

Schwerer Ladungstäger Sd. Kfz. 301

Nosiciel ładunków wybuchowych Schwerer Ladungstäger Sd. Kfz. 301



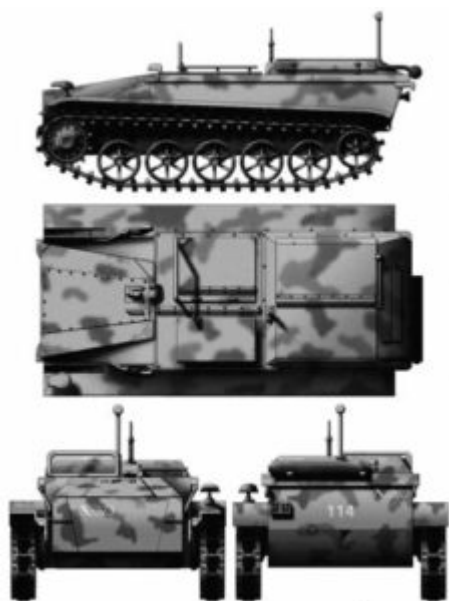
13 sierpnia 1944 roku eksplozja 450 kg ładunku wybuchowego na ulicy Kilińskiego w Warszawie spowodowała śmierć co najmniej 300 polskich powstańców i cywilów. Do tej wielkiej tragedii w historii Powstania Warszawskiego, doprowadziło zastosowanie przez Niemców nieznanymi wcześniej powstańcom pojazdów typu Borgward B IV. Historia tych opancerzonych wozów gąsienicowych, określanych w siłach Wehrmachtu jako ciężkie nosiciele ładunków wybuchowych, rozpoczęła się w końcu 1941 roku. Stosowano je później na wielu polach bitewnych Europy (m.in.: Kursk w 1943 roku, pod Anzio czy w Normandii).

Historia powstania konstrukcji

Szybki rozwój techniki na początku XX wieku umożliwił podjęcie pierwszych prób z wykorzystaniem sprzętu radiowego do zdalnego kierowania pojazdami różnego rodzaju. W 1911 roku w niemieckiej firmie Siemens-Schuckert rozpoczęło prace nad

zdalnie sterowanym torpedami i łodziami motorowymi. Już wówczas planowano w niedalekiej przyszłości zbadać możliwość zbudowania zdalnie sterowanych samolotów. Po rozpoczęciu w Europie I Wojny Światowej przedstawiciele ministerstwa Wojny uznali, że prace badawcze powinny skoncentrować się tylko na łodziach i okrętach. Ostatecznie podpisanie przez Niemców zawieszenie broni, a następnie traktatu wersalskiego przerwało dalsze próby na następne lata.

Stały postęp w technice radiowej w okresie międzywojennym przyczynił się jednak ponownie do zainteresowania wspomnianą problematyką. W połowie lat 30.-tych w Wielkiej Brytanii i Francji zostały podjęte pierwsze próby z kierowanymi tym sposobem pojazdami gąsienicowymi. W 1935 roku Brytyjczycy rozpoczęli pierwsze prace nad projektem „Edward”. Jednakże to Francuzi okazali się pionierami w tej dziedzinie.



Jedne z francuskich oficerów zawodowych i jednocześnie wynalazca o nazwisku Pommelet przedstawił w 1937 roku projekt małego pojazdu gąsienicowego, który został wypełniony materiałem wybuchowym, mógł być nakierowywany na cel i w jego pobliżu detonowany. Pojazd był określany jako „torpeda lądowa”. Prototyp określano jako „Véhicule Pommelet” („VP”) testowano na poligonie Camp de Frileuse. Planowano do końca kwietnia 1940 roku dostarczyć aż 2000 egzemplarzy tego

pojazdu. Jednak do momentu podpisania niemiecko-francuskiego zawieszenia broni w czerwcu tego roku zbudowano tylko 11 wozów „VP”. Według jednego z brytyjskich raportów kilka z tych pojazdów zostało użytych bojowo w maju 1940 roku przeciwko niemieckim pojazdom pancernym w rejonie Sedanu.

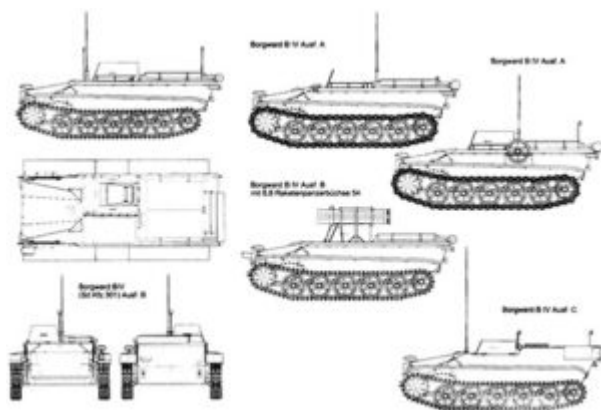
W Niemczech do konstruowania pojazdów kierowanych drogą radiową przystąpiono dopiero w 1939 roku. W firmie Carl F.W. Borgward z Bremy zbudowano wówczas gąsienicowy pojazd, określony jako Minenräumwagen B I, holujący za sobą trał przeciwminowy. W następnym roku powstała jego ulepszona wersja Minenräumwagen B II, również przeznaczony do wykonywania przejść w polach minowych.

Na przełomie 1939, a 1940 roku w zakładach kolejowych Talbot w Akwizgranie przystosowano około 30 przestarzałych już czołgów lekkich Panzerkampfwagen I Ausf. B do przenoszenia zasobnika z ładunkiem wybuchowym o masie 50 kg lub 75 kg, przeznaczonym do niszczenia schronów bojowych oraz innych umocnień polowych. Po dojechaniu do wyznaczonego celu i założeniu zasobnika, pojazd wycofywał się. Materiał wybuchowy był odpalany przez zapalnik czasowy. Pojazdy tego typu określane jako Ladungsleger I były używane m.in.: w kampanii francuskiej w 58. Batalionie Saperów ze składu 7. Dywizji Pancernej.

Pojazdy Ladungsleger I, mimo, że mogły ułatwić zdobywanie uporczywie bronionych przez nieprzyjaciela obiektów, miały dość istotną wadę. Aby zniszczyć cel słabo opancerzony, to pojazd musiał dotrzeć do niego w bezpośrednie sąsiedztwo – wszelkie misje bojowe były w tej sytuacji bardzo niebezpieczne dla dwuosobowej załogi. Rozwiązaniem mogło być skonstruowanie pojazdów nosicieli ładunków wybuchowych kierowanych drogą radiową przez operatora znajdującego się w stosunkowo bezpiecznej odległości.

W październiku 1941 roku Urząd Uzbrojenia Wojsk Lądowych (Wa. Prüf. 6) zlecił opracowanie gąsienicowego nosiciela ładunków wybuchowych firmie Carl F.W. Borgward. Wybór był tutaj

oczywisty, a to z powodu dużego doświadczenia w budowie pojazdów zdalnie kierowanych drogą radiową, uzyskane w czasie konstruowania i produkcji pojazdów Minenräumwagen B I i Minenräumwagen B II. Nowy pojazd w niemieckiej armii otrzymał oznaczenie Sd. Kfz. 301 Schwerer Ladungsträger.



Wersje

Założenia taktyczne były tutaj następujące: w czasie przemarszów wozy Sd. Kfz. 301 sterował kierowca, jednak po dojechaniu na pozycje wyjściowe, kierowca opuszczał swój pojazd, następnie zdalnie kierowany pojazd drogą radiową Schwerer Ladungsträger docierał do celu i tu na komendę radiową uwalniał duży zasobnik z ładunkiem wybuchowym. Po wycofaniu pojazdu na bezpieczną odległość na sygnał radiowy detonowano ładunek Sd. Kfz. 301 mógł także wykonywać zadania rozpoznawcze lub stawiać zasłony dymne.

Model Borgward B IV Ausf. A

W czasie trwania projektowania pierwszego modelu Sd. Kfz. 301 wykorzystywano elementy konstrukcji prototypowych opancerzonych ciągników amunicyjnych VK 301/302, zbudowanych wcześniej przez firmę Borgward.

Model Borgward B IV Ausf. A był małym pojazdem, z kadłubem ze spawanych płyt walcowanych o maksymalnej grubości zaledwie 10 mm. Tym samym pancierz zabezpieczał tylko przed ogniem broni małokalibrowej. Wannę kadłuba przedzielały dwie przegrody

przeciwpożarowe wykonane z lekkiego metalu. Masa całkowita modelu Ausf. A wynosiła 3600 kg.

Z tyłu pojazdu, na lewo od osi symetrii (patrząc w kierunku jazdy), znajdował się 6-cylindrowy, chłodzony wodą, silnik benzynowy typu Borgward typ 6M 2,3 RTBV. Miał on pojemność 2247 cm³ i moc 49 KM przy 3300 obr./min.. Identyczną jednostkę napędową zastosowano wcześniej w pojazdach Minenräumwagen B II oraz VK 301/302.

Na prawo od silnika został rozmieszczony odbiornik radiowy stanowiący integralną część systemu zdalnego kierowania FKL 8 opracowanego przez firmę Blaupunkt. Umożliwiał on odbieranie wysyłanych poprzez nadajnik radiowy FuG KS 8 następujących komend radiowych: „start”, „stop”, „w prawo”, „w lewo”, „szybciej”, „wolniej”, „do przodu”, „do tyłu”, „zrzut zasobnika”, „detonacja” i „zadymianie”. Odległość pomiędzy pojazdem kierowanym, a modelem Borgward B IV Ausf. A nie mogła przekraczać 2000 metrów. Gdy ta odległość była większa, a sygnał radiowy nie docierał już do pojazdu, ten automatycznie się zatrzymywał.

Także na prawo od silnika, przy tylnej ścianie kadłuba, został zainstalowany główny zbiornik paliwa o pojemności 95 litrów (drugi, mniejszy zbiornik paliwa miał pojemność 28 litrów). W środkowej części kadłuba, na prawo od symetrii wozu, znajdowało się stanowisko dla kierowcy pojazdu. W czasie trwania jazdy osłaniała go przed złymi warunkami atmosferycznymi mała, opuszczana osłona z pleksiglasu.

Na specjalnie uformowanej przedniej części kadłuba spoczywał zasobnik z 450 kg materiału wybuchowego o nazwie Ekrasit. Był on stosunkowo bezpieczny – jeżeli nie nastąpiło w tym miejscu bezpośrednie trafienie w zapalnik, to pocisk małego kalibru nie powinien spowodować doprowadzenia do eksplozji ładunku wybuchowego. Natomiast w przypadku powstania pożaru Ekrasit nie powinien eksplodować, tylko powoli się spalać. Jednak na froncie wschodnim odnotowany został przypadek eksplozji

powstałej w wyniku obrzucenia wozu butelkami z benzyną. Po przesunięciu blokady zasobnik zsuwał się bardzo łatwo z pancerza – ten ostatni w przedniej części był pochylony pod kątem 47 stopni.



Borgward B IV Ausf. A

Borgward B IV Ausf. A mógł również przewozić instalację „dymotwórczą”, a także 8 sztuk świec dymnych typu Langnebelkerzen 42 (o czasie działania 25-30 minut). Świece mogły być zrzucane lub odpalane w czasie poruszania się pojazdu.

Układ jezdny wozu z rodziny Borgward IV składał się z: pięciu par dużych kół nośnych z bandażami gumowymi, zawieszonych niezależnie na drążkach skrętnych, kół napinających z tyłu i kół napędowych z przodu. Zastosowane gąsienice typu Kgw 53 200/140, posiadające 55 ogniw, połączonych jednoogniwkowo. W każdej ogniwie znajdowała się nakładka gumowa (jednak jak się okazało w czasie trwania eksploatacji wozu, była bardzo podatna na uszkodzenia). W toku trwającej produkcji seryjnej, na podstawie zdobytych doświadczeń z prowadzonych walk, w pojazdach wersji Ausf. A wprowadzono kilka ulepszeń. Rozpoczęto montaż trzycięściowej osłony pancernej o grubości 8 mm, chroniącej kierowcę wozu przed odłamkami i ogniem prowadzonym z broni strzeleckiej. Boczny pancerz wozów był dodatkowo wzmacniany poprzez dospawanie płyt pancernych o grubości 8 mm. W ostatnich seryjnych egzemplarzach mogły być już montowane pasy gąsienic nowego typu, posiadające 77 ogniw, nie posiadających gumowych nakładek.

Produkcje seryjną wozów Borgward IV Ausf. A rozpoczęto w kwietniu 1942 roku. Do końca czerwca 1943 roku powstało w sumie 628 egzemplarzy pojazdów w tej wersji (w 1942 roku 238 pojazdów, a w 1943 roku 390 kolejnych maszyn). Pancerne kadłuby wozów były wytwarzane w Hucie Hördener-Hüttenverein w Dortmundzie. Produkcja silników i elementów podwozia oraz ostateczny montaż odbywały się w zakładach Borgward w Bremie.

Cena jednostkowa egzemplarza Borgward IV była stosunkowo wysoka i wynosiła 28 000 RM. Dla porównania mały gąsienicowy pojazd minowy Sd. Kfz. 302 „Goliath”, który był sterowany za pomocą przewodu i przenoszący 50 kg ładunku wybuchowego kosztował 3000 RM. To również nie było mało, ponieważ był to sprzęt jednorazowego użytku. Jednak wraz z rozwojem „Goliathów” – model Sd. Kfz. 303, przenoszącego 75-100 kg ładunku wybuchowego, kosztował już 1000 RM (trzy razy mniej).

Model Borgward B IV Ausf. B

W lipcu 1943 roku rozpoczęto produkcję seryjną nowej wersji Ausf. B. Zewnętrznie różniła się ona od późnych serii Ausf. A tylko rozmieszczeniem anteny prętowej – umocowano ją z przodu kadłuba, przed stanowiskiem kierowcy. Najważniejsze jednak było tutaj zwiększenie grubości boczno i tylnego pancerza do 10 mm.



Skrzynia na ładunek wybuchowy

Tak jak, w wersji Ausf. A przyspawano dodatkowe płyty o grubości 8 mm. W trosce o życie kierowcy wozu, z prawej strony, nad drugim kołem nośnym umieszczono właz awaryjny umożliwiając nieco bezpieczniejszą ewakuację pod ogniem żołnierzy nieprzyjaciela.

Do listopada 1943 roku powstało w sumie 206 egzemplarzy wersji Ausf. B. Produkcję seryjną przerwano z powodu opinii napływających z frontu, które wyraźnie wskazywały na konieczność dalszego wzmocnienia opancerzenia.

Model Borgward B IV Ausf. C

Kolejny model produkcyjny, był o nieco większych wymiarach, zwiększonym odstępem pomiędzy kołami nośnymi i wzmocnionym do 20 mm opancerzenie kadłuba wozu. W związku ze wzrostem masy bojowej do 4850 kg, w pojeździe zamontowano nową jednostkę napędową – silnik benzynowy typu 6B 3,8 o pojemności 3745 cm³ i mocy 78 KM przy 3000 obr./min. Stanowisko kierowcy pojazdu przeniesiono na lewo od osi symetrii (patrząc w kierunku jazdy).

Produkcję modelu Model Borgward B IV Ausf. C rozpoczęto w grudniu 1943 roku. Z zamówionych przez Urząd Uzbrojenia Wojsk Lądowych (Wa. Prüf. 6) 1000 egzemplarzy do momentu przetrwania produkcji w październiku 1944 roku (kiedy to aliancki nalot bombowy zniszczył zakłady produkcyjne w Bremie), z których dostarczono ostatecznie tylko 305 egzemplarzy. Większość wozów w wersji Ausf. C przekazano do Panzer-Abteilung (Fkl 301 i Panzer-Abteilung (Fkl) 302.

Inne wersje i modyfikacje

W 1943 roku podjęto próby stworzenia bezzałogowego pojazdu rozpoznawczego. W tym celu chciano wykorzystać rodzącą się stopniowo technikę telewizyjną. Na jednym z egzemplarzy

seryjnych Borgward IV Ausf. A została zamontowana kamera „Tonne P” i nadajnik o mocy 20 W. Jednak prowadzone próby w wozem Borgward IV zakończyły się całkowitym niepowodzeniem, było to związane przede wszystkim z awaryjnością i podatnością na możliwe uszkodzenia sprzętu telewizyjnego podczas jazdy terenowej.

Również w 1943 roku przeprowadzone zostały testy z prototypem wozu, który został wyposażony w specjalne pływaki. Zgodnie z intencją niemieckich pomysłodawców, pojazdy tego typu mogły się okazać bardzo pomocne we wszelkiego rodzaju operacjach „wodno-lądowych”. Nie doszło jednak do faktycznego zastosowania w walce pływających wozów Borgward IV.

Do końca 1944 roku nieustalona liczba wozów Borgward IV była wykorzystywana jako opancerzone ciągniki amunicyjne. Można się tylko domyślać, że z pojazdów tych wymontowywano niepotrzebny już sprzęt radiowy.

Wiosną 1945 roku 56 różnych wersji wozów Borgward IV, które zaczęto przystosowywać do roli lekkich niszczycieli czołgów. Z wozów tych wymontowywano sprzęt radiowy i wzmocniono opancerzenie kadłuba. Obok stanowiska kierowcy montowano łącznie sześć niemieckich pancernownic Panzerschreck (8,8 cm Raketen Panzerbüsche 54) kalibru 88 mm. W kwietniu 1945 roku na poligonie w Kummersdorfie utworzono improwizowaną kompanię pancerną. Wśród różnorodnego sprzętu bojowego znajdował się także jeden wóz Borgward IV, który został uzbrojony w szybkostrzelne działko automatyczne kalibru 20 mm oraz dwa wozy, które uzbrojono w karabiny maszynowe.

Podstawowe dane taktyczno-techniczne Borgward IV Ausf. A

- Masa bojowa wozu – 3600 kg
- Załoga wozu – jeden żołnierz

- Wymiary konstrukcji:
- Długość wozu – 3650 mm
- Szerokość wozu – 1800 mm
- Wysokość wozu – 1185 mm
- Prześwit kadłuba – 305 mm
- Zastosowany napęd – Silnik Borgward 6M 2,3 RTVB
- Moc maksymalna – 49 KM
- Zbiorniki paliwa – pierwszy 95 litrów, drugi 28 litrów
- Masa ładunku wybuchowego – 450 kg
- Opancerzenie kadłuba wozu:
- Przód kadłuba – 10 mm
- Boki kadłuba – 5 mm + 8 mm
- Tył kadłuba – 5 mm + 8 mm
- Osiągi wozu:
- Prędkość maksymalna na drodze – do 38 km/h
- Prędkość maksymalna w terenie – do 18 km/h
- Zasięg maksymalny wozu na utwardzonej drodze – do 212 km
- Zasięg maksymalny wozu w terenie – do 125 km
- Pokonywane przeszkody terenowe:
- Wzniesienia – do 24 stopni
- Rowy – do szerokości 1340 mm
- Brodzenie – brak danych



Podstawowe dane taktyczno-techniczne Borgward IV Ausf. B

- Masa bojowa wozu – 4000 kg
- Załoga wozu – jeden żołnierz
- Wymiary konstrukcji:
 - Długość wozu – 3650 mm
 - Szerokość wozu – 1800 mm
 - Wysokość wozu – 1185 mm
 - Prześwit kadłuba – 305 mm
- Zastosowany napęd – Silnik Borgward 6M 2,3 RTVB
- Moc maksymalna – 49 KM
- Zbiorniki paliwa – pierwszy 95 litrów, drugi 28 litrów
- Masa ładunku wybuchowego – 450 kg
- Opancerzenie kadłuba wozu:
 - Przód kadłuba – 10 mm + 8 mm
 - Boki kadłuba – 10 mm + 8 mm
 - Tył kadłuba – 10 mm + 8 mm

- Osiągi wozu:
- Prędkość maksymalna na drodze – do 38 km/h
- Prędkość maksymalna w terenie – do 18 km/h
- Zasięg maksymalny wozu na utwardzonej drodze – do 212 km
- Zasięg maksymalny wozu w terenie – do 125 km
- Pokonywane przeszkody terenowe:
- Wzniesienia – do 24 stopni
- Rowy – do szerokości 1340 mm
- Brodzenie – brak danych



Francja – Normandia, lipiec 1944 roku

Podstawowe dane taktyczno-techniczne Borgward IV Ausf. C

- Masa bojowa wozu – 4850 kg
- Załoga wozu – jeden żołnierz
- Wymiary konstrukcji:
- Długość wozu – 4100 mm

- Szerokość wozu – 1830 mm
- Wysokość wozu – 1250 mm
- Prześwit kadłuba – 305 mm
- Zastosowany napęd – Silnik Borgward 6M 3,8
- Moc maksymalna – 78 KM
- Zbiorniki paliwa – pierwszy 95 litrów, drugi 28 litrów
- Masa ładunku wybuchowego – 450 kg
- Opancerzenie kadłuba wozu:
 - Przód kadłuba – 20 mm
 - Boki kadłuba – 20 mm
 - Tył kadłuba – 20 mm
- Osiągi wozu:
 - Prędkość maksymalna na drodze – do 38 km/h
 - Prędkość maksymalna w terenie – do 18 km/h
 - Zasięg maksymalny wozu na utwardzonej drodze – do 212 km
 - Zasięg maksymalny wozu w terenie – do 125 km
- Pokonywane przeszkody terenowe:
 - Wzniesienia – do 24 stopni
 - Rowy – do szerokości 1340 mm
 - Brodzenie – brak danych

Zastosowanie bojowe

Sewastopol: czerwiec 1942 roku

Pierwszą jednostką, która została wyposażona w pojazdy Borgward IV był Panzer-Abteilung (Fkl) 300. Wiosną 1942 roku w skład tego batalionu wchodziły: Kompania sztabowa, 1. i 2. Kompania wyposażona w pojazdy kierowane drogą radiową oraz 3. Kompania z pojazdami kierowanymi przewodowo. Dowódcą jednostki został kapitan Weicke. Zgodnie z zamierzeniami niemieckiego dowództwa 300. Batalion, po odpowiednim przeszkoleniu i wyposażeniu w odpowiednią liczbę nosicieli ładunków wybuchowych, miał uczestniczyć w planowanym na czerwiec tego roku generalnym szturmie na Sewastopol.



Kubinka, Rosja

W końcu marca 1942 roku w Prusach Wschodnich, w Gierłōży zaprezentowany został Adolfowi Hitlerowi czołg średni Panzerkampfwagen III w wersji wozu kierowania, dwa wozy Borgward IV Ausf. A i mały bezzałogowy pojazd sterowany przewodowo Sd. Kfz. 302 „Goliath”. Obecny na pokazie dowódca jednej z jednostek (plutonów 2. Kompanii) Panzer-Abteilung (Fkl) 300, podporucznik Fischer wspominał:

„Saperzy zbudowali masywną zaporę przeciwczołgową, mającą umożliwić pokaz działania sekcji wozów Borgward IV. Jej celem było zademonstrowanie jak wóz umieszcza ładunek burzący i niszczy przeszkody. Inaczej niż w przypadku „Goliatów”, był to

prawdziwy pokaz, a ładunek wybuchowy miał masę 450 kg. Wszystko miało się odbyć zgodnie z planem. Z mojej inicjatywy miano nie zwracać uwagi na względy bezpieczeństwa. Dlatego byłem zdenerwowany i stale myślałem o wcześniejszych, nieudanych demonstracjach.

Poprosiłem Hitlera, aby wszedł do Pz. Kpfw. III i pomogłem mu wspiąć się po drabince. Poprosiłem, aby trzymał się cały czas klapy wjazdu. W czołgu nie było miejsca dla feldmarszałka Keitla, więc poprosiłem jego i innych oficerów, aby cofnęli się na bezpieczną odległość. Keitel wołał jednak wraz ze mną położyć się za czołgiem. „Mogę zrobić to samo co Ty” – powiedział i został. Dowódca sekcji uruchomił B IV z czołgu za pomocą radia, kierując go prosto na zaporę przeciwczołgową i uwalniając w odpowiednim momencie ładunek. Następnie, włączwszy wsteczny bieg, pojazd transportujący z dużą szybkością wycofał się ze strefy rażenia.

[...] Natychmiast po eksplozji, odskoczyłem do czołgu kierującego [Pz. Kpfw. III] i uruchomiłem go. Podjechaliśmy do krateru z Hitlerem wewnątrz czołgu i Keitlem biegnącymi za nami. [...] W tym samym czasie dowódca sekcji poprowadził drugiego B IV do przodu, przez krater i ponad zniszczoną zaporą, aby pokazać, że jest to możliwe. B IV chwiał się, powoli wspinając po ścianie krateru. Wyglądało na to, że na chwilę się zatrzyma, ale napęd podołał zadaniu.

Hitler wyszedł z czołgu stojącego obok krateru i podszedł wraz ze mną do Keitla. Powiedział urywanymi zdaniami: „Wyobrażam sobie ... ich użycie w Sewastopolu. Najpierw... małe „Goliaty” atakujące szerokim frontem... w głąb pozycji piechoty i systemu okopów..., następnie atak dużymi nosicielami ładunków wybuchowych...! Właśnie w taki sposób przełamamy rozbudowany system umocnień!”.

[Cytat – Jaugitz Marcus, Funklenkpanzer, J. J. Fedorowicz Publishing Inc. 2000, strony 104-105].



W czerwcu 1942 roku 300. Batalion wziął udział w przełamywaniu radzieckiej obrony na Półwyspie Krymskim w rejonie Sewastopola. W załączniku do raportu sporządzonym 22 czerwca przez dowódcę jednostki: kapitana Weickego, odnotowano m.in.:

W okresie od 21 czerwca 1942 roku zostało użytych 36 B IV z następującymi stratami:

- 8 zniszczonych przez ogień artyleryjski
- 2 przez usterki techniczne
- 2 wjechały na miny przed pozycjami własnej piechoty
- 1 zniszczony przez wybuch ciężarówki z amunicją

Zostało zdalnie nakierowanych na cel 20 B IV z następującymi stratami:

- 1 przez awarię urządzeń radiowych
- 1 przez ogień artylerii
- 1 wjechał w lej po pocisku
- 7 trafionych ogniem przeciwpancernym, w każdym przypadku ostrzeliwujące pojazdy z armat ppanc. zostały zniszczone
- 1 został użyty przeciw czołgom, zgodnie z relacją rannego podoficera radiowego, czołg T-26 został zniszczony1 został trafiony przez ogień przeciwpancerny i uszkodzony w odległości 80 m od bunkra

- 1 wjechał 20 metrów od bunkra w lej został zdetonowany przez radio, po wybuchu ucichł ogień z bunkra
- 2 zniszczyły bunkry
- 1 został trafiony przez ogień artylerii i zaczął palić się od strony silnika
- 4 zostały zaangażowane przeciw pozycjom piechoty wroga, która była dobrze okopana oraz ukryta przed naszą piechotą i nie można było złamać jej oporu w żaden inny sposób. W jednym przypadku użycie specjalnych pojazdów umożliwiło zajęcie pozycji, które przedtem opierały się szturmom piechoty. We wszystkich przypadkach efekt był znaczący i pomógł się w posuwaniu sił piechoty

[Cytat – Jaugitz Marcus, Funklenkpanzer, strona 109]

Łuk Kurski, lipiec 1943 roku





Zdjęcia – Paweł Draga

Niemcy, Panzermuseum w Munster

We wrześniu 1942 roku Panzer-Abteilung (Fkl) 300 przemianowano na Panzer-Abteilung (Fkl) 301. W grudniu jednostkę wycofano z frontu wschodniego do Niemiec w celu przeprowadzenia reorganizacji i dokonania niezbędnych uzupełnień. Na początku 1943 roku z batalionu oddelegowano część oficerów i podoficerów do czterech nowo formowanych, samodzielnych Fkl-Kompanien o numerach od 311. do 314.

Zgodnie z przyjętym etatem (K. St. N. 1171f z dnia 01.01.1943 rok) w każdej z czterech kompanii powinny znajdować się następujące pojazdy: w plutonie dowodzenia 2 działa samobieżne Sturmgeschütz 40, w dwóch plutonach liniowych po 4 działa samobieżne Sturmgeschütz 40 i 12 podjazdów – nosiciele ładunków wybuchowych Borgward IV. Ponadto sama kompania dysponowała 12 rezerwowymi pojazdami Borgward IV. W sumie w jednej kompanii powinno się znajdować 10 dział samobieżnych Sturmgeschütz 40 i 36 wozy Borgward IV. Tylko w Panzer-Kompanie (Fkl) 313 zamiast wozów Sturmgeschütz 40, jako pojazdy kierujące były wykorzystywane czołgi średnie Panzerkampfwagen III w liczbie 10 egzemplarzy (w różnych wersjach).

W maju, w rejonie Orła przerzucono 312. Kompanię, a w następnym miesiącu 313. i 314. Kompanię.

W zbiorach Archiwum Wojskowego we Friburgu w Niemczech znajduje się bardzo interesujący raport majora Reinela, dowódcy Panzer-Abteilung (Fkl) 301, opisujący zastosowanie bojowe trzech kompanii Borgwardów IV w rejonie Łuku Kurskiego w dniach 5-8 lipca 1943 roku:

„Trzy niezależne kompanie sterowanych radiem pojazdów pancernych rozwinięto w sektorze dowództwa 9. Armii podczas ataków na południe od Orła w dniu 5 czerwca. Dwie kompanie zostały przydzielone do schwere Panzerjäger Regiment 656, a jedną do schwere Panzer Abteilung 505. (...) Zadania bojowe dla wszystkich kompanii były takie same: rozpoznanie walką, wykrywanie pól minowych i oczyszczanie przejść między nimi, niszczenie napotkanych przeszkód, takich jak okopanej broni przeciwpancernej i ciężkich czołgów nieprzyjaciela. Zebrane informacje dotyczące akcji bojowych dały następujący obraz sytuacji:



Wrak pojazdu zniszczonego 13 sierpnia 1944 roku w Warszawie na ul. Kilińskiego

1. Zastosowanie bojowe Panzer-Kompanie (Fkl) 314 współdziałającej z 1. Dywizjonem schwere Panzerjäger Regiment 656.

Bardzo zwarte i rozbudowane pole minowe blokowało podejście do

głównej rosyjskiej linii obrony, która jednocześnie była chroniona ogniem zaporowym ciężkiej artylerii. Zgodnie z otrzymanymi rozkazami kompania oczyszczała trzy przejścia przez pole minowe. Z powodu dużej głębokości pola użyto w tym celu wszystkich 12 wozów Borgward IV. Wykonanie „ścieżek” przez saperów zakończyło się niepowodzeniem – nie mogli się oni posuwać do przodu przez przygniatający ogień artyleryjski. To spowodowało zatrzymanie ataku. Liczne wybuchy artyleryjskie na polu walki. Liczne wybuchy artyleryjskie na polu walki uniemożliwiły ciężkim działom samobieżnym „Ferdynand” rozpoznanie oczyszczonych przez B IV przejść przez pole minowe. Nawet ślady B IV były niewidoczne w cienkiej darni. To spowodowało straty wśród „Ferdynandów” pomimo oczyszczonych przejść w polu minowym. Podczas dalszego ataku wykorzystano 7 (jeszcze sprawnych) B IV. Spośród nich jeden wjechał do okopu zajętego przez piechotę i zniszczył ją, gdy zaatakowano go za pomocą granatów ręcznych. Dwa B IV skierowano na gęsto zalesiony teren utrzymywany przez wroga, przez który nie mogła przejść nasza piechota i tam zdetonowano. Opór (rosyjski) załamał się. Podczas ataku cztery B IV zostały zniszczone przez pociski artyleryjskie. Jeden z nich z uzbrojonym już zapalnikiem eksplodował, a pozostałe spłonęły.

2. Zastosowanie bojowe Panzer-Kompanie (Fkl) 313 współdziałającej z II. Dywizjonem schwere Panzerjäger Regiment 656 przebiegało w podobnych warunkach.

Cztery B IV zostały zniszczone, kiedy jeden z plutonów kompanii przejeżdżał przez nierozpoznane własne pole minowe blisko linii frontu. Dlatego drugi pluton mógł oczyścić tylko jedno przejście przez rosyjskie pola minowe, używając do tego 4 B IV. Ogień artyleryjski (wroga) na pozycję wyjściową (kompanii) doprowadził do eksplozji jednego pojazdu i zapalenia się dwóch innych, które również wyleciały w powietrze.

Niżej podpisany (tj. major Reinelt) nie mógł ściśle określić przyczyn tych strat, ponieważ kierowcy B IV i saperzy zostali

zabici. Podejrzewa się, że zapalniki były już uzbrojone i płonący ładunek wybuchowy spowodował detonację. Inny B IV został trafiony przez artylerię podczas kierowanego drogą radiową podejścia (ku pozycjom rosyjskim) i także eksplodował. Później atak trzech B IV zniszczył stanowiska artylerii przeciwpancernej i jeden bunkier, dzięki czemu odniesiono taktyczny i moralny sukces.



Wrak pojazdu zniszczonego 13 sierpnia 1944 roku w Warszawie na ul. Kilińskiego

3. Zastosowanie bojowe Panzer-Kompanie (Fkl) 312 współdziałającej z schwere Panzer Abteilung 505.

Kompania rozwinęła się przed czołgami „Tiger”, mając za zadanie prowadzenie rozpoznania zgodnie z wymogami taktycznymi i osiągnęła następujące sukcesy: jeden B IV został zdetonowany w odległości 800 m wśród stanowisk 2-3 armat przeciwpancernych, niszcząc (dodatkowo) całą znajdującą się w pobliżu piechotę. Inny B IV został skierowany przeciwko czołgowi T-34, znajdującego się w odległości 400 metrów. T-34 próbował go staranować i został zniszczony podczas eksplozji B IV. Trzy B IV skierowano przeciwko trzem ciężkim schronom bojowym, znajdujących się w odległości 400-600 m i zniszczono je w czasie eksplozji. Jeden B IV posunął się w kierunku schronu bojowego z armatą przeciwpancerną i zniszczył go, pomimo że pojazd stanął w płomieniach 10 m przed schronem. Dwa B IV nakierowano z odległości 800 m na stanowisk armaty przeciwpancernej i działa piechoty, niszcząc oba cele. Jeden B

IV po dotarciu do rosyjskiej pozycji został podpalony „koktajlami Mołotowa”, co spowodowało wybuch. Eksplozja dokonała strasznych zniszczeń. Cztery B IV zostały zniszczone przez ogień wroga przed osiągnięciem celu. W dwóch przypadkach udało się odzyskać urządzenia kontroli radiowej, ale innej spłonęły. Podczas czterech dni walk użyto w sumie 20 B IV”.

[Cytat – Karl Heinz Münch, Combat History of schwere Panzerjäger Abteilung 653, J. J. Fedorowicz Publishing Inc. 1997 rok, strona 51-52]

Rejon Achtyrki, sierpień 1943 roku

po powstrzymaniu niemieckiej ofensywy na łuku Kurskim, większość jednostek wyposażonych w wozy Borgward IV wycofano z frontu wschodniego. W Związku Radzieckim pozostała tylko Panzer-Kompanie (Fkl) 311.

Wspomniana kompania wspierała m.in. w sierpniu 1943 roku działania oddziałów Dywizji Grenadierów Pancernych „Grossdeutschlanf” w rejonie Achtyki:

„Raport o działaniach bojowych B IV, przeprowadzających rozpoznanie w pobliżu (miejscowości) Belsk (na południowy-zachód od Achtyki) 14 sierpnia oraz o zniszczeniu mostu przez b IV, także 14 sierpnia:

1. Zadanie: przeprowadzenie rozpoznania rejonu miejscowości Belsk siłami jednego plutonu pojazdów kierowanych radiem i jednego plutonu grenadierów.

Po zapoznaniu się z warunkami terenowymi oba plutony rozwinęły się w niecce na zachód od miejscowości. Pluton pojazdów kierowanych radiem zajął pozycje wyjściowe od ataku. Pluton grenadierów wspierany ogniem dział szturmowych dotarł na odległość 600 m od zabudowań. Jednocześnie wykorzystano do rozpoznania 3 (pojazdy) B IV, z których jeden dotarł do skraju miejscowości. Wróg otworzył ogień z karabinów i karabinów maszynowych do zbliżających się pojazdów. Był całkowicie

zaskoczony. Grenadierzy posuwający się do przodu znaleźli się pod silnym ogniem moździerzy i artylerii strzelających z rejonu (miejscowości) Kotelwa. Pojazdy wjechały na krótko do miejscowości, jednak szybko wycofały się ponownie na jej skraj i zwolniły zasobniki z materiałem wybuchowym. Następnie wycofano B IV. Po eksplozji ogień nieprzyjacielski zamilkł, co umożliwiło wycofanie się grenadierów (na pozycje wojskowe). Przerwa w ostrzale trwała 5-7 minut.

Realizacja: przeprowadzono nakazane rozpoznanie. Wróg miał wielu zabitych, (ponadto) zostały zniszczone liczne karabiny maszynowe i 3 moździerze.

Straty: brak.

Wnioski: działanie B IV było możliwe tylko dlatego, że w zarówno pojazdy kierujące (Stumrgeschütz 40) jak i B IV zostały wcześniej dokładnie prowadzone. Przegląd techniczny przed każdą akcją wymagał 5-6 godzin. Jeśli pomiędzy przeglądem a akcją odbył się przejazd na nowe pozycje (10 km) lub od przeglądu minęło ponad 12 godzin, istnieje potrzeba przeprowadzenia go ponownie.



Ukształtowanie terenu sprzyjało działaniom B IV. W niecce na zachód od miejscowości było możliwe przeprowadzenie niezbędnego przeglądu technicznego, skrytego przed obserwacją

nieprzyjaciela i przygotowanie do akcji B IV (czas trwania 10 minut). Pagórkowaty teren ograniczył jednak zasięg kierowania pojazdów drogą radiową do 1200 m. Nie było lejów, wąwozów lub lasu.

2. Zadanie: zniszczenie za pomocą B IV mostu w rejonie Chołowdewicza.

Most będący obiektem ataku znajdował się pod nieprzyjacielskim ogniem, dlatego niezbędne do jego zniszczenia było zastosowanie B IV. Pojazd naprowadzano na most ze znajdującej się z tyłu pozycji wyjściowej. Reakcja nieprzyjaciela na pojawienie się B IV była ostrożna i niezdecydowana, co umożliwiło mu wjechanie na most. (Przekazane drogą radiową) polecenie zrzucenia ładunku nie zostało wykonane i musiano odpalić ładunek na pojeździe, niszcząc go całkowicie.

Realizacja: zadanie wykonano w całości.

Straty: Brak.

Wnioski: B IV nakierowany bez trudności (drogą radiową) z pozycji odległej od mostu o 500 m. Wróg był zaskoczony i zachowywał się spokojnie. 18-tonowy most drewniany został całkowicie zniszczony. Jego podpory zostały zniszczone aż do powierzchni wody. Długość mostu wynosiła 25 m.

[Cytat – Walter J. Spielberger, Sturmgeschütze. Entwicklung und Fertigung der s. PaK, Stuttgart, 1991 rok, strona 196-197]

Panzer-kompanie (Fkl) 311 pozostała na froncie wschodnim do wiosny 1944 roku. W maju tego roku jej żołnierzy przewieziono do garnizonu w Eisenach w Niemczech.

Warto w tym miejscu wspomnieć, że Główny Zarząd Wojsk Pancernych Armii Czerwonej odnotował latem 1943 roku pojawienie się nowych niemieckich pojazdów pancernych kierowanych drogą radiową i uznał za konieczne opracowanie metod skutecznej walki z nimi. W pozostałych zaleceniach

odkreślano, że „teletankietka” musi być zniszczona w odległości co najmniej 100 metrów od pozycji piechoty lub 20 metrów od czołgów. Zasadniczym środkiem walki z nimi miały być wielkokalibrowe karabiny przeciwpancerne (kaliber 14,5 mm) oraz artyleria wszelkich kalibrów (przeciwpancerna, polowa). Poza układem jezdnym za szczególnie wrażliwe miejsca w tej konstrukcji uznano: lewy, boczny pancerz kadłuba, mniej więcej od połowy jego długości do końca pojazdu, osłaniający silnik, a po prawej stronie kadłuba boczny pancerz ze stanowiskiem kierowcy osłaniający odbiornik radiowy. Załogom czołgów i dział samobieżnych zalecano, poza niszczeniem „teletankietek” ogniem armaty, energiczne manewrowanie i zjeżdżanie z jej linii ataku.



Anzio-Nettuno, luty-marzec 1944 roku

22 stycznia 1944 roku w rejonie Anzio-Nettuno, miejscowości znajdującej się na południowy-zachód od Rzymu wylądowały wojska amerykańskie i brytyjskie. Aliancki przyczółek utworzony na tyłach linii Gustawa, stanowił istotne zagrożenie dla broniących się na niej sił niemieckich. Wśród jednostek Wehrmachtu: Heeres oraz Luftwaffe skoncentrowanych w lutym wokół przyczółka znajdowały się także trzy kompanie Panzer-Abteilung (Fkl) 301 oraz 3. Kompania schwere Panzer-Abteilung 508 (również wyposażona w wozy Borgward IV, w większości wersję Ausf. B).

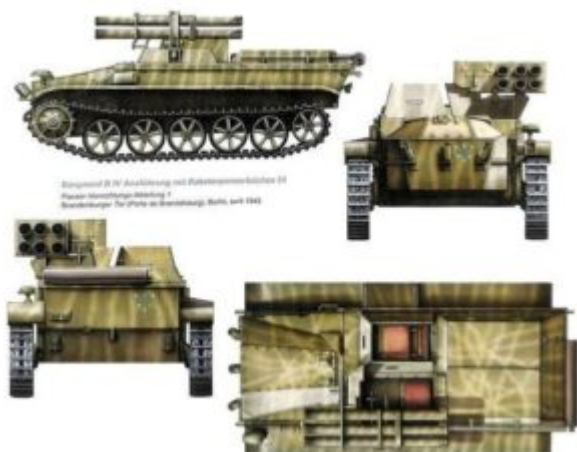
3. Kompania schwere Panzer-Abteilung 508 powstała poprzez

wcielenie do wymienionego batalionu Panzer-Kompanie (Fkl) 313. Dotychczas wykorzystywane czołgi Panzerkampfwagen III zdano i jednocześnie zreorganizowano pododdział zgodnie z etatem K. St. N. 1176 z 28 grudnia 1943 roku. W składzie kompanii znajdowały się następujące pojazdy: w plutonie dowodzenia 2 czołgi ciężkie Panzerkampfwagen VI Ausf. E „Tiger”, w trzech plutonach liniowych, po 4 czołgi ciężkie Panzerkampfwagen VI Ausf. E „Tiger” i po 9 pojazdów nosicieli ładunków wybuchowych Borgward IV. Ponadto kompania dysponowała 9 rezerwowymi wozami Borgward IV. W sumie w kompanii powinno być 14 czołgów ciężkich Panzerkampfwagen VI Ausf. E „Tiger” i łącznie 36 pojazdów Borgward IV.

Wszystkie kompanie wozów Borgward IV uczestniczyły wielokrotnie w lutym 1944 roku w atakach prowadzonych na pozycje alianckie. Nie poniesiono wówczas zbyt bolesnych strat, przykładowo w całym 301. Batalionie utracono tylko 15% pojazdów. Brytyjski raport opisujący użycie wozów Borgward IV:

„B IV jest stosowany do wykonywania przejść w zasiekach z drutów kolczastych i do niszczenia zapór drogowych oraz schronów bojowych. Kierowca dojeżdża pojazdem w pobliże celu, tak blisko jak tylko jest to możliwe. Następnie uruchamia mechanizm kierowania pojazdem drogą radiową i opuszcza go poprzez boczny wjazd. Nadajnik radiowy, sterujący ruchem B IV obsługiwany jest przez żołnierza znajdującego się w pobliżu czołgu, działa samobieżnym lub innym pojeździe. B IV jedzie zygzakiem w kierunku celu. Po dotarciu do niego ładunek wybuchowy jest uwalniany i pojazd wycofuje się na bezpieczną odległość, zanim zapalnik czasowy nie spowoduje eksplozji.

Pojazd w przeciwieństwie do „Goliathów” nie jest sprzętem jednorazowego użytku. Lecz jeśli jest sprzętem jednorazowego użytku. Lecz jeśli istnieje groźba jego zdobycia (przez nieprzyjaciela) kierowca może uruchomić mechanizm samoniszczący.



Kierowca B IV ma bardzo niebezpieczne zadanie do wykonywania. Niemieccy żołnierze nazywające te pojazdy „śmiertelną pułapką” lub „żywą trumną”.

[Cytat – Georg Forty, German Tanks od World War Two, Londyn, 1988 rok, strona 147].

Normandia, 1944 rok

W czerwcu 1944 roku w walkach z siłami alianckimi, które przeprowadziły w Normandii operację desantową z morza i powietrza, wzięły udział dwie samodzielne kompanie: Panzer-Kompanie 315 (Fkl) i Panzer-Kompanie (Fkl) 316. Obie zostały sformowane w Niemczech latem 1943 roku.

Wozy Borgward IV 315. Kompanii skierowano do akcji po raz pierwszy 23 czerwca w rejonie wsi St. Honorine la Chadronnette. Wspierały tego dnia działania Kampfgruppe von Luck z 21. Dywizji Pancerniej. Interesujące, że w jednostce były nie tylko wersje Ausf. B, ale także zmodyfikowane Ausf. A. Mimo pewnych sukcesów, to straty były bardzo znaczące – po tygodniu walk sprawne były tylko następujące pojazdy – 5 dział szturmowych Sturmgeschütz 40 i 19 Borgward IV, dlatego też podjęto decyzję o wycofaniu kompanii z walk.

Natomiast 316. Kompania podporządkowana dowództwu Panzer-Lehr-Division wyróżniała się nietypowym uzbrojeniem i organizacją. W marcu 1944 roku, jako pierwsza jednostka Wehrmachtu,

otrzymała 5 egzemplarzy nowych czołgów ciężkich: Panzerkampfwagen VI Ausf. B „Tiger II”. 19 maja tego same roku w kompanii były następujące pojazdy: w plutonie dowodzenia 1 czołg ciężki Panzerkampfwagen VI Ausf. E „Tiger” oraz Panzerkampfwagen VI Ausf. B „Tiger II”, w 1. Plutonie liniowym 4 czołgi ciężkie Panzerkmapfwagen VI Ausf. B i 1 działo szturmowe Sturmgeschütz 40 oraz 12 wozów Borgward IV, natomiast w 2. i 3. Plutonie liniowym 1 czołg ciężki Panzerkampfwagen VI Ausf. E „Tiger” oraz 4 działa szturmowe Sturmgeschütz 40 i po 12 wozów Borgward IV. Ponadto cała kompania dysponowała 18 rezerwowymi wozami Borgward IV. W sumie w kompanii mogły być 3 czołgi ciężkie Panzerkampfwagen VI Ausf. E „Tiger”, 5 czołgów ciężkich Panzerkampfwagen VI Ausf. B „Tiger II”, 9 dział szturmowych Sturmgeschütz 40 i aż 54 egzemplarze pojazdów Borgward IV. W czasie toczonych walk w Normandii wozy Borgward IV najczęściej wspierały działania niemieckich grenadierów z Panzer-Grenadier-Lehr-Regiment 901. I 902. 19 czerwca 1944 roku na pozycje kompanii uderzyło ok. 40 czołgów alianckich. W dramatycznej walce kompania poniosła bardzo duże straty, zginął jej dowódca, porucznik Meinhardt, a większość dział szturmowych została zniszczona. Rozbitą jednostkę wycofano z linii frontu i przetransportowano w rejon miasta Reims.

W późniejszym etapie (9-10 sierpnia 1944 roku) walk w Normandii, działania niemieckiej 12. Dywizji Pancерnej SS „Hitlerjugend” wspierały wozy Borgward IV z 4. Kompanii Panzer-Abteilung (Fkl) 301. Kompania wycofująca się w drugiej połowie sierpnia 1944 roku na wschód poprzez rejon Falaise poniosła bardzo dotkliwe straty. Ocalałych żołnierzy przewieziono we wrześniu do Eisenach.

Powstanie Warszawskie

Szczególnie interesujące, zwłaszcza dla Polskiej strony może się wydawać użycie bojowe wozów Borgward IV podczas tłumienia przez niemieckie siły Powstania Warszawskiego, które wybuchło

1 sierpnia 1944 roku. Szczególnie ciekawe są tutaj informacje pochodzące z raportów z działań bojowych Panzer-Abteilung (Fkl) 302 w Warszawie latem 1944 roku. Została ona włączona w skład działającej w tym rejonie dotychczas samodzielnie kompanii: Panzer-Kompanie (Fkl) 316., która została następnie przemianowana na 1./Panzer-Kompanie (Fkl) 302, a natomiast Panzer-Kompanie (Fkl) 315 – którą przemianowano na 2./Panzer-Kompanie (Fkl) 302 i Panzer-Kompanie (Fkl) 317 – która została przemianowana na 3./Panzer-Kompanie (Fkl) 302. W sierpniu 1944 roku już na terenie Polski w składzie 302. Batalionu włączono dodatkowo Panzer-Kompanie (Fkl) 311. Zdecydowana większość opancerzonych pojazdów Schwerer Ladungsträger Borgward IV z 302. Batalionu należała do trzeciej wersji produkcyjnej – wariantu Ausf. C.



8 sierpnia 1944 roku czołowe pododdziały Panzer-Abteilung (Fkl) 302 wyruszyły drogą kolejową do ogarniętej walkami stolicy Polski. W nocy z 11, na 12 sierpnia w rejon Warszawy przybyły 1. i 3. Kompania z 302. Batalionu. Wyładowane w Miejscowości Błonie wprost z ramp kolejowych, zostały skierowane w rejon toczących się walk.

Jak już zostało tutaj wspomniane, zastosowanie przez siły niemieckie nosicieli ładunków wybuchowych Borgward IV doprowadziło do jednej z największych tragedii tego powstania. 13 sierpnia 1944 roku wybuchł ładunek o masie 450 kg na ulicy Kilińskiego na Starym Mieście, spowodował śmierć co najmniej 300 żołnierzy i cywili. Jeden z żołnierzy Armii Krajowej – Witold Piasecki pseudonim „Wiktor” wspominał:

„Około godziny 9 z Krakowskiego Przedmieścia rozpoczęły natarcie dwa czołgi, które strzelały w kierunku ul. Świętojańskiej – później Podwała. Spoza tak przygotowanej osłony czołgów wysunął się trzeci, „mniejszy czołg, szarżując wprost na barykadę zamykającą wylot ul. Podwałe. Mimo zmiany kierunku natarcia wysunięta obsada barykady zdążyła obrzucić

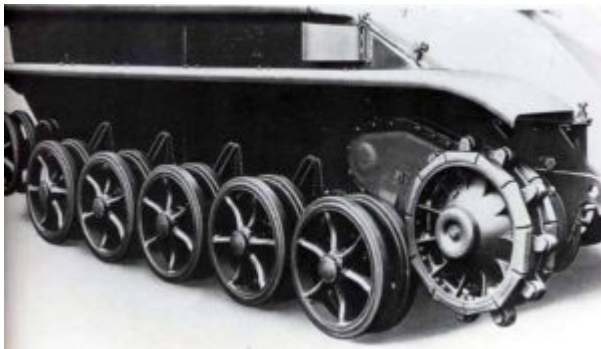
atakującą maszynę butelkami z benzyną. Płonący czołg efektownie „utknął” na barykadzie. Jego kłapa otworzyła się, a jedyny, jak się okazało, członek załogi błyskawicznie wyskoczył i kryjąc się w ruinach, zbiegł w kierunku Senatorskiej. Ucieczka była tak szybka, że obrońcy barykady nie mieli czasu na zamienienie butelek zapalających na peemy. Niemca pogoniła tylko jedna nieskuteczna seria. W myśl zasad walk w mieście, natychmiast rozpoczęto gaszenie czołgu ziemią i piaskiem. Ogień opanowano. (...) Żadne podejrzenia co do unieruchomionego czołgu jeszcze się nie zrodziły. Czołg był wprowadzony w walce, podpalony w akcji i opuszczony przez załogę ze względu na pożar. Powstańcom znane było działanie min samobieżnych „Goliatów”, ale tym razem mieli przed sobą średni pojazd załogowy.

Okres ciszy po wycofaniu się Niemców, obrońcy wykorzystali na oględziny tkwiącego na barykadzie czołgu. Podchorąży „Tur” (Witold Trzeciakowski) przeskoczył barykadę pod jego osłoną i ślizgnął się do środka. Czołg nie był uzbrojony! W tylnej części wmontowane było urządzenie przypominające radiostację”.

Przez kilka następnych godzin nic się nie działo. Jednak około godziny 16 dwóch żołnierzy, prawdopodobnie z kompanii motorowej „Orlęta”. Zgrupowanie „Gozdawa”, podjęto próbę uruchomienia pojazdu. Okazało się, że jest on całkowicie sprawny technicznie i po usunięciu części płyt chodnikowych przed wozem Borgward IV, przejechał na drugą stronę barykady. Wokół zdobycznego pojazdu zgromadził się tłum ludzi. Pojazd niemiecki przesunął się dalej w głąb Starówki. W czasie przejeżdżania przez barykadę na ulicy Kilińskiego z przedniego pancerza zsunął się zasobnik z materiałami wybuchowymi. W pierwszej chwili nic się nie stało i kilka osób usiłowało ją umieścić z powrotem na wozie Borgward IV. Była godzina 18:05.

„Naraz straszna ogłuszająca eksplozja zatargała powietrzem, zatrzęsły się mury. Setki rozerwanych ciał ludzkich, kamienie, drzewa, jak z katapulty wyleciały wysoko w powietrze...”.

[Cytat – Stanisław Podlewski, „Przemarsz przez piekło”, Warszawa 1957 rok, strona 235].



Zawieszenie pojazdu

Przez wiele lat przypuszczano, że powstańcy mieli paść ofiarą perfidnego niemieckiego planu, zgodnie z którym specjalnie podrzucono pojazd pancerny z materiałem wybuchowym przejechanie wozu Borgward IV poza linie obrony, tak by zginąć miało najwięcej oglądających zdobyczą Polaków. Nigdy nie dowiemy się, czy ładunek został odpalony przez Niemców drogą radiową, czy też po prostu zadziałał zapalnik czasowy.

Można jednak przypuszczać taką wersję wydarzeń. Celem ataku niemieckiego nosiciela ładunku wybuchowego była tylko i wyłącznie barykada, po której zniszczeniu do ataku miała ruszyć niemiecka piechota wsparta ogniem z czołgów. Jeśli do niej nie doszło to tylko z powodu awarii urządzeń radiowych lub uszkodzenia zapalnika czasowego. Być może kierujący zdobytym pojazdem powstaniec przypadkowo ruszył dźwignią zwalniającą zasobnik z materiałem wybuchowym i wstrząs po upadku na ziemię uruchomił (lub odblokował) mechanizm detonujący. Bez względu na przyczynę, skutki wybuchu na wąskiej staromiejskiej ulicy były przerażające.

Ataki prowadzone przez wozy Borgward IV w kolejnych dniach nie były już dla powstańców zaskoczeniem. Starano się za wszelką cenę niszczyć pojazdy tego typu przed dostarczeniem przez nie barykad lub bronionych domów. Warto tutaj przytoczyć relację plutonowego Jerzego Schabowicza, opisujące ich ataki na

pozycje Batalionu „Chrobry I”, pomiędzy Arsenalem, a Pasażem Simona w dniu 20 sierpnia 1944 roku: pojazd Borgward IV został unieruchomiony zaledwie 20 metrów od samej barykady po celnym jego trafieniu ze zdobycznej armaty przeciwpancernej:

„Trafiona tankietka (Borgward IV) gwałtownie rzucona została na bok i utkwiała całkowicie na ścianie Pasażu, a następnie stanęła w płomieniach. Zdążyłem jeszcze zauważyć, że w momencie uderzenia tankietki o ścianę Pasażu, z okna na I piętrze tuż nad miejscem, w które uderzyła tankietka, wysunęła się ręka któregoś z kolegów spuszczaająca granat ręczny. Wśród dymu i kurzu zamajaczyła sylwetka ociekającego żołnierza, prawdopodobnie kierowcy.

W zapadającym zmierzchu zauważyliśmy, że na ziemi leży jakiś przedmiot, zapewne część wyposażenia rozbitej tankietki. Kanonierzy „Sław” (Ryszard Chałupiński) i „Hutnicki” (Stanisław Malik) podczołgali się do leżącego przedmiotu, mając za zadanie przymocować do niego zabrane ze sobą liny. Wrócili jednak przynosząc przedmiot w kształcie kieszki naładowanej jakimś materiałem oraz meldując, że na ziemi leży kilka ciężkich bloków.

Po zapadnięciu ciemności bloki przenieśliśmy na naszą stronę barykady, układając je pod arkadami arsenału. Było ich 5 w kształcie trójkątów o wadze według naszego rozeznania około 100 kg każdy”.

[Cytat – Hanna Kuczmierowska, Maciej Piekarski „Niemieckie specjalne środki bojowe w Powstaniu Warszawskim” WPN Nr. 4/1983 strony 183-184].

Jak można tutaj przypuszczać, szczęśliwie dla Warszawskich Powstańców wystrzelony pocisk przeciwpancerny musiał uszkodzić zapalnik i rozrzucić ładunki wybuchowe, uniemożliwiając tym samym zdetonowanie ich drogą radiową.

Pierwsze doświadczenia bojowe jednostki Panzer-Abteilung (Fkl) 302 w walkach na terytorium Warszawy nie zbyt udane.

Podkreślano, że akcje wozów Borgward słabo skoordynowane a atakami jednostek piechoty, czołgów i dział szturmowych nie przynoszą zadowalających rezultatów. Tylko natychmiastowe uderzenie sił piechoty, bezpośrednio po eksplozji materiałów wybuchowych przeniesionych przez wozy Borgward IV umożliwia opanowanie kolejnych domów/kamienic. Jeżeli atak następował za późno i zbyt powoli, dawano czas polskim powstańcom, na otrząśnięcie się z szoku i zajęcie kolejnych pozycji obronnych i powstrzymanie nacierającej piechoty.



Pojawiały się także problemy techniczne, związane ze złym funkcjonowaniem sprzętu radiowego w pojazdach kierujących i w wozach Borgward IV. Można to odczytać fragmentu rozmowy telefonicznej, która odbyła się 17 sierpnia pomiędzy dowódcą niemieckiej 9. Armii – generałem Nikolausem von Vormannem, a generałem Heinzem Guderianem:

- *Generał von Vormann: Panzer-Abteilung (Fkl) 302: niewypał*
- *Generał Guderian: Przyczyny?*
- *Generał von Vormann: Jeszcze nie całkiem jasne. Nie zawsze działa prawidłowo zdalne odpalanie (ładunków wybuchowych) ...*
- *General Guderian: A gdy funkcjonuje dobrze?*
- *Generał von Vormann: Działania są skuteczne.*

Z pewnością prowadzone w Warszawie walki były jednymi z

najcięższych, w jakich uczestniczyli żołnierze z jednostki Panzer-Abteilung (Fkl) 302. Ponocono bardzo duże straty w ludziach i w samym sprzęcie. Oczywiście nie zawsze były to straty bezpowrotne. Warto tutaj jednak podkreślić, że 1 września 1944 roku dowództwo 302. Batalionu dysponowało już tylko 6 sprawnymi działami szturmowych 7,5 cm Sturmgeschütz 40 i 65 nieuszkodzonymi nosicielami ładunków wybuchowych Borgward IV. Tym czasem według przyjętego etatu w czterech kompaniach powinno się znajdować aż 40 dział samobieżnych 7,5 cm Sturmgeschütz 40 i aż 144 egzemplarze wozów Borgward IV.

Po zakończeniu walk, prowadzonych o Stare Miasto, jednostka Panzer-Abteilung (Fkl) 302 walczyła na terenie Śródmieścia, aż w końcu września 1944 roku na terenie Mokotowa (w dniach 24-27 września) i na terenie Żoliborza (w dniach 23-30 września).

Po zakończeniu ostatecznie walk na terytorium Warszawy nastąpił kilku dniowy odpoczynek. 7 października 1944 roku 4. Kompania została wysłana do garnizonu w Eisenach w Niemczech, a pozostałą część sił Panzer-Abteilung (Fkl) 302 skierowano 10 października do Prus Wschodnich.

Ostatnie miesiące wojny

Od października 1944 roku Panzer-Abteilung (Fkl) 302 uczestniczył w ciężkich walkach obronnych na terytorium Prus Wschodnich. Od końca stycznia 1945 roku z uwagi na wielkie straty sprzętu bojowego batalion wykorzystywany był jako batalion zwykłej piechoty. Część niemieckich żołnierzy udało się ewakuować do Niemiec przez Bałtyk.

W styczniu 1945 roku w Eisenach rozpoczęto organizację Panzer-Abteilung (Fkl) 303. Ostatecznie jednak batalion walczył bez wozów Borgward IV jako zwykła piechota zmechanizowana w marcu 1945 roku w rejonie miasta Szczecin, a w kwietniu tego roku na terytorium Berlina.

Borgward IV, które zostały przerobione na ciągniki gąsienicowe

czy opancerzone ciągniki amunicyjne zostały przydzielone w końcu 1944 roku co najmniej do trzech kompanii (w każdej znajdowało się po 15 pojazdów): gep. Minitionsschlepper-Kompanie 801 w składzie: 1. Dywizji Piechoty, gep. Minitionsschlepper-Kompanie 802 w składzie 170. Dywizji Piechoty, gep. Minitionsschlepper-Kompanie 803 w składzie 28. Dywizji Strzelców. Ciągniki amunicyjne ukazały się udane. W jednym z spisanych raportów frontowych, odnotowano, że pojazdy z gep. Minitionsschlepper-Kompanie 803 przewiozły tylko 12 stycznia 1945 roku ponad 14 000 kg amunicji.

56 egzemplarzy wozów Borgward IV, które zostały przerobione na niszczyciele czołgów, przydzielono na początku 1945 roku do Panzer-Vernichter-Abteilung 1. Jednostka składa się z trzech kompanii, a jej dowódcą został kapitan Gross. Część jego batalionu uczestniczyła w walkach w obronie centralnej części miasta Berlin – sfotografowane wraki wozów Borgward IV stały w maju m.in.: w rejonie alei „Unter den Linden” oraz Bramy Brandenburskiej. Zastosowanie bojowe omawianej wersji Borgward IV okazało się natomiast mało udane, głównie z uwagi na znaczną liczbę radzieckiej piechoty osłaniającej czołgi i z powodu niewielkiego zasięgu niemieckich pancerzownic, z których celowanie było mocno ograniczone.

Bibliografia

1. Mariusz Skotnicki, Schwerer Ladungsträger (Sd. Kfz. 301) Borgward IV, Nowa Technika Wojskowa Numer Specjalny 13 (11/2012), Magnum-X
2. Norbert Bączek, 302. Batalion Pancerny (Radio) przeciw Powstaniu Warszawskiemu, Nowa Technika Wojskowa Numer Specjalny 6 (3/2009), Magnum-X
3. <https://pl.wikipedia.org/wiki/Sd.Kfz.301>