

“Korfanty”

Samochód pancerny „Korfanty”



Muzeum Czynu Powstańczego – Leśnica/Góra Świętej Anny

Historia konstrukcji: powstanie i działania bojowe

Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej, jeszcze w czasie trwania plebiscytów na Śląsku, por. Robert Oszek nawiązał kontakt z inż. Woźniakiem z Sosnowca oraz z robotnikami Huty „Baildon” z Katowic. Po wybuchu już trzeciego z kolei powstania śląskiego, zorganizował on zmotoryzowaną kompanię, złożoną z byłych marynarzy niemieckiej floty wojennej, polskiej narodowości, której liczebność wkrótce wyniosła aż 67 żołnierzy. W tym celu Rozkaz dzienny nr 2 z 6 maja nakazywał dowódcom grup: „wydzielenie wszystkich marynarzy, którzy w pełnym uzbrojeniu i mundurach marynarskich winni stawić się w Miłowicach [dzielnica Sosnowca] posterunek przygraniczny i zgłosić się do przebywającego tam porucznika marynarki”.

Wspólnym wysiłkiem marynarzy por. Oszka i siedmiu robotników Huty „Baildon” już w maju 1921 roku w Sosnowcu powstał pierwszy z improwizowanych samochodów pancernych. Budowa

trwała prawie pięć dni (w zależności od źródeł trzy – pięć dni), a kierował nią zaś inż. Woźniak. Do zabudowy samochodu pancernego posłużyło podwozie niezidentyfikowanej niemieckiej ciężarówki, choć J. Magniski uważa, że był to najprawdopodobniej samochód ciężarowy marki Magirus. Był to jeden z kilku zarekwirowanych samochodów ciężarowych od Niemców, które były zgromadzone na terenie huty „Baildon”, te które następnie używano w kompanii zmotoryzowanej. Do jego opancerzenia użyto blach stalowych, również zarekwirowanych w tejże Hucie „Baildon”, które następnie w Hucie „Katarzyna” w Sosnowcu przerabiano na walcowane blachy, a następnie poddawano procesowi hartowania jej powierzchni.



Zdjęcie: samochód pancerny “Korfanty” – Muzeum Czynu Powstańczego – Leśnica/Góra Świętej Anny

Płytkami tymi osłonięto pojazd tworząc pudełkowaty przedział bojowy. Pancierz osłaniał również silnik, chłodnicę i inne żywotne elementy podwozia. Płytki stalowe łączono ze sobą za pomocą nitów. W ścianach bocznych wycięto po dwa otwory obserwacyjne, a mogły być również użyte do strzelania z broni osobistej załogi lub wyrzucania granatów. Po obu stronach tylnej części kadłuba, znajdowały się otwory z podłużnymi otworami strzeleckimi i zamontowanymi w nich karabinami maszynowymi. Pancerne fartuchy osłaniały tylne koła do połowy ich średnicy, podobnie jak w kołach przednich, które również były osłonięte do połowy.. Osłona stalowa chłodnicy i silnika była uchylana. W przedniej płycie pancerniej widniał otwór

obserwacyjny i podłużny otwór strzelecki, który ciągnął się również na bok. W tylnej zaś u góry znajdował się otwierany na boki właz. Brak pewności co do marki użytego podwozia samochodu ciężarowego oraz typu i mocy silnika powoduje, że tak naprawdę nie znamy możliwości technicznych improwizowanego samochodu pancernego „Korfantego”. Jeżeli chodzi o podwozie to tylna oś posiadała podwójne koła, natomiast przednia posiadała pojedyncze koła. Wszystkie koła były wyposażone w ogumienie pełne i były zawieszane na resorach płaskich. Według kilku różnych źródeł sam pojazd był uzbrojony od trzech do nawet siedmiu ciężkich karabinów maszynowych zamontowanych w kadłubie. Załoga samochodu pancernego „Korfanty”: od 7 do 9 osób, masa: około 6,5 tony, długość: do 5,95 metra, wysokość: do 2,40 metrów.

Tak powstały samochód pancerny otrzymał nazwę „Korfanty” na pamiątkę dyktatora III Powstania Śląskiego – Wojciecha Korfantego. Dowódcą samochodu pancernego został sam por. R. Oszek, załogę zaś stanowili dawni niemieccy marynarze. Na przedzie i tyle oraz na bocznych sponsonach namalowane trupie czaszki z pieszczelami, na ścianach nadbudówki umieszczono napis „Korfanty”. Samochód był malowany jednolicie, jak wskazują niektóre relacje świadków – kolorem szarym. A przez samych powstańców samochód pancerny „Korfanty” był nazywany „Krażownikiem szos”.

Pierwsze akcje powstańcze na ogół, prawie zawsze kończyły się sukcesem, z tego powodu dowództwo powstania postanowiło zaatakować niemieckie oddziały w rejonie Kędzierzyna i Sławięcic i wyprzeć ich za linię Odry. Do akcji pod Kędzierzynom wszedł właśnie „Korfanty”. Na początku uczestniczył w nocnych patrolach w rejonie tego miasta, tam też wkrótce przyłączył się do niego inny improwizowany samochód pancerny Karola Walerusa. 9 maja oba pojazdy wzięły udział w wspólnym szturmie na Kędzierzyn, wspierając tam atak batalionów podgrup Pawła Cymasa i Walentego Fojkisa. W wyniku ciężkich, bardzo zaciętych walk, miasto zostało zdobyte, a

niemieckie oddziały wycofały się za linię Odry, pozostawiając niewielką załogę w Przystani Kozielskiej, zdobytej przez powstańców zresztą już następnego dnia.

Od 11 maja w zasadzie możemy mówić o względnym spokoju na linii frontu. Było to spowodowane trwającymi rozmowami dyplomatycznymi, ale nawet wtedy dochodziło często do bardzo niewielkich utarczek polskich powstańców z niemieckimi żołnierzami. Niemcy też próbowali niewielkimi siłami powiększyć swój przyczółek na linii brzegowej Odry zajętej przez powstańców śląskich. Sytuacja ta trwała do niemal 20 maja. Do tego czasu siły powstańcze umacniały swoje stany posiadania, a Niemcy gromadzili coraz większe siły, które miały być użyte do kontrataku.

Również działania samochodów pancernych w tym czasie nie były zbyt częste. 18 maja rozkazem dowództwa Grupy „Wschód”, zmotoryzowana kompania marynarzy, por. Oszka wraz z „Korfantym”, została podporządkowana dowódcy 1. pułku piechoty (Walenty Fojkis), wchodzącego wraz z 2. i 8. pułkiem (odpowiednio Pawła Cymśa i Franciszka Rataja) w skład 1. Dywizji Górnośląskiej i w związku z powyższym, wysłany do Leśnicy. Zanim jednak do tego doszło, wskutek wieści wywiadu o planowanym ataku Niemców na Górę Św. Anny, kompanię por. Oszka skierowano do Zalesia. Jej zadaniem było zabezpieczenie drogi do Gliwic, którą mieli podążać Niemcy.

Wczesnym rankiem 21 maja, Niemcy przystąpili do poważniejszych działań zaczepnych w rejonie Góry Św. Anny. Między innymi zaatakowali pozycje powstańczych pułków z 1. Dywizji Górnośląskiej i dość szybko przerwali front na styku Grupy „Wschód” i „Północ”. Na zagrożony odcinek obsadzony przez pozostałości 1. batalionu 1. pułku wysłano samochód pancerny por. Oszka. Rozkaz nakazywał udanie się przez miejscowość Rozwada do cegielni i dworu Krempa (obecnie Krępna), gdzie spodziewano się powstrzymać napór wroga.

Na miejscu pojazd por. Oszka dostał się pod silny ogień

niemieckich karabinów maszynowych. Ostrzeliwany z trzech stron z budynków obsadzonych przez jednostki nieprzyjaciela, został zmuszony do wycofania się. Wkrótce jednak wraz z tyralierą powstańców wykonał powtórny kontratak. Charakterystyczny również dla działań innych samochodów pancernych, był sposób działania dowodzonego przez por. Oszka wozu bojowego. Otóż jechał on drogą, ostrzeliwując z swoich karabinów maszynowych wykryte stanowiska nieprzyjaciela oraz zwalczając siłę żywą, podczas gdy po obu stronach drogi posuwali się powstańcy piesi. W pewnym momencie na prawym skrzydle polskiego ugrupowania pojawiła się grupa żołnierzy. Szybko się jednak okazało, że był to podstęp i byli to przebrani żołnierze niemieccy. Zostali oni szybko odparci. Tymczasem w rejonie Rozwady do walki włączył się pociąg pancerny „Korfanty” por. Abłamowicza. Wspólne działania zatrzymały siły nieprzyjaciela. Mimo wielu sukcesów lokalnych, siły powstańcze musiały się wycofać, ponieważ Niemcy osiągnęli znaczące sukcesy taktyczne na innych odcinkach frontu. Oddział zmotoryzowany por. Oszka odszedł na krótki odpoczynek.









Zabrze, Park Techniki militarnej – Muzeum Techniki Wojskowej
im. Jerzego Tadeusza Widuchowskiego

Na odrębną uwagę, zwłaszcza w kontekście improwizowanych pojazdów pancernych, zasługuje również opracowany przez por. R. Oszka po tychże walkach, a następnie wprowadzony do użytku wynalazek, a mianowicie opancerzone „pojazdy” uzbrojone w karabiny maszynowe. Były to duże taczki – tak zwane tragacze – do których były przymocowane tarcze ochronne z dużych stalowych płyt. Na każdej takiej taczce umieszczono jeden karabin maszynowy z zapasem amunicji. Obsługiwało ją dwóch ludzi: celowniczy i ładowniczy, który równocześnie przesuwali taczki.

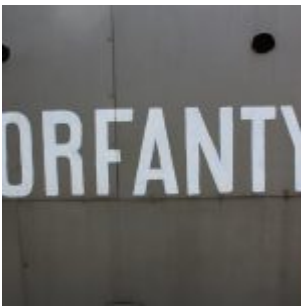
Odpuzynek marynarzy nie trwał zbyt długo. Ofensywa niemiecka doprowadziła do zdobycia Góry Św. Anny i Lichynii – zażarte walki o tę miejscowość ciągnęły się przez następne kilka dni, w ciągu których przechodziła ona z rąk do rąk. Ok. godziny 22;00 22 maja por. Oszek otrzymał rozkaz obsadzenia skrzyżowania dróg około 300 m na zachód od Zalesia, a rankiem następnego dnia przejścia tej wsi. Rozkaz wykonano. Wkrótce potem, po prowizorycznej naprawie mostu między Zalesiem i Lichynią, „Korfanty” wraz z batalionem Musioła z 5. pułku piechoty, przystąpił do ataku na Lichynię. Samochód pancerny poruszał się w tę i z powrotem, ponieważ jego zadaniem było ściąganie na siebie ogień niemieckiej broni, powstańcy z batalionu Musioła posuwali się bardzo powoli na jego skrzydło. Po ciężkich walkach Lichynia znalazła się w rękach polskich, a samo Zalesie stało się przez następne kilka dni miejscem postoju dla por. Oszka i jego marynarzy, skąd wyruszali na swoje kolejne akcje. Sam dowódca „Korfantego”, por. Oszka cudem uniknął śmierci podczas walk o Lichynię, kiedy podczas obserwacji terenu, patrząc przez swoją lornetkę, trafił go pocisk, który jednak rykoszetował od lornetki i zranił jego bok, a odłamki szkła poraniły mu twarz.

Jeszcze tego samego dnia, 23 maja, nastąpił kolejny atak Niemców na Lichynię, która jednak została przez nich zdobyta i

to pomimo walecznej postawy por. Oszka i jego marynarzy. Sam dowódca pancerni zawracał inne wycofujące się oddziały powstańcze i kierował je bezpośrednio do walki. Mimo wsparcia dodatkowymi siłami, Lichynianie została odbita, a jej wcześniejsza obsada musiała się wycofać z rejonu walki. W nocnym, skoncentrowanym uderzeniu osada została ponownie zdobyta przez śląskich powstańców. W jednym z wypadów załoga „Korfantego” zdobyła 1 ckm i wzięła 15 niemieckich jeńców.

M. Mielżyński podaje, że raz samochód pancerny Korfanty znalazł się w bardzo ciężkim położeniu, gdy pojazd z powodu dużej ilości błota znalazł się w rowie, a dodatkowo zaczęło wtedy brakować amunicji. Załoga opuściła swoją „pancerkę” i zajęła obok pozycje obronne, por. Oszek wysłał na odsiecz i po amunicję mata Cyganka, który samotnie przedarł się przez pozycje niemieckie i w ciągu pół godziny sprowadził pomoc. 24 maja por. Oszka liczył już tylko 27 marynarzy i trzy dni później odszedł na kilkudniowy odpoczynek.

Rankiem 2 czerwca Niemcy uderzyli ponownie na Lichynię i zajęli ją. Kontratak powstańców śląskich ponownie odepchnął siły niemieckie z osady, ale o godzinie 15:00 siły Niemieckie ponownie ją zajęły. Następnie niemieckie oddziały rozpoczęły dalsze działania w stronę Zalesia. Do polskiego kontrataku został wyznaczony został batalion z 3. pułku Rudolfa Niemczyka, wsparty samochodem pancernym „Korfanty”, na którym się skupił ogień nieprzyjacielskich karabinów maszynowych, jechał drogą w otoczeniu tyraliery powstańców, podczas gdy 5. kompania Jana Gałki posuwała się w kierunku Lichynii pod osłoną lasu, chcąc okrążyć wroga. W pewnym momencie samochodowi pancernemu por. Oszka zabrakło paliwa i musiał się wycofać, jednak nie przeszkodziło to w zajęciu miejscowości przez tyralierę 3. pułku. Walki o Lichynię i Zalesie trwały jeszcze do końca dnia, ale pozostały jeszcze wówczas w powstańczych rękach.





Replika samochodu pancernego "Korfanty", Muzeum Czynu Powstańczego – Leśnica/Góra Świętej Anny

Ostatnią akcją „bojową” samochodu por. R. Oszka podczas trwania II Powstania Śląskiego było przeprowadzenie 4 czerwca likwidacji buntu w dowództwie Grupy „Wschód”. 1 czerwca część oficerów tej grupy (m.in.: Michał Grażyński, Mieczysław Chmielewski, Paweł Chrobok), a także ze sztabów Grup „Północ” oraz „południe”, zbuntowali się przeciwko dyktatorowi powstania – Wojciechowi Korfantemu i jego polityce oraz wystąpili z zamiarem nominowania nowego naczelnego komendanta wojsk powstańczych (w miejsce odwołanego ppłk. Macieja Mielżyńskiego) kpt. Karola Grzesika „Hauke”. Został on zresztą ogłoszony przez tych oficerów komendantem 3 czerwca. Wojciech Korfanty początkowo udawał, że całkowicie zgadzał się z tą decyzją, ale już rankiem następnego dnia korzystając z pomocy samochodu pancernego „Korfanty” por. R. Oszka, zjawił się w Bielszowicach w dowództwie Grupy „Wschód” i aresztowano buntowników. Wszystko na szczęście odbyło się bezkrwawo.

Marynarze zostali wykorzystani do tego zadania, ponieważ z uwagi na fakt, że nie dotyczyły ich bezpośrednio kwestie polityki śląskiej. Jednak skutkiem wykorzystania samochodu pancernego „Korfanty” do stłumienia tego buntu, spowodowało, że nie znalazł się tam, gdzie był potrzebny. W tym samym czasie bowiem Niemcy ponowili swoje ataki na Zalesie, szybko opanowując tę miejscowość, a oprócz tego zajmując jeszcze Lichynię, Sławięcice, Popice oraz Olszowę. W Zalesiu do tej pory znajdował się samochód por. Oszka. Po jego odejściu do akcji mającej na celu aresztowanie prowodyrów buntu, jednostkom powstańczym, którym zabrakło wsparcia śląskiej

„pancerki” nie potrafili utrzymać swoich zajętych pozycji.

Po tej akcji i poniesionych dotychczas ciężkich stratach, kompania por. Oszka przeniesiona została do obecnych Siemianowic Śląskich, ul. Stawowa 17, w celu reorganizacji. Do tego oddziału zostali skierowani inni „polscy” marynarze, którzy służyli w innych oddziałach powstańczych. Na podstawie Rozkazu organizacyjnego z 14 czerwca 1921 roku (Demobilizacja Armii Śląskiej), oddział por. Oszka, znajdujący się wówczas w Grupie „Środek”, miał przejść do Polski. Liczył on wówczas ogółem 45 ludzi i w ramach działań demobilizacyjnych 5 lipca transportem nr 14156 odszedł do Oświęcimia.

Po zakończeniu III Powstania Śląskiego pojazd został odesłany do Krakowa, do tamtejszego muzeum. Niestety nie wiadomo co dokładnie stało się z nim później. Warto dodatkowo wspomnieć, że dosyć niedokładną makietę samochodu pancernego „Korfantego”, można dziś podziwiać przy Muzeum Czynu Powstańczego na Górze Świętej Anny.

Bibliografia

1. Michał Kuchciak, Samochody pancerne w walkach o polskie granice zachodnie 1918-1921, Technika Wojskowa Historia Nr. Specjalny 5/2014, Magnum-X
2. Przemysław Skuński, Polskie Samochody Pancerne 1918-1921, Poligon Nr. 1/2017, Magnum-X