

GRZEGORZ ANTOSZEK

RZESZÓW

grzegorz.antoszek@gmail.com

Hans-Ulrich Rudel na Zamojszczyźnie – próba ustalenia miejsca pobytu asa lotnictwa szturmowego Luftwaffe i lokalizacji bazy operacyjnej III./SG 2 i 10.(Pz.)/SG 2

Artykuł podejmuje próbę ustalenia, gdzie w lipcu 1944 roku znajdowały się na Zamojszczyźnie bazy dowodzonych przez Hansa-Ulricha Rudla III./SG 2 i 10.(Pz.)/SG 2. W tym celu przedstawione zostały: krótka biografia lotnika, zarys dziejów dowodzonych przez niego jednostek oraz lotniska istniejące w lecie 1944 roku w rejonie Zamościa. W oparciu o literaturę drukowaną i netografię dokonana została analiza możliwości pobytu omawianych osób i jednostek na poszczególnych obiektach zamojskiego węzła lotniskowego. Artykuł podważa popularną wersję historii, wskazując alternatywne wyjaśnienia funkcjonujących mitów na temat osoby i miejsca bazowania Rudla oraz jego podwładnych.

Słowa kluczowe

Hans-Ulrich Rudel, Luftwaffe, II wojna światowa, Zamość, lotniska, historia lokalna

Pobieżna lektura wojennych pamiętników Hansa-Ulricha Rudla, asa lotnictwa szturmowego niemieckiej Luftwaffe, może wywołać wrażenie, jakoby w lecie 1944 roku stacjonował on ze swoją jednostką w Zamościu i korzystał z lotniska w podzamojskiej miejscowości Mokre. Głębsza analiza źródeł wskazuje jednak, że jest to mało prawdopodobne.

Celem tego krótkiego artykułu jest wskazanie na podstawie informacji źródłowych faktycznego miejsca stacjonowania Rudla oraz dowodzonej przez niego III./SG 2. Głównymi źródłami stały się wspomnienia Rudla: *Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy*, a także wielotomowe opracowanie Georga Tessina *Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945* (Jednostki i oddziały niemieckiego Wehrmachtu i Waffen-SS w drugiej wojnie światowej 1939-1945), jak również opartą na nim stroną lexikon-der-wehrmacht.de., a także spis lotnisk w okupowanej Polsce *Luftwaffe airfields 1935-45. Poland* (Lotniska Luftwaffe 1945-45. Polska) autorstwa Henry'ego L. deZenga. Ten ostatni wymieniany jest również jako współtwórca bazy internetowej ww2.dk, która prezentuje detale historii Luftwaffe. W tekście zachowana zostanie niemiecka

nomenklatura i skróty jednostek, objaśniane w razie potrzeby, a nieliczne odstępstwa od tej zasady uzasadnione są względami językowymi, w tym unikaniem powtórzeń.

Hans-Ulrich Rudel

Przyszły as lotnictwa bombowo-szturmowego urodził się w 1916 roku w Konradswaldau¹ (dziś: Kondratów) na Dolnym Śląsku, ówczesnie prowincji Cesarstwa Niemieckiego. Jego ojcem był pastor luterński. Lotnictwem interesował się od dziecka, stąd po utworzeniu Luftwaffe w 1936 roku skorzystał z okazji, by dostać się w jej szeregi. Wobec małych szans na przydział do lotnictwa myśliwskiego, wynikających ze zbyt wysokiego zainteresowania kadetów tym rodzajem broni, a stojąc przed perspektywą przymusowej służby w lotnictwie bombowym, zdecydował się na dołączenie do jednostek bombowców nurkujących, co miało miejsce w roku 1938.

Początki kariery bojowej Rudla nie były wcale obiecujące – we wrześniu 1939 roku wykonywał zadania rozpoznawcze, a w roku 1940 został adiutantem w pułku szkolnym. Związane było to z problemami w opanowaniu pilotażu podstawowego typu bombowców nurkujących Luftwaffe – Junkersa Ju-87 Stuka. Dopiero w roku 1941 został pilotem z przydziałem do I. Gruppe (dywizjonu) ze Sturzkampfgeschwader 2 (pułk bombowców nurkujących), kończącego przygotowania do ataku na Związek Sowiecki.

Pasmo sukcesów, w tym zatopienie w Leningradzie pancernika Marat bezpośrednim trafieniem, a także niezwykle szczęście, sprawiły, że Rudel wkrótce stał się sławny. W lutym 1943 roku świętował tysięczny lot, a wiosną tego roku prowadził próby Junkersa Ju-87 G, będącego wyspecjalizowaną maszyną zwalczania czołgów, uzbrojoną w dwa działka 3,7 cm zawieszone pod skrzydłami². Stała się ona ulubioną bronią Rudla. Za sterami tak zwanego *Kanonenvogel* atakował sowieckie kolumny pancerne z dużą skutecznością – samego tylko 12 lipca 1943 roku udało mu się zniszczyć kilkanaście wrogich wozów.

Za swe dokonania bojowe został jednym z 27 kawalerów Krzyża Rycerskiego Krzyża Żelaznego z Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami. Dekorujący go Adolf Hitler zabronił mu jednocześnie lotów bojowych, w obawie przed ciosem w morale narodu i wojska w przypadku jego straty. Rozkaz jednak został przez niego zignorowany, co nie przeszkodziło mu zostać jedynym odznaczonym specjalnie ustanowionym Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego ze Złotymi Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami, co miało miejsce w grudniu 1944 roku. Latał także po amputacji podudzia w pierwszych miesiącach 1945 roku, będącej następstwem ciężkich ran odniesionych w walce. 8 maja 1945 roku wykonał ostatni lot bojowy i poddał się Amerykanom.

¹ Odnośnie miejsca urodzenia istnieją rozbieżności, których omawianie wykracza poza ramy artykułu. Przyjęto je za: G. Williamson, *Knight's Cross with Diamonds Recipients: 1941-1945*, Osprey Publ. 2006, s. 22.

² S. Tetera, *Junkers Ju-87G – zabójca czołgów*, „Technika Wojskowa Historia”, nr 6, 2010, s. 66-74.

W trakcie wojny Rudel wykonał łącznie 2530 lotów bojowych (ustanawiając rekord świata), zestrzelił 9 samolotów wroga (liczba potwierdzona, przypisywano mu do 51 zwycięstw), zniszczył 519 czołgów, 800 innych pojazdów, 150 dział, 4 pociągi pancerne, 4 okręty i 70 łodzi desantowych. Zestrzeliwano go 32 razy, ale za każdym razem udawało mu się powrócić. Po wojnie wyemigrował na krótko do Argentyny, po czym powrócił do Niemiec Zachodnich. Do końca życia pozostawał zwolennikiem nazizmu, wywołując tym liczne skandale³.

III./SG 2 i 10.(Pz.)/SG 2

W omawianym okresie lata 1944 roku Hans-Ulrich Rudel dowodził III/SG 2, czyli 3. Gruppe ze składu Schlachtgeschwader 2 (pułku lotnictwa szturmowego). Podporządkowana jej pozostawała także 10.(Pz.)/SG 2 – 10. (Panzer) Staffel / Schlachtgeschwader 2⁴. Odpowiada to w polskiej nomenklaturze: 10. eskadrze (zwalczania czołgów) ze składu 2. pułku lotnictwa szturmowego⁵, którą Rudel dowodził wcześniej. Szczególnie ważna dla działań przeciwpancernych Luftwaffe jest 10.(Pz.)/SG 2, przede wszystkim z uwagi na jej pionierski charakter i dowód z jednostki eksperymentalnej, której doświadczenia bojowe posłużyły do opracowania doktryny przeciwpancernej reformowanych Schlachtgeschwaderen. Jest ona również istotna w karierze samego Rudla, jako jego pierwsze samodzielne dowództwo.

Staffel przeznaczone do zwalczania czołgów utworzono w pułkach lotnictwa szturmowego Luftwaffe 18 października 1943 roku, jako część reformy ujednoliciącej skomplikowaną strukturę niemieckiego lotnictwa wsparcia sił naziemnych, składającą się do tej pory z jednostek nurkowców (Stuka), pola walki (Schlacht), niszczycielskich (Zerstörer), szybkich bombowców (Schnellkampf), myśliwców bombardujących (Jabo) i niszczycieli czołgów (Panzerjäger)⁶. Utworzenie etatowych Staffel przeciwpancernych wynikało z przekonania o tym, że każdy Schlachtgeschwader powinien posiadać Staffel wyspecjalizowaną w zwalczaniu czołgów. Pomysłem tym objęto później również Geschwaderen innych typów lotnictwa, w tym myśliwskiego, choć nie w każdym pułku udało się wdrożyć tę zmianę⁷. W większości Staffel przeciwpancerne tworzone nie na surowym pniu, ale z przekształcania

³ E. Obermaier, *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe 1939–1945 Band II Stuka- und Schlachtflyer*, Verlag Dieter Hoffman 1976, s. 36.

⁴ Właściwie SG 2 (2) lub SG 2 (neu). Liczba lub określenie w nawiasie stosowane są dla rozróżnienia jednostek przeformowanych w roku 1943. Dla uproszczenia tekstu nawias nie będzie używany w tekście głównym. Warto dodać, że do 1943 roku, do reformy ujednoliciącej, SG 2 nosił oznaczenie StG 2 – Sturzkampfgeschwader 2.

⁵ Struktura oddziałów Luftwaffe to, idąc od jednostek najmniejszych: Rotte (para) i Kette (klucz, 3 maszyny), Staffel (eskadra 9-16 maszyn), Gruppe (dywizjon, 27-50 maszyn), Geschwader (pułk, 90-150 maszyn). Organizacja była w większości trójkowa – trzy Staffel w Gruppe, trzy Gruppe w Geschwader. Wyższymi formami organizacyjnymi były: Fliegerkorps (korpus) oraz Luftflotte (flota).

⁶ Szerzej o reformie patrz: L.O. Ratley III, *A comparison of the USAF projected A-10 employment in Europe and the Luftwaffe Schlachtgeschwader experience on the Eastern Front in World War Two*, Naval Postgraduate School 1977.

⁷ J. Weal, *Luftwaffe Schlachtgruppen*, Osprey Publ. 2003, s. 49.

bądź przenoszenia istniejących już pododdziałów przeciwpancernych w ramach Gruppen i Geschwader lub dołączania elementów zewnętrznych. Odpowiada to też sensowi określenia „reforma”, oznaczającego raczej zmianę struktur niż ich rozbudowę. Jest to tym bardziej zrozumiałe, jeśli weźmie się pod uwagę, że Niemcy cierpiały na ustawiczny niedostatek sprzętu w stosunku do wroga, stąd tworzenie nowych jednostek było wysoce problematyczne. Z uwagi na strukturę trójkową w większości Geschwader i ciągłość numeracji Staffel w ramach pułku co do zasady nowe Staffel przeciwpancerne nosiły numery 10. i większe.

Nowe oddziały otrzymały – albo już posiadały – maszyny przystosowane do zwalczania czołgów poprzez specjalne modyfikacje lub takie, które były zbudowane konkretnie w tym celu. Były to przede wszystkim: dwupłatowe Henschle Hs-123⁸, Junkersy Ju-87, zwłaszcza w wersji G⁹, i Henschle Hs-129¹⁰. Do zadań przeciwpancernych przeznaczone były też inne typy maszyn, w zależności od możliwości zaplecza.

Tak jak i pozostałe Staffeln przeciwpancerna, 10.(Pz.) /SG 2 została utworzona 18 października 1943 roku z przekształcenia istniejącej w ramach Sturzkampfgeschwader 2 „Immelmann”. Ta z kolei powstała 17 czerwca 1943 roku z przekształcenia 2./ Versuchskommando für Panzerbekämpfung. Korzenie tej ostatniej sięgają grudnia 1942 roku i programu prób przeciwpancernej wersji Junkersa Ju-87. Jednostka ta została skierowana na front wschodni, by testować taktykę i sprzęt do zwalczania czołgów, a jej dowódcą był Hans-Ulrich Rudel¹¹. Taktyki wypracowane przez jednostkę testową zostały wykorzystane w operacjach całej III. /SG 2, gdy dowodzenie nią przejął wspomniany oficer.

III. Gruppe i podporządkowana jej 10.(Pz.) /SG 2 walczyły na froncie wschodnim, usiłując zwalczać sowieckie zagony pancerne. Wykorzystywano je jako swoją straż pożarną, do szybkich interwencji w szczególnie zagrożonych rejonach. Zaognienie sytuacji w okolicy Lwowa w lipcu 1944 roku spowodowało, że jednostka Rudla przerzucona została z pogranicza rumuńsko-mołdawskiego, gdzie toczyły się walki w ramach sowieckiej operacji jasko-kiszyniowskiej, by odpierać Rosjan w nowym rejonie. Schlachtgeschwader 2 został tym samym rozczłonkowany na trzy części, które przez następnych kilka tygodni działały oddzielnie¹².

Zgodnie z praktyką lokowania lotnisk przyfrontowych około 100 km za liniami sił naziemnych, do prowadzenia operacji nad Lwowem jednostki Rudla zostały dyslokowane w rejonie Zamościa. Odległość, centralne umiejscowienie na

⁸ Chociaż był to typ wyraźnie przestarzały jeszcze przed wojną, w dodatku wyprodukowany w niewielkiej liczbie 255 egz., to od 1941, a zwłaszcza od 1943 roku był intensywnie wykorzystywany na froncie do całkowitego zużycia, które nastąpiło w połowie roku 1944. Zob. J. Weal, *op. cit.*, s. 47-49.

⁹ Spośród około 6000 wyprodukowanych Ju-87, tylko 240 było w wariantach G-1 (34 egz.) lub G-2 (206), które różniły się rozpiętością skrzydeł przez oparcie na odmiennych wcześniejszych wersjach D-3 i D-5. Warianty te weszły do walki w pierwszej połowie 1943 roku. Zob. S. Tetera, *op. cit.*, s. 67-68.

¹⁰ Ten typ powstał jako wyspecjalizowany samolot szturmowy i niszczytel czołgów. W różnych wersjach wyprodukowano 865 egzemplarzy. Chrzest bojowy Hs-129 miał miejsce w maju 1942 roku. Zob. G. Gałek, *Henschel Hs 129 w Afryce*, „Lotnictwo”, nr 7, 2009, s. 84-91.

¹¹ S. Tetera, *op. cit.*, s. 68.

¹² Miejsca stacjonowania poszczególnych Gruppen SG 2. Zob. <https://www.ww2.dk/air/attack/sg2.htm> [dostęp: 20.02.2022].

froncie wschodnim oraz dobrze rozbudowana – jeszcze w latach 1940-1941 – sieć i infrastruktura lotniskowa doskonale nadawały się do prowadzenia skutecznych operacji. Wyraz temu dał sam Rudel stwierdzając, że „W pierwszej połowie lipca, po moim przyjęciu urodzinowym w winnicy, nadchodzi rozkaz przeniesienia do Zamościa – centrum frontu wschodniego. Szykuje się tutaj nowy, szeroko zakrojony atak Rosjan. Ponad północnymi Karpatami lecimy nad Stryjem koło Lwowa na nowe lotnisko operacyjne”. Następnie odnosząc się do miasta oraz lotniska, na które przeniesiona została dowodzona przez niego jednostka dowodził, że „Zamość jest miłym małym miasteczkiem, robi dobre wrażenie. Mieszkamy w starych polskich koszarach na północnym krańcu miasta. Nasze lotnisko jest położone dość daleko stąd i zostało utworzone na skoszonym polu, pas lądowania jest wąski, więc nietrudno o wypadek”¹³.

Opis ten, istotnie, odpowiadać może z grubsza współczesnemu stanowi lotniska Zamość-Mokre, które jest obiektem o nieutwardzonym polu wzlotów. Łatwo więc o prezentyzm i uznanie stanu obecnego za istniejący również w przeszłości, co jest prostym błędem poznawczym. W roku 1944 sytuacja lotniska Mokre oraz całego zamojskiego węzła lotniskowego prezentowała się jednak zupełnie inaczej.

Zamojski węzeł lotniskowy 1940-1944

Okolice Zamościa, odległego o około 50 km od niemiecko-sowieckiej linii demarkacyjnej, a więc o 100-150 km od potencjalnych celów, stały się ważnym miejscem na lotniczej mapie przygotowań do operacji Barbarossa. Już w 1940 roku zapadły w Niemczech istotne decyzje co do usytuowania w rejonie kilku większych i mniejszych lotnisk, które byłyby zdadne do obsługi maszyn różnego typu, także dwusilnikowych bombowców. Poza bliskością granicy ważne okazały się także takie czynniki, jak: dogodny, w większości płaski teren, bliskość dróg i linii kolejowych oraz lokalizacja w pobliżu pozycji wyjściowych Panzergruppe 1 dowodzonej przez Generalobersta (generała pułkownika) Ewalda von Kleista, której zadaniem było prowadzenie uderzenia w głąb żyznych ziem Ukrainy¹⁴.

By zapewnić dostateczną liczbę lotnisk i lądowisk, przystosowano lub wybudowano następujące obiekty:

- **Lotnisko w Mokrem** – istniejący ziemny pas o przebiegu z północnego zachodu na południowy wschód został pokryty betonem. Długość pasa wynosiła około 1000 m. Jest to pas istniejący obecnie, choć ponownie w formie nieutwardzonej, na skutek rozebrania zniszczonej niemieckiej nawierzchni w okresie powojennym. W okresie późniejszym rozpoczęto budowę pasa o przebiegu z południowego zachodu na północny wschód, mającego podobną długość. Ułożony był na południe od istniejącego pasa, wzdłuż drogi Mokre-Hubale. Nie został on ukończony przez Niemców, ale widoczny

¹³ H.-U. Rudel, *Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy*, tłum. E. Skowrońska, A. Gancarz, Wyd. Replika 2012, s. 170.

¹⁴ V.S Christoforow, V.G. Makarow, M. Uhl, *Verhört. Die Befragungen deutscher Generale und Offiziere durch die sowjetischen Geheimdienste 1945-1952*, de Gruyter 2015, s. 190. Początek formularza Dół formularza

jest na zdjęciach wykonanych przez lotnictwo amerykańskie w sierpniu 1944 roku. Lotnisko w Mokrem było zdadne do przyjmowania maszyn dwusilnikowych i cięższych, co określała klasa nośności E, występująca w nazwie jednostki odpowiedzialnej za nie – Flugplatzkommando E 10/VII¹⁵.

Lotnisko w Zamościu dysponowało dobrze rozwiniętą infrastrukturą, a bliskość linii kolejowej, dróg i miasta, a także osłona stosunkowo licznych dział przeciwlotniczych czyniła z niego dogodną bazę. Niemcy zauważali jednak wady lokalizacji tej bazy, podobnie jak Polacy przed rokiem 1939. Stąd też nie było to największe lotnisko w rejonie.

- **Lotnisko w Łabuniach** – duże lotnisko klasy E dostosowane do potrzeb lotnictwa bombowego. Jego budowa rozpoczęła się w 1940 roku, choć warto wspomnieć, że jeszcze przed wybuchem wojny myślano o utworzeniu tam bazy lotniczej i przeniesieniu na nią ruchu lotniczego z okolic Zamościa.

Lotnisko w Łabuniach dysponowało betonowym pasem długości około 1100-1200 m, ułożonym na osi wschód-zachód, przylegającym do zabudowań pałacowych i parku pałacowego we wsi Łabunie. W parku ukryte zostały liczne stanowiska dla samolotów, a także magazyny amunicji i paliwa. Obecnie pas nie istnieje, ostatecznie rozebrany w latach 70. XX wieku, pozostała tylko część stanowisk dla maszyn na lizjerze parku.

Było to najbardziej ruchliwe lotnisko w okolicach Zamościa, tak w roku 1941, kiedy operował z niego Kampfgeschwader 55 „Greif”, jak i w 1944, kiedy stacjonowały na nim liczne oddziały lotnictwa niemieckiego oraz pododdziały Magyar Királyi Honvéd Légierő (Królewskich Węgierskich Sił Powietrznych). Pomiedzy tymi okresami nasilenia bazę wykorzystywano jako punkt zborny kadetów i ozdowieńców, jak też do celów szkoleniowych¹⁶.

- **Lotnisko w Klemensowie** – to kolejne większe lotnisko w okolicy Zamościa, również zaprojektowane do bazowania maszyn dwusilnikowych. Posiadało betonowy pas długości około 1200 m. Przebiegał on wzdłuż osi dzisiejszej ulicy Startowej (która była drogą dojazdową do wschodniego progu pasa), czyli z północnego zachodu ku zachodowi na południowy wschód ku wschodowi. Podobnie jak w Łabuniach, w okolicznych zalesieniach i zagajnikach usypano miejsca postojowe dla maszyn. Stan wyposażenia technicznego do obsługi maszyn w okresie najbardziej intensywnego wykorzystania oceniano jako bardzo dobry, co zmieniło się, kiedy III./KG 55 (Stab., I. i II./KG 55 stacjonowały w Łabuniach) przesunęły się na wschód, podążając za linią frontu. Do 1944 roku Niemcy nie przeprowadzali znaczniejszych napraw czy modernizacji obiektu¹⁷.
- **Lotnisko w Sitańcu** – leżało we wsi Łapiguz, przylegając do drogi z Zamościa ku Borowinie Sitanieckiej od zachodu. Powstało jako lotnisko zapasowe dla lotnisk w Mokrem i Łabuniach. Posiadało ziemny pas startowy

¹⁵ H.L. deZeng, *Luftwaffe Airfields 1935-1945. Poland*, Edition: Sept. 2014, s. 65.

¹⁶ Szerzej o lotnisku w Łabuniach patrz: G. Antoszek, H. Chwedyk, *Lotnisko w Łabuniach 1940-1946. Historia miejsca opatrzonego kadrami autorstwa członka Reichsarbeitsdienst z czasów jego służby na terytorium Polski*, BPG Łabunie 2021.

¹⁷ H.L. deZeng, *op. cit.*, s. 64.

o długości około 800 m, położony na osi północ-południe, z lekkim odchyleniem południowego krańca ku zachodowi, a północnego ku wschodowi. Pod względem organizacyjnym oraz jednostek naziemnych podlegało głównemu lotnisku kompleksu zamojskiego – Łabuniom. Dostępne źródła nie wskazują, by stacjonowały tam jakieś jednostki lub nie zostały one wyszczególnione¹⁸.

- **Lotnisko w Hostynnem-Kolonii** – powstało jako baza Jagdgeschwader 3 „Udet” (pułku lotnictwa myśliwskiego) na przełomie 1940 i 1941 roku¹⁹. Nie zostało utwardzone. Dokładna jego lokalizacja nie jest znana, ale informacje o wyburzeniu komina cegielni we wsi Hostynne-Kolonia, wymuszonym założeniem bazy, każą przypuszczać, że znajdowało się ono w obszarze wyznaczonym przez: szkołę w Hostynnem-Kolonii (mieścić się tam miało dowództwo lotniska/jednostki), las na północny zachód od niej i małym ciekim wodnym na zachodniej granicy wsi. Mogło przyjmować wyłącznie maszyny lekkie, jednosilnikowe. Pod względem wyposażenia i obsługi lotniskowej zależało od lotniska w Łabuniach.

Ruch lotniczy raportowany był tam tylko w roku 1941, a następnie obiekt został porzucony. Informacje ze źródeł lokalnych nie są zgodne, podają datę opuszczenia lotniska na 1942²⁰ lub 1944²¹ rok, jednak pierwsza data wydaje się pewniejsza, bowiem żadne inne źródła nie wskazują, by wykorzystywano je pod koniec wojny²².

- **Lotnisko w Dubie** – lotnisko polowe o nieutwardzonym pasie, prawdopodobnie leżącym w osi wschód-zachód na południe od cmentarza we wsi Dub, utworzone w ramach przygotowań do ataku na ZSRR wiosną 1941 roku. Przystosowane było do obsługi maszyn jednosilnikowych, stąd w czerwcu 1941 roku bazowały tam elementy JG 3, które nie zmieściły się na lotnisku w Hostynnem-Kolonii²³.

W 1944 roku pod względem roli było trzecim najważniejszym w zamojskim kompleksie lotniskowym, jednak, podobnie jak obiekty w Sitańcu i Hostynnem-Kolonii, także i ono podlegało pod względem organizacyjnym i technicznym lotnisku w Łabuniach. W 1944 roku było intensywnie wykorzystywane przez lotnictwo niemieckie i sojusznicze – od marca do lipca przewinęło się przez nie około 30 mniejszych i większych oddziałów²⁴.

¹⁸ *Ibidem*, s. 65.

¹⁹ Informacje o lotach z Hostynnego-Kolonii. Zob. m.in. C.W.H. Luther, *The first day on the Eastern Front. Germany invades the Soviet Union, June 22, 1941*, Stackpole Books 2019, s. 307.

²⁰ Strona internetowa Gminy Werbkowice: <https://werbkowice.pl/ogminie/1408-hostynne-kolonia> [dostęp: 20.02.2022].

²¹ Strona internetowa Szkoły Podstawowej im. 30 Pułku Strzelców Kaniowskich w Hostynnem-Kolonii: <http://sphostynne.superszkolna.pl/cms/1739/historia-szkoly> [dostęp: 20.02.2022].

²² H.L. deZeng, *op. cit.*, s. 18.

²³ S. Tetera, *Kosztowny pierwszy dzień na Ostfroncie. Działania Luftflotte 4 i lotnictwa rumuńskiego nad Ukrainą i Mołdawią 22 czerwca 1941 roku*, „Nowa Technika Wojskowa. Numer specjalny”, 2021, nr 3, s. 54-69.

²⁴ G. Tessin, *Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945*, Band 16: *Verzeichnis der Friedensgarnisonen 1932-1939 und Stationierungen im Kriege 1939-1945*, Teil 3: *Wehrkreise XVII, XVIII, XX, XXI und besetzte Gebiete Ost und Südost*, Biblio Verlag 1996, s. 177-178.

- **Lotnisko w Stabrowie (Jarosławice)** – kwestia lotniska w Stabrowie pomiędzy Sitnem a Jarosławcem łączy się z wymienianym przez Georga Tessina lotniskiem *Jarosławice*²⁵. Wnosząc z podobieństwa nazw, a także jednostek, które tam stacjonowały, oraz okresów, kiedy miało to miejsce, jest to ten sam obiekt. Oznaczałoby to, że lotnisko w Stabrowie w lecie 1944 roku przeżywało okres intensywnego wykorzystania jako jedno z mniejszych lądowisk pozwalających na maksymalne rozpraszanie sił w celu ich ochrony przed atakami lotnictwa sowieckiego. Niestety obecny stan wiedzy nie pozwala na określenie, kiedy zostało ono założone. Wiadomo, że było to lotnisko gruntowe, o krótkim pasie położonym na skoszonej łące, leżącym na osi wschód-zachód. Pod względem instalacji i personelu podlegało na pewno lotnisku w Łabuniach. Obiekt ten został sfotografowany przez amerykańskie siły powietrzne w lecie 1944 roku²⁶.

Poza wymienionymi lotniskami powstała pewna liczba mniejszych lądowisk służących maszynom łącznikowym przydzielonym do dywizji skoncentrowanych do ataku na ZSRR. Większość była po prostu skoszonymi i wyrównanymi łąkami, jak w Tarnawatce²⁷. Ich użycie było ograniczone w czasie do odejścia wojsk niemieckich na wschód.

Możliwe miejsca bazowania III./SG 2 i 10.(Pz.)/SG 2

Omówienie historii bojowej jednostki Hansa-Ulricha Rudla oraz stanu infrastruktury lotniskowej w rejonie Zamościa pojawia się w krótkim fragmencie wspomnień lotnika, który dla porządku należy powtórzyć: „Zamość jest miłym małym miasteczkiem, robi dobre wrażenie. Mieszkamy w starych polskich koszarach na północnym krańcu miasta. Nasze lotnisko jest położone dość daleko stąd i zostało utworzone na skoszonym polu, pas lądowania jest wąski, więc nietrudno o wypadek”. Rudel wyraźnie wspomina dalej, że warunki tamtejsze nie były do końca bezpieczne dla maszyn i lotników: „Podczas pierwszego lądowania maszyna starszego sierżanta W. przewraca się, a pilot zostaje ciężko ranny. Jest jednym z moich najlepszych ludzi z obrony czołgowej i teraz na długo będzie wyłączony z akcji”²⁸.

Poszukiwania miejsca bazowania jednostki Rudla należy więc zawęzić tylko do lotnisk, które posiadały trawiaste pasy startowe. Zgodnie z tym, co zostało napisane, w okolicy Zamościa powstały cztery takie obiekty – w Sitańcu, Hostynnem, Stabrowie i Dubie – z czego w 1944 roku funkcjonowały tylko trzy z nich – w Sitańcu, Stabrowie i Dubie. Oznacza to więc, że do opisu Rudla nie pasuje lotnisko na Mokrem, które wskazuje się często jako miejsce jego bazowania.

²⁵ *Ibidem*, s. 179.

²⁶ Zdjęcie dostępne w serwisie Fotopolska.eu pod adresem: <https://fotopolska.eu/1157764,foto.html?o=b273793&a=4827&b=2268&c=2> [dostęp: 20.02.2022].

²⁷ H.L. deZeng, *op. cit.*, s. 54.

²⁸ H.-U. Rudel, *op. cit.*, s. 170.

Zastosowanie kryterium odległości od zamojskich koszar pozwala stwierdzić, że – w linii prostej – obiekt w Sitańcu oddalony był od nich o 4 km, w Dubie o 22 km, a w Stabrowie o 11. Tylko drugie z lotnisk pasuje bardziej do opisu autora, który wspomina o obiekcie „położonym dość daleko [od miasta]”.

Poszukiwania należy też prowadzić w sposób łączny – jednocześnie III./SG 2 oraz 10.(Pz.)/SG 2, z uwagi na to, że Rudel pisze o utracie jednego ze swoich najlepszych niszczycieli czołgów. Trudno jest wyznaczyć linię podziału zadań przeciwpancernych pomiędzy całością III. Gruppe a 10. Staffel, a wspomnienie o lotnisku wyspecjalizowanym w tym typie zadań sugeruje, że mógł on walczyć w ramach właśnie drugiej z jednostek. Obydwie były zresztą, jak już wspomniano, podporządkowane Rudlowi jako dowódcy III. Gruppe.

Ostateczne potwierdzenie mogą dać dokumenty, w szczególności zaś wspomniane już opracowanie Georga Tessina oraz dopełniające je strony internetowe: lexikon-der-wehrmacht.de oraz ww2.dk. Ich współtwórcami są badacze powiązani między innymi z Volksbund Deutscher Kriegsgräberfürsorge e.V., Niemiecką Komisją ds. Grobów Wojennych. Oznacza to, że dane prezentowane na tych stronach są wiarygodne.

Georg Tessin podaje, że III./SG 2 oraz 10.(Pz.)/SG 2 stacjonowały w dniach 10 lipca, 12-14 i 16-20 lipca w Zamościu-Mokrem i Stabrowie, w dniach 10 lipca, 12-14 i 16-22 lipca w Łabuniach, Klemensowie i Dubie²⁹. Sitaniec jako lotnisko operacyjne nie jest wcale wymieniany w tej pozycji. Podawane w ten sposób dane informują o tym, że Tessin nie dotarł do szczegółowych miejsc stacjonowania tych jednostek w lecie 1944, a podane miejsca i daty odnoszą się w zasadzie ogólnie do pobytu oddziałów w zamojskim węzle lotniskowym, nie zaś do stacjonowania na konkretnych obiektach wchodzących w jego skład. Nieścisłości mogą być spowodowane tym, że na skutek stosunkowo chaotycznego, bo wymuszonego nagłymi zmianami położenia frontu, przenoszenia z miejsca na miejsce, nie było możliwe ustalenie, kiedy lotniska bazowały poszczególne oddziały.

Z kolei szlak bojowy Schlachteschwader 2 (neu) podawany na lexikon-der-wehrmacht.de wskazuje, że w lipcu 1944 roku III. Gruppe i 10.(Pz.)/SG 2 stacjonowały w Dubie, zaraz po pobycie w rejonie Husi-Tyraspol-Jassy. Dokładna data przybycia do Duba nie została tam zawarta, podano jednak datę opuszczenia tej bazy – 22 lipca i lokalizację nowego lotniska – Mielec³⁰. W tym też czasie pozostałe elementy SG 2 bazowały w innych miejscach, przez większość czasu w ówczesnie węgierskim Görgényoroszfalu (dziś: Solovástru w Rumunii)³¹.

Strona ww2.dk uszczegóławia powyższe. W myśl podanych tam dat, III./SG 2 i 10.(Pz.)/SG 2 stacjonowały w Dubie w dniach 7-22 lipca 1944 roku, podlegając I. Fliegerkorps. Strona umożliwia też zidentyfikowanie typów i liczby maszyn, jakimi

²⁹ G. Tessin, *Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945*, Band 16, Teil 3, s. 177-184. 189-190.

³⁰ <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Schlachtgeschwader/SG2N.htm> [dostęp: 20.02.2022].

³¹ G. Tessin, *Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945*, Band 14: *Die Landstreitkräfte: Namensverbände/ Die Luftstreitkräfte (Fliegende Verbände)/ Flakeinsatz im Reich 1943-1945*, Biblio Verlag 1980, s. 343.

posługiwały się jednostki. III. Gruppe posiadała na początku lipca 44 Junkersy Ju-87 w wersji D-5 (wyróżniająca się 2 działkami 20 mm montowanymi w skrzydłach) i 2 w wersji G-2 (wyspecjalizowana przeciwpancerna z 2 działkami 37 mm). *Kanonenvogel* był osobistą maszyną Rudla. Pod koniec lipca meldowano zaś stany 23 D-5 i 2 G-2³². Z kolei 10.(Pz.)/SG 2na początku miesiąca posiadała 7 D-5 i 9 G-2, a pod koniec zaledwie 2 D-5 i 3 G-2³³.

Liczba maszyn w obydwu pododdziałach sugeruje też, że „starszy sierżant W”, o którym pisze Rudel jako o wyspecjalizowanym niszczycielu czołgów, z konieczności wykorzystującym zapewne maszynę w wersji G-2, musiał być raczej członkiem 10.(Pz.)/SG 2, nie zaś III./SG 2 – w tej drugiej nie byłoby dla niego odpowiedniej maszyny. Rudel, jak już jednak zostało powiedziane, dysponował połączonymi siłami obydwu jednostek.

Podsumowanie

Dostępne informacje wskazują, że najbardziej prawdopodobnym miejscem bazowania Hansa-Ulricha Rudla i dowodzonych przez niego III./SG 2 i 10.(Pz.)/SG 2 było lotnisko w Dubie. Odpowiada ono w największym stopniu opisowi pozostawionemu we wspomnieniach asa, jak również dominująca liczba źródeł wskazuje właśnie na nie. Podważa to więc przekonanie o miejscu stacjonowania Rudla i jego oddziałów na podzamojskim lotnisku w Mokrem.

Do opisu pozostawionego przez Rudla pasować może też polowe lądowisko w Stabrowie. 11 kilometrów, jakie dzieliło je od koszar w Zamościu, trudno jednak uznać odległość na tyle dużą, by zapadła ona w pamięć autorowi, zwłaszcza wobec faktu, że lotnicy przemieszczali się na takie odległości etatowymi samochodami, nie zaś pieszo czy konno.

Pomimo wszystkich argumentów za uznaniem za lotnisko bazowe Rudla ziemnego pasa w Dubie nie można zupełnie wykluczyć tego, że w okresie stacjonowania na obiektach zamojskiego węzła lotniskowego lotnik i jego ludzie korzystali nie tylko z tego lądowiska, ale też z innych baz, w szczególności Łabuń, Mokrego czy Klemensowa, które dysponowały znacznie lepszymi warunkami technicznymi do prowadzenia bardziej skomplikowanych napraw i remontów. Możliwe jest to również z tego względu, że wobec sowieckiego panowania w powietrzu, Niemcy zmuszeni byli do rozpraszania swoich sił, co zwiększało szanse na uniknięcie lub zmniejszenie strat w przypadku zaskakującego nalotu wroga.

³² <https://www.ww2.dk/oob/bestand/schlacht/biiisg2.html> [dostęp: 20.02.2022].

³³ <https://www.ww2.dk/oob/bestand/schlacht/b10sg2.html> [dostęp: 20.02.2022].

Bibliografia

WSPOMNIENIA

Rudel H.-U., *Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy*, tłum. E. Skowrońska, A. Gancarz, Wyd. Replika 2012.

OPRACOWANIA MONOGRAFICZNE

Antoszek G., Chwedyk H., *Lotnisko w Łabuniach 1940-1946. Historia miejsca opatrzona kadrami autorstwa członka Reichsarbeitsdienst z czasów jego służby na terytorium Polski*, BPG Łabunie 2021.

Christoforow V.S., Makarow V.G., Uhl M., *Verhört. Die Befragungen deutscher Generale und Offiziere durch die sowjetischen Geheimdienste 1945-1952*, de Gruyter 2015.

De Zeng H.L., *Luftwaffe Airfields 1935-1945. Poland*, Edition: Sept. 2014.

Luther C.W.H., *The first day on the Eastern Front. Germany invades the Soviet Union, June 22, 1941*, Stackpole Books 2019.

Obermaier E., *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe 1939-1945 Band II Stuka- und Schlachtflieger*, Verlag Dieter Hoffman 1976.

Ratley III L.O., *A comparison of the USAF projected A-10 employment in Europe and the Luftwaffe Schlachtgeschwader experience on the Eastern Front in World War Two*, Naval Postgraduate School 1977.

Tessin G., *Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945*, Band 16: *Verzeichnis der Friedensgarnisonen 1932-1939 und Stationierungen im Kriege 1939-1945*, Teil 3: *Wehrkreise XVII, XVIII, XX, XXI und besetzte Gebiete Ost und Südost*, Biblio Verlag 1996.

Tessin G., *Verbände und Truppen der deutschen Wehrmacht und Waffen-SS im Zweiten Weltkrieg 1939-1945*, Band 14: *Die Landstreitkräfte: Namensverbände/ Die Luftstreitkräfte (Fliegende Verbände)/ Flakeinsatz im Reich 1943-1945*, Biblio Verlag 1980.

Weal J., *Luftwaffe Schlachtgruppen*, Osprey Publ. 2003.

Williamson G., *Knight's Cross with Diamonds Recipients: 1941-1945*, Osprey Publ. 2006.

ARTYKUŁY POPULARNONAUKOWE

Gąlek G., *Henschel Hs 129 w Afryce*, „Lotnictwo”, nr 7, 2009.

Tetera S., *Junkers Ju-87G – zabójca czołgów*, „Technika Wojskowa Historia”, nr 6, 2010.

Tetera S., *Kosztowny pierwszy dzień na Ostfroncie. Działania Luftflotte 4 i lotnictwa rumuńskiego nad Ukrainą i Mołdawią 22 czerwca 1941 roku*, „Nowa Technika Wojskowa. Numer specjalny”, nr 3, 2021.

NETOGRAFIA

<http://sphostynne.superszkolna.pl/cms/1739/historia-szkoly>.

<https://fotopolska.eu/1157764,foto.html?o=b273793&a=4827&b=2268&c=2>.

<https://werbkowice.pl/ogminie/1408-hostynne-kolonia>

<https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Schlachtgeschwader/SG2N.html>.

<https://www.ww2.dk/air/attack/sg2.htm> [dostęp: 20.02.2022].

<https://www.ww2.dk/oob/bestand/schlacht/bl0sg2.html>.

<https://www.ww2.dk/oob/bestand/schlacht/biiisg2.html>.



**Hans-Ulrich Rudel in the Zamość region – an attempt
to determine the whereabouts of the Luftwaffe
air assault ace and the location of the operational
base of III./SG 2 and 10.(Pz.)/SG 2**

The article attempts to establish where in July 1944 the bases commanded by Hans-Ulrich Rudel III./SG 2 and 10. (Pz.) / SG 2 were located in the Zamość region. For this purpose, the following are presented: a short biography of the aviator, an outline of the history of the units he commanded and the airfields that existed in the summer of 1944 in the Zamość region. Based on the printed literature and netography, an analysis was made of the possibility of the stay of the discussed persons and units at individual facilities in the Zamość airport hub. The article challenges the popular version of history, pointing to alternative explanations for the functioning myths about the person and place where Rudl and his subordinates were based.

Keywords: Hans-Ulrich Rudel, Luftwaffe, II world war, Zamość, airfields, local history