

Oni ocalili Londyn - Akcja III Most

Rakieta V-2 - tajna broń Hitlera dzięki akcji tarnowian trafiła do Anglii i tym samym wyspy brytyjskie zostały uchronione przed zniszczeniem. Alianci znając budowę rakiety mogli bowiem skutecznie się obronić.

Co to było V-2?

V-2 - (Vergeltungswaffe-2, broń odwetowa nr 2) skonstruowana przez zespół niemieckich konstruktorów pod kierunkiem Wernhera von Brauna pierwsza rakiet balistyczna. Pierwsze próby z rakieta przeprowadzono w roku 1942, ale dopiero w 1943 uruchomiono masową produkcję. Niemcy użyli rakiet V-2 do bombardowania w 1944 Londynu, Antwerpii i Brukseli. Prace nad udoskonalaniem tej broni trwały na poligonie Pustków-Blizna koło Dębicy. W 1944 roku żołnierzom AK udało się zebrać fragmenty rakiet, jakie wybuchły na następnym poligonem doświadczalnym w okolicy Sarnak.



Dane techniczne i taktyczne rakiet V-2:

długość - 14,03 m

ciężar rakiety gotowej do startu 12963 - 13000 kg

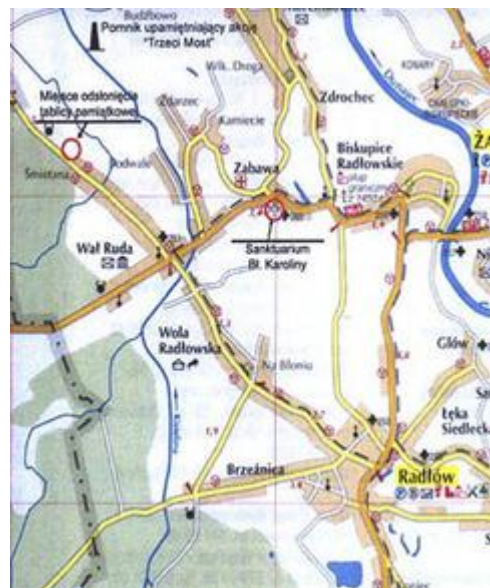
ciężar ładunku wybuchowego 975 kg

prędkość rakiety od 2900 do 5500 km/h

zasięg od 320 do 380 km

Co to był III Most?

Trzeci Most to operacja przewiezienia zdobytych części V-2 z Polski do Anglii. W tym celu w okupowanej Polsce musiał wylądować aliancki samolot. Na miejsce lądowania wybrano pola w Wał Rudzie koło Zabawy. Lądowisko zostało nazwane przez AK lądowiskiem Motyl. 29 maja 1944 odbył się tam już II Most. Dlatego, gdy przyszły polecenia z Londynu o konieczności powtórzenia lądowania, kierownictwo AK w Warszawie zdecydowało o przeprowadzeniu tej akcji na tym samym terenie, tj na łąkach leżących na wschód od lasu a położonych między wsiami Wał - Ruda - Jadowniki Mokre - Przybysławice. Teren był łatwy dla pilota lecącego nocą, gdyż wyraźnie była widoczna wstęga Wisły. Niepodal Wisła łączy się od wschodu z Dunajcem, a od zachodu ciemniał duży pas lasu rozpostarty niemal od Wisły, aż do torów kolejowych trasy Kraków - Tarnów. Lądowanie samolotu Dakota lecącego z Włoch (Brindisi) miało nastąpić na początku lipca 1944 roku. Ostatecznie żołnierze AK czekali na miejscu ponad dwa tygodnie. W tym czasie akcja bardzo się



skomplikowała, m.in. przez kilka dni padały ulewne deszcze, a w odległości zaledwie kilometra od łąk pojawił się oddział niemiecki. Lądowanie nastąpiło ostatecznie w nocy z 25 na 26 lipca.



Dramatyczna akcja

Przerzucenie zdobytych fragmentów V-2 miało niesłychanie dramatyczny przebieg. Zastępcą dowódcy akcji był Zdzisław Baszak (na zdjęciu poniżej). Oto jak opisuje przygotowania do akcji i tę trudną noc w książce "Akcja 3-ci most".

(...) Po przybyciu, w ciągu krótkiego czasu wszystko zostało zorganizowane: ubezpieczenie, łączność, kwatery, podwoły - wszystko było gotowe.

po prawej: Zdzisław Baszak

Zaczęli nadjeżdżać goście, nadeszła niedoceniona poczta. Stan gotowości do przyjęcia samolotu osiągnęliśmy bardzo szybko. Tak się zaczęły dni oczekiwania, dni trudne, kłopotliwe i niebezpieczne dla pomyślnego wykonania, bardzo ryzykownego zadania i niezwyklej akcji. Nastąpiła pora opadów, parodniowy deszcz spowodował rozmiękczenie terenu. Rozmokłe łąki nie nadawały się teraz do lądowania, a czas działający wybitnie na naszą niekorzyść, przeciągał się. Wydawało się, że nie będzie końca denerwującego oczekiwania. Gońcy jeździli tam i z powrotem, radio podawało, że samolot nie startuje, bo "Włodek" odpowiedzialny za przyjęcie samolotu wie dobrze, że lądować można, ale start nie wyjdzie absolutnie, z uwagi na rozmokły teren. Więc czekaliśmy dalej. Wreszcie koniec deszczu, zaczyna świecić słońce, ale łąki wilgotne i miękkie, a nawet pokryte lekko wodą. Czekamy dalej. Czas płynie, nerwy coraz to bardziej ponoszą, dwadzieścia dni lipca za nami, w końcu jak długo jeszcze? Byłem bezpośrednio odpowiedzialny za odbiór i załadunek ludzi i sprzętu. Mnie bezpośrednio podlegała tak sekcja dywersyjna z Przybysławic, jak i oddziały ubezpieczenia, a przede wszystkim odwód zgrupowania i absolutnie nic nie wiedziałem np. o zabezpieczonych przeprawach przez Wisłę. Wiedziałem dobrze, że możliwości przeprawy były minimalne. Ukryta łódź rybacka mogąca zabrać 2 osoby, to żadna przeprawa, a w dodatku w nerwowej atmosferze, ludzie nieobeznani z taką łódką - to pewna kąpiel w Wiśle. Alarmowanie oddziałów należało do mojego zastępcy ppor. Mieczysława Skrzeka. On ustalał czas akcji, hasło i odzew. Wszelkie ruchy oddziałów, dojazdy, dojścia, wykonywano w absolutnej ciszy z zachowaniem maksymalnej ostrożności. Palenie papierosów, latarek, rozmowy, były surowo zabronione. Obowiązywała absolutna cisza. Koniec akcji nastąpił 20 minut po odlocie samolotu. W czasie trwania oczekiwania na przylot, a więc w okresie ponad 2. tygodni co absolutnie nie było przewidziane, wynikło szereg przeszkód i komplikacji, które poddały Kierownictwo trudnemu egzaminowi (...).

Najpierw coś nawalało w Brindisi, później wystąpiły u nas w Polsce deszcze. Z upływem czasu napięcie nerwowe rosło, zaś największe niemiłe niespodzianki oczekiwały nas w ostatnich dniach. Około 20-ego lipca, tuż koło osady Budźbowa, a więc przy mojej II-giej kwaterze, w pobliżu planowanego lądowiska, roztrzaskał się samolot węgierski, uszkodzony nad linią pobliskiego frontu. Załoga samolotu zginęła, znaczna część samolotu została całkowicie zniszczona. Nie było co zbierać. Na szczęście Niemcy się tym specjalnie nie przejęli, i na Tuż po tym, jeszcze nie zdążyliśmy odetchnąć, gdy na "nasze lądowisk" przyleciały "Storchy"

(niemieckie samoloty). Rozpoczęło się ich lądowanie i starty. Zaskoczenie dla nas było całkowite. Zacząłem myśleć, co z nimi zrobić, wypłoszyć, zniszczyć? Gdy już prawie ustalono, że ich odsuniemy przymusowo na bok w noc lądowania albo zniszczymy wieczorem 24. lipca, wtedy odleciały.

Trudna noc

Wreszcie 25 lipca radiooperator "Gapa" odebrał sygnał z Brindisi, że po południu samolot do nas wystartuje.

Ta wiadomość stawia wszystkich na nogi. - **ALARM** -
Nareszcie załatwimy sprawę i odejdziemy na chwilowy odpoczynek, bo byliśmy zmęczeni i mieliśmy wszystkiego tego dość. Tymczasem po południu łącznik z miejscowości Wał-Ruda wpada na naszą kwaterę z wiadomością, że do wsi przybył jakiś oddział lotników niemieckich z reflektorem i armatkami. To było naprawdę godne zaskoczenia całości. Dramatyczna kotłowanina w głowie, zamęt i całkowite zaskoczenie dowództwa. Co teraz? Jak wykonać zadanie? Co robić??? Powstał pomysł zmiany terenu - pola lądowania, ale w końcu i to odpadło. Czas szybko płynął, wreszcie po

otrzymaniu meldunku że Niemcy zmęczeni chodzą po terenie szkoły i nie zdradzają objawów pogotowia, nie interesują się specjalnie niczym, nie zajmują stanowisk przeciwlotniczych, postanowiliśmy nie zmieniać planu, a jedynie przygotować się na odparcie ewentualnego ataku. Noc była dość pogodna i cicha, dobrze ciemno. Długo pozostał w pamięci nastrój nerwowy, podniecenie, niepewność co przyniosą najbliższe godziny. Wszędzie wokół cisza, z dala słychać rechot żab, szczekania psów, wszędzie ciemno. Obowiązuje przecież zaciemnianie. Wiozę Arciszewskiego (premier RP) i Rettingera, droga słabo widoczna, obawiam się, czy trafię na most na rzece Kisielinie. Bryczka kołysze się na wybojach, aby się tylko nie wywalić. Nie słychać terkotu kół, gdyż droga miękka, polna, często zjeżdżam na łąkę, słychać tylko głośny oddech koni, rwiących do przodu. Z trudem trafiam w pobliże miejsca lądowania, kierowany jestem wskazówkami obok siedzącego członka sekcji dywersyjnej.

Ostatni niewielki odcinek drogi przebywamy pieszo. Po niewielu minutach nadchodzą meldunki, że ludzie osłony są na stanowiskach, bezpośrednie ubezpieczenie zbieram razem, "Goście" (odlatujący) skupieni obok czekają, czuć napięcie, wszyscy zdenerwowani czekają, przyleci czy też - nie przyleci. Napięcie rośnie z minuty na minutę. Najlepiej i najpewniej czujemy się razem, stara grupa dywersyjna, sprawdzamy po raz któryś broń, poprawiamy ciężącą amunicję, to poprawia samopoczucie. Gdy inni się denerwują, to mnie uspokaja.

Ktoś musi spokojnie myśleć. Wreszcie, około północy, słychać z daleka, na dużej wysokości, zupełnie inny, nie znany nam warkot nadlatującego samolotu. To chyba oczekiwany gość, ciągnie dokładnie z oczekiwanego kierunku. Do akcji wchodzi za chwilę "Włodek", odpowiedzialny za przyjęcie samolotu, znający umówione sygnały, kierujący obsługą lądowiska,



światłami pozycyjnymi wyznaczającymi ramy lądowiska i kierunek lądowania. Prawie na to nie zwracam uwagi, wpatrzony i "wysłuchany" w nadlatującą maszynę. Do tej pory było idealnie cicho i spokojnie, po chwili wszystko radykalnie się zmienia. Światła na ziemi, zapalają się umówione sygnały - światła pozycyjne - samolotu, następnie on sam zniża gwałtownie swój lot, piekielnie ryczy i zapala wyjątkowo silne reflektory, oświetlające. Od prawie 3-ch lat, zajmując się stale działaniami dywersyjno-sabotażowymi, żyjąc w nocy, śpiąc w dzień, jestem przez chwilę zaszokowany tym co się dzieje. O mało nie krzyczę: "Zgaś te zdradliwe - przekłete światła, ucisz maszynę". Ale to trwa moment. Pilot orientuje się, że jest za wysoko, gasi światła, podrywa maszynę i odlatuje, zataczając potężny, parokilometrowy łuk. Za chwilę znów to samo, na łące widok jak w dzień. Śmiesznie wyglądają oświetlone sylwetki uciekających z pod maszyny ludzi. Wreszcie siada na ziemi, roluje po łące, zawraca pod wiatr, gasi światła i silniki. Na moment nastaje Ale to tylko na małą chwilę. Otwierają się drzwi, szybko wysiadają przybyli, w drzwiach pojawia się młody człowiek i... po polsku podaje kolejność załadunku: Kurier, poczta i dopiero teraz kolejno "Goście". Na moment to mnie zastanowiło, ale nie było czasu na rozmyślanie.

Najpierw, przy odbiorze poczty nadesłanej miałem "wypadek". Otrzymane małe pakunczki, przekazywałem dowódcy sekcji dywersyjnej "Kmicicowi". W pewnym momencie, gdy wkładał rękę do kieszeni spodni, nastąpił stosunkowo słaby wybuch (strzał z dubeltówki), rozerwało mu kawałek kieszeni, trochę ognia i coś jakby prysło w powietrze. "Kmicic" na moment zamarł z przestachu, zaskoczony wybuchem i trochę przypalony w nogę. Krzyknął, momentalnie wsadził ręce do pełnych kieszeni - wyładowanych takimi pakiecikami i chciał się ich błyskawicznie pozbyć. Stałem obok mając w jednej ręce również takie - chyba ostatnie - pakieciki. Na myśl o tym, że wyrzuci prawdopodobnie bardzo cenną przesyłkę, zareagowałem odruchowo. Colt (10,45 mm) wiszący na piersi przystawiłem do jego piersi i rozkaz "Spokojnie". Chwilę odczekaliśmy w napięciu, nic więcej nie wybuchło, więc rozkaz "trzymaj ręce z daleka od kieszeni", zaraz pozbędziemy się tego draństwa. I tak się stało. Wraz z nadesłaną pocztą - przesyłką - walizkami ulokowaliśmy te "wybuchające detale" na wozie, oczywiście z wielką ostrożnością. Tak zabezpieczano szczególnie cenną pocztę przed niepowołanymi amatorami przed gestapo.

Wyładunek i załadunek trwał chyba około 3-5 minut, bo nam się strasznie spieszyło. Chcieliśmy tak długo oczekiwanych "Gości" jak najszybciej się pozbyć. Zaniepokojony spoglądałem na południe, gdzie w odległości około 1,5 kilometra stacjonowało około 100 Niemców, dobrze uzbrojonych z reflektorem i działkami. Wszystko gotowe, trzask zamykanych drzwi i sygnał do odlotu. Zaskakują silniki, potworny ryk, światła, silniki zwiększają maksymalnie obroty, potworny ciąg powietrza z tyłu za samolotem, tył maszyny zaczyna się podnosić i po chwili raptownie gasną światła, milkną silniki. Kompletne zaskoczenie wszystkich. Nastąpiła dla mnie okropna niezrozumiała cisza.

Co się stało? Otwierają się drzwi i polski pilot pan Kazimierz Szrajter, (dużo później poznałem to nazwisko), oznajmia głośno, ku zaskoczeniu wszystkich, że zablokowany hamulec i nie polecą. To zaskoczyło nas wszystkich, bardzo. Zdajemy sobie sprawę z nadchodzącego niebezpieczeństwa. Może nie wszyscy o tym myśleli, ale ci, co byli odpowiedzialni za przesyłkę, którzy mieli zająć się ludźmi, wiedzieli doskonale co ich czeka. Przybyłych zabrał por. Paweł Chwała i musiał ich szybko odwieźć przez las, Zaborów do Brzeska do pociągu. To była stosunkowo łatwa sprawa. Ale co zrobić z tymi, którzy zostają, z pocztą, na którą nie zwracaliśmy specjalnej uwagi, a przede wszystkim co z samolotem? Wątpliwości rozwiązał pilot, oświadczając beztrząsowo: SPALIĆ. Przy maszynie miałem sekcję 10 ludzi dobrze uzbrojonych, kilometr przy lesie stał "Jawor" z dobrze uzbrojonym plutonem 36 ludzi, mogłem jeszcze liczyć na 30-50 ludzi możliwie uzbrojonych. Amunicji nie za dużo. Rachunek błyskawiczny, nie mamy rady. Trzeba ratować samolot bo zginiemy wszyscy. Ponawiamy próby 2-3 razy, pasażerowie wsiadają i wysiadają, wreszcie zapada decyzja: nie ma ratunku trzeba spalić. W 1939 roku, będąc w szkole - Dywizyjny Kurs Podchorążych Rezerwy - w

Krakowie, przechodziliśmy "pokazówki" w 2-gim pułku lotniczym. Tam pokazano nam piękne karabiny maszynowe i działka jako uzbrojenie chyba "Karasia". Teraz pomyślałem, że samolot na pewno jest uzbrojony w podobne CKM-y i działka. Trzeba to wymontować, będzie czym walczyć, łatwo nas szwaby nie dostaną. Wchodzę do środka i pytam pilota Szrajera, gdzie ckm-y i działka? Chodźmy je wymontować. Ku mojemu całkowitemu zaskoczeniu oświadczył, że nic takiego nie ma, on jedynie ma przy sobie rewolwer 7 i nie pełny magazynek. Słabo mi się zrobiło, patrzę pół przytomnie na coś w rodzaju beczki - bardzo duża - pytam co to? Benzyna odpowiada spokojnie. Nie wiem ile tego było, ale chyba najmniej 1000 litrów. To mnie wytrzeźwiło momentalnie, to był moment decydujący. Wiedziałem jedno, muszą odlecieć, nie możemy samolotu spalić.

Chyba do dziś mieszkańcy okolicznych wsi, nie zdają sobie sprawy co im groziło. Potworna eksplozja, nalot Niemców - Gestapo - pacyfikacja, spalone domy, wielu zabitych. Ta okolica już wcześniej źle się zapisała w biurach Gestapo, były wyspy, uciekało około 100 osób z gminy Wietrzychowice, były trupy w ładownikach. Nie pamiętam szczegółów. Według "Brzechwy" St. Wróbel, zwrócił uwagę na zaryte koła i pewien mały postęp, gdy samolot próbował ruszać. Wiem, że byłem wściekły, wiem, że zdając sobie sprawę co mnie i nas czeka, obleciał mnie strach, było mi zimno, chociaż temperatura była chyba +20°C.

Ruszyliśmy do przekłębnych kół. Ziemię, darń - kopaliśmy rękami, podobno miał ktoś saperkę. Gdy przestrzeń prawie 1 metra była stopniowo wykopana i ubita, przypomniałem sobie o deskach - gnojnicach - na oczekujących wozach. Natychmiast przyniesiono jedną. Podbita pod koła gnojnica sterczała dość wysoko, grożąc zderzeniem ze śmigłem. Moment, złamaliśmy ją na pół, podbijając drugą połowę pod drugie koło. Ponownie załadowano pocztę, ludzi i wszystko co już zostało przedtem wyrzucone z samolotu, gotowego do spalania, trwało to wszystko teraz sekundy. Do pośpiechu nie trzeba było ludzi namawiać. Załoga samolotu zachowywała się raczej biernie, nie zdawali sobie sprawy z ich położenia i przede wszystkim sytuacji miejscowej ludności. Miały ich bronić Konwencje genewskie, o ludności nie myśleli, a pan Szrajera z radością patrzył w przyszłość, myśląc o ciekawych przygodach partyzanckich w Polsce. Jeszcze jeden start, ryk, światła i koła zaczynają się obracać, toczyć po złamanych, podłożonych gnojnicach. Samolot ruszył i już nie utknął. Samolot z wolna ku naszej szalonej radości, nabierał rozpędu, w końcu oderwał się od ziemi i wreszcie wzbił się w powietrze, odleciał. To była chyba jedna z najszcześniejszych chwil w moim życiu, wówczas. Najważniejsze jest jedno, samolot odleciał, dostarczył do Anglii to o czym załoga "Motyla" nie miała pojęcia, ocalała wielu ludzi w dalekiej Anglii i... nikt przez to tu u nas w czasie "III Mostu" nie zginął, nie uległ pacyfikacji. Właśnie na to przede wszystkim zwracaliśmy uwagę, to było naszym wówczas bojowym zadaniem i ogromnym zarazem dramatem, gdyby akcja się nie powiodła lub udała się tylko połowicznie.

Po paru godzinach dowiadujemy się, że samolot wylądował w słonecznej Italii. Nic więcej nie trzeba było nam wtedy wiedzieć. Nie pamiętam kiedy wreszcie dowiedzieliśmy się co zawierała przesyłka, że "Oni ocalili Londyn". W Polsce dużo się mówiło w pewnym okresie czasu na ten temat, w Anglii prawie chyba nie, zgodnie z ich zwyczajem. Historia akcji V-2 tak obszernie opisana przez pana Michała Wojewódzkiego, podzieliła los ENIGMY.

Tekst i zdjęcia ze strony: www.tarnow.pl