zebrał wielkie żniwo, ale równie częstą przyczyną śmierci żołnierzy była hipotermia (woda w zalewie była wówczas lodowata)⁴⁷.

Samoloty szturmowe wspierały uderzenie naziemne, a ich działania były koordynowane przez radio. W końcowej odsłonie tych walk, 27 marca, panowała bardzo dobra pogoda, pozwalająca latać dokładnie według ustalonego grafiku. W ramach dywizji szturmowców, działało wówczas w okolicach Łozowoje i Bałgi aż 20 grup po osiem-dwanaście samolotów. Rozpoznanie przeprowadziła para z 74 pułku, która – by ocenić intensywność ewakuacji sił przeciwnika – sfotografowała niemiecki przyczółek aparatami AFA-3s i Sz-500. Akcja zwiadowcza trwała zaledwie pięć minut. Przeciwnik jednak nie był łatwy, ponieważ naprzeciw uderzającej na przyczółek piechoty wciąż stała doborowa jednostka niemiecka – Dywizja Grenadierów Pancernych „Grossdeutschland”. Dysponowała ona nadal poważną siłą ok. 70 czołgów, których część była zakopana w ziemi po wieże i przez to trudna do likwidacji bez wsparcia lotnictwa szturmowego. Z tego powodu załadowano na pokłady szturmowców dużą liczbę amunicji przeciwpancernej, bomb i pocisków raketowych, zdolnych niszczyć pojazdy opancerzone.

⁴⁵ B. Dolata, T. Jurga, *Walki zbrojne...*, s. 45–46.

⁴⁶ CaMo, fond 20002, opis¹ 1, dzieło 28, list 168a, s. 28–29.

⁴⁷ K.-A. Scholtz, *Letzter Kriegseinsatz am Frischen Haff 1945*, <https://www.dhm.de/lemo/zeitzeugen/karl-august-scholtz-letzter-kriegseinsatz-am-frischen-haff-1945.html>, dostęp 31 VIII 2019.

Tak wyekwipowanym załogom nakazano używać broni tylko przeciw czołgom wroga. Pierwszy lot maszyn ze 136 pułku, mających wzmocnione uzbrojenie, przyniósł sukces i zniszczenie siedmiu czołgów. Główne uderzenie przeprowadziły cztery grupy – po dwie z 75 i 136 pułków. W godz. 17.00–17.30 zrealizowały rozkaz bezpośredniego uderzenia na Bałgę. Razem działało tu 36 samolotów, lecących nad cel ósemkami w odstępach siedmiu-ośmiu minut. Działania bojowe kontrolowali w parze zastępca dowódcy dywizji i starszy nawigator jednostki. Po nalotach znów uderzyła piechota i zajmowany przez obrońców teren skurczył się do kwadratu o boku 4 km⁴⁸.

Po kolejnej dobie, do rana 29 marca zakończyła się likwidacja niemieckiego zgrupowania walczącego na południowy zachód od Królewca. Jego resztki, które stanowiły tylną straż i nie zostały ewakuowane, rozbito i wzięto do niewoli w północno-zachodniej części półwyspu pod Łozowoje. Sowieckie raporty podały statystyki, prawdopodobnie silnie zawyżone, według których w operacji likwidacji zgrupowania, między 13 a 29 marca, śmierć poniosło 80 tys. żołnierzy niemieckich, a dalsze 50 tys. zostało jeńcami. W rejonie przepraw zagarnięto dużą liczbę trofeów w sprzęcie⁴⁹.

Wybrzeże Zalewu Wiślanego, na którym funkcjonowały najpierw trasy lodowe, a potem porty załadunkowe, było wielokrotnie atakowane z powietrza, stąd w okolicach znajdowało się dużo zniszczonego sprzętu wroga. Na terenie tym przeprowadzono kontrolne fotografowanie naziemne efektów działań lotnictwa szturmowego. Zdjęcia pokazano m.in. w załączniku do dziennika działań bojowych 1 Gw. DLSz za marzec⁵⁰.

Zdaniem gen. Zacharowa, dziesiątki tysięcy Niemców, które przepравиły się na drugą stronę zalewu, utknęły na mierzwi w pułapce, a osłona Luftwaffe przestała funkcjonować:

W marcu aktywnie walczyliśmy o mierzwę i drogi lodowe przez zalew. Ale w maju, kiedy lód stopił się, jednostki wroga, które chciały uciec z mierzwi i przebić się do Gdańska, spotkały się na swej drodze z naszymi sąsiadami. Tam, u podstawy mierzwi, przed końcem kwietnia Niemcy rozpoczęli rozpaczliwe próby ucieczki, ale wszystkie te próby były bezskuteczne. My po prostu przenieśliśmy się pod koniec kwietnia z Królewca do południowo-zachodniej, kontrolowanej przez długi czas przez Niemców, centralnej części mierzwi. W takich warunkach zupełnie beznadziejna stała się sytuacja odciętego tu wschodniopruskiego zgrupowania wroga. My jeszcze wykonywaliśmy zwiad lotniczy, były prowadzone patrole bojowe, ale bitwy powietrzne w końcu kwietnia i na początku

⁴⁸ CaMo, fond 20002, opis' 1, dzieło 28, list 168a, s. 35–36.

⁴⁹ Po raz kolejny raporty jednostek znacznie różnią się od oficjalnie ogłaszanych informacji. Komunikat wojenny podawał, że zgrupowanie niemieckie zostało całkowicie rozbite z dniem 26 marca, a informację opublikowano nazajutrz. Zapisano tam, że do niewoli zostało wziętych znacznie mniej, bo ok. 21 tys. niemieckich żołnierzy. *Ot Sowieckiego Informbiuro*, „Krasnaja Zwiezda”, 27 III 1945.

⁵⁰ CaMo, fond 20002, opis' 1, dzieło 28, list 168a, s. 69–79.

maja czterdziestego piątego nie odbywały się już – z jednego prostego powodu – większość samolotów wroga w Prusach Wschodnich została zniszczona⁵¹.

Po zdobyciu Gdańska i Piławy, na przełomie marca i kwietnia, ocalałe wojska niemieckie i masy cywilów zostały całkowicie odcięte na wąskim terenie Mierzei Wiślanej. Pod koniec kwietnia czerwonoarmiści dokonali desantu na mierzęję i w uporczywych walkach spychali obrońców ku jej nasadzie, dochodząc do Kątów Rybackich (Bodenwinkel) i Sztutowa. Ostatnie oddziały Wehrmachtu poddały się w tym rejonie z chwilą kapitulacji III Rzeszy, 9 maja 1945 r. Ewakuacja cywilów i części żołnierzy drogą morską na Hel (Hela) była kontynuowana do ostatniego dnia walk⁵².

Podsumowanie

Działania bojowe Armii Czerwonej i Wehrmachtu, które spowodowały odcięcie tras lądowych do Prus Wschodnich i już pod koniec stycznia 1945 r. zmusiły obrońców do masowego korzystania z tymczasowych dróg transportu, wytyczonych po zamrzniętym akwenie Zalewu Wiślanego, a od ustąpienia lodów po jego wodach, pozwalają wytłumaczyć kilkumiesięczne zwiększenie znaczenia tego niewielkiego obszaru dla obu stron konfliktu. Utrzymanie linii komunikacyjnych oznaczało dla Niemców możliwość wykonania rozkazów o jak najdłuższej obronie wysuniętej prowincji – pozwalało dostarczać amunicję i żywność na pierwszą linię walk, ewakuować rannych, część żołnierzy i sprzętu. Zabezpieczało zarazem drogi ucieczki ludności cywilnej, kierowanej strachem przed zemstą czerwonoarmistów.

Zagrożeniem dla sprawnego funkcjonowania owych tras było sowieckie lotnictwo, szczególnie szturmowe, które bez większych problemów atakowało cele naziemne, kiedy tylko pozwalała na to pogoda. Mimo uzyskanej przez rozpoznanie i potwierdzonej zdjęciami wiedzy o tym, że znaczna część przepływających się kolumn była utworzona przez wozy konne cywilów, nie dokonywano rozgraniczeń i atakowano nie tylko wojskowe pojazdy i jednostki pływające. Traktując uznaniowo militarne znaczenie całości prowadzonej tędy komunikacji, Armia Czerwona doprowadziła do nieuzasadnionych, poważnych strat wśród ludności cywilnej przeciwnika. Bez względu na skrajne postrzeganie owych zdarzeń w powojennej pamięci uciekinierów, obraz wyłaniający się z dokumentacji sowieckich jednostek lotniczych potwierdza usilne próby przerwania tych dróg, dokonywane poprzez ataki na wszystkie użytkowane przez Niemców środki transportu.

⁵¹ G. Zacharow, *Ja – istriebitel*, s. 276.

⁵² Zob. T. Gliniecki, *Koniec wojny i kapitulacja niemiecka na Mierzei Wiślanej w maju 1945 r. według dokumentów jednostek sowieckich i fotografii Marka Grinberga*, „Zeszyty Muzeum Stutthof”, t. 14, 2016, s. 193–216.

Bibliografia

Archiwa

Centralnyj archiw Ministerstwa oborony Rossijskoj Fiedieracyji (CaMo)

– *Prikaz ob isključenii iz spiskow*, fond 33

– *Žurnal bojowych diejstwij 1 gw. DLSz za miesiac fiewral' 1945 g.*, fond 290

– *Žurnal bojowych diejstwij 240 DLM za fiewral' 1945 g.*, fond 290

– *Žurnal bojowych diejstwij 1 ALot za miesiac fiewral' 1945 g.*, fond 290

– *Žurnal bojowych diejstwij 1 gw. DLSz*, 1–31 III 1945, fond 20002

– *Žurnal bojowych diejstwij 213 DNLB*, 1 II 1945–8 V 1945, fond 20205

– *Žurnal bojowych diejstwij 523 plm*, 1–28 II 1945, fond 20265.

Prasa

Ot Sowieckiego Informbiuro, „Krasnaja Zwiezda”, 18 II 1945

Ot Sowieckiego Informbiuro, „Krasnaja Zwiezda”, 27 III 1945.

Wspomnienia

Aminde H., *Flucht aus Allenstein über das Haff nach Danzig*, [w:] *Dokumentation der Vertreibung der Deutschen aus Ost-Mitteleuropa*, red. A. Diestelkamp et al., Bonn 1954, T. I/1.

Heidkämper O., *Die Abwehrschlacht in Ostpreußen in den Krisentagen des Januar 1945 (vom Standpunkt der Heeresgruppe Mitte aus gesehen)*, [w:] *Die Wehrmacht im Kampf*, Heidelberg 1954.

Hossbach F., *Die Schlacht um Ostpreussen*, Freiburg im Briesgau 1951.

Nie było powrotu. Wspomnienia wypędzonych, red. H. Reinoss, tłum. J. Zepp, Zakrzewo 2008.

Nikt już nie oczekiwał litości. Los niemieckich wypędzonych, red. U. Völlklein, tłum. J. Zepp, Zakrzewo 2008.

Kobiety wypędzone. Opowieść o zemście zwycięzców, red. M. Weber, tłum. G. Kowalski, Zakrzewo 2008.

Thorwald J., *Wielka ucieczka*, tłum. A. Badurski, J. Szczaniecka, Kraków 2009.

Zacharow G., *Powiest' o istriebiteliach*, Moskwa 1977.

Zacharow G., *Ja – istriebitel'*, Moskwa 1985.

Opracowania

Brustat-Naval F., *Unternehmen Rettung*, Herford 1985.

Dieckert K., Grossmann H., *Bój o Prusy Wschodnie. Kronika dramatu 1944–1945*, tłum. W. Sawicki, Gdańsk 2011.

Dolata B., Jurga T., *Walki zbrojne na ziemiach polskich 1939–1945*, Warszawa 1977.

Gliniecki T., *Koniec wojny i kapitulacja niemiecka na Mierzei Wiślanej w maju 1945 r. według dokumentów jednostek sowieckich i fotografii Marka Grinberga*, „Zeszyty Muzeum Stutthof”, t. 14, 2016.

- Historia II wojny światowej 1939–1945 w 12 tomach, t. 10: Całkowite rozbitcie faszystowskich Niemiec*, red. polska T. Szacilo i inni, tłum. E. Kozłowski, P. Marcinişzyn, Warszawa 1983.
- Kabath R., *Kampf um den Seebrückenkopf Pillau*, [w:] *Abwehrkämpfe am Nordflügel der Ostfront, 1944–1945*, red. H. Meier-Walcker, Stuttgart 1963.
- Korolew W., *Gwardiecy pierwszej szturmowej*, Moskwa 1980.
- Kosiarz E., *Wyzwolenie Polski północnej 1945*, Gdynia 1967.
- Ossowski M., *Literatura powrotów – powrót literatury. Prusy Wschodnie w prozie niemieckiej po 1945 roku*, Gdańsk 2011.
- Scholtz K.-A., *Letzter Kriegseinsatz am Frischen Haff 1945*, <https://www.dhm.de/lemo/zeitzeugen/karl-august-scholtz-letzter-kriegseinsatz-am-frischen-haff-1945.html>, dostęp 31 VIII 2019.
- Sobczak K., *Kierunek Bałtyk. Wyzwolenie polskich ziem północnych 1944–1945*, Warszawa 1978.
- Weal J., *Jagdgeschwader 51 'Mölders'*, Oxford 2006.
- Wolff-Powęska A., *Pamięć – brzemię i uwolnienie. Niemcy wobec nazistowskiej przeszłości (1945–2010)*, Poznań 2011.

Red Army air raids on German transport routes across the Vistula Lagoon in 1945

Summary: In the last months of World War II, German troops and civilians were evacuated from the cut-off region of East Prussia across the frozen Vistula Lagoon. The evacuees were transported across ice-bound waters for many weeks. The routes were targeted by Soviet attack aircraft that did not distinguish between military and civilian transports. This article analyzes the tragic events of February and March 1945 based on the written accounts of German civilians as well as the military reports of Red Army air force units that participated in these attacks. The events are described in detail, and the operations of Red Army regiments and the achievements of individual pilots are documented based on military records. The article contains unique aerial reconnaissance photographs showing columns of civilian horse-drawn wagons on ice.

Keywords: 1945, Vistula Lagoon, Germany, ice roads, air force, Red Army