

Pancerki Warszawskiego

Powstania

„Starówka”, „Szary Wilk”, „Kubuś”



„Kubuś”

1 sierpnia 1944 roku wybuchło Powstanie Warszawskie. Niedostatecznie uzbrojeni powstańcy wykorzystali każdą zdobyczną na przeciwniku broń, od zwykłych pistoletów począwszy aż po pojazdy pancerne. Wśród tych ostatnich znajdowały się, obok dwóch czołgów średnich Pz. Kpfw. V „Panther” oraz lekkiego niszczyciela czołgów „Hetzer”, również dwa półgąsienicowe transportery opancerzone Schützenpanzerwagen Sd. Kfz. 251. Powstańcy wykonali także własnymi siłami improwizowany pojazd pancerny „Kubuś”.

Transporter opancerzony „Starówka”

Historia zdobycia konstrukcji:



Pojazd „Starówka” w czasie powstania

Jeden z wymienionych pojazdów został zdobyty już w pierwszych dniach Powstania Warszawskiego. Dokładne umiejscowienie tego wydarzenia w czasie jest bardzo trudne do pełnego ustalenia – według różnych relacji samych uczestników., miało to miejsce 5 sierpnia, ale bądź też w dniach 6, 7, lub 8 sierpnia 1944 roku – ta ostatnia data jest według Pana Juliusza Kuleszy, przy czym najbardziej prawdopodobna.

W okolicach Placu Zamkowego znajdowały się następujące siły powstańcze: II pluton sierżanta „Ligonia” – Ludwik Zalewski ze 101. kompanii batalionu „Bończa” Zgrupowania „Róg” przy barykadzie oddzielającej plac od ul. Świętojańskiej, kompanie „Gertruda” i „Harcerska”, obie z batalionu Narodowej Organizacji Wojskowej „Gustaw” z tego samego Zgrupowania – przy barykadzie na ul. Podwale, wreszcie oddział AL (Armii Ludowej) przy barykadzie na ul. Piwnej. Przez Nowy Zjazd wiodła wówczas najwygodniejsza trasa na most Kierbedzia, stąd też bardzo usilne próby Niemców na odrzucenie sił powstańczych z ich pozycji obronnych w rejonie Placu Zamkowego.

Kolejny atak miał miejsce właśnie dnia 8 sierpnia 1944 roku i był wsparty bronią pancerną. Około godziny 16.00 od strony ul. Nowy Zjazd wjechały na Plac Zamkowy dwa niemieckie półgąsienicowe transportery opancerzone. Pierwszy z nich pojechał w kierunku ul. Podwale i przy tamtejszej barykadzie

został zaatakowany przez powstańców z kompanii „Gertruda” i „Harcerskiej”. Natomiast drugi, interesujący nas pojazd został skierowany w kierunku ul. Świętojańskiej. Przejeżdżający w pobliżu Kolumny Zygmunta, transporter półgąsienicowy został obrzucony butelkami zapalającymi przez żołnierzy 101. kompanii „Bończy”, którzy zajmowali stanowiska obok kolumny.

Płomienie powstałe z butelek zapalających, objęły kierowcę niemieckiego transportera opancerzonego, który usiłując zgasić na sobie ogień puścił kierownicę. W wyniku tego transporter jechał jeszcze siłą rozpędu kilkanaście metrów w stronę Zamku, po chwili jednak ostatecznie zatrzymał się na wysokim krawężniku. Załoga wozu próbowała umknąć w kierunku ul. Nowy Zjazd. Przez kilka chwil z Niemcami zwarli się jeszcze w walce wręcz powstańczy z Armii Ludowej z drugiej strony placu, którzy również uczestniczyli w ostrzale niemieckich pojazdów. Po tej krótkiej walce Niemcy zdołali uciec w stronę Pałacu pod Blachą, jednak nie wszyscy – podczas tej ucieczki dwóch członków załogi zginęło, obu prawdopodobnie zastrzelił „Kresowiec” – Andrzej Duma.

Siły powstańcze z II plutonu 101. kompanii obsadzający placówkę w budynku na rogu ulic Świętojańskiej i Placu Zamkowego zdołali ugasić pożar. W trakcie tej czynności podchorąży Tadeusz Ostrowski – ps. „Jakub” został wzięty przez innego powstańca za Niemca i raniony, po czym okazało się, że pojazd jest prawie nieuszkodzony. Wśród Polaków znalazło się dwóch żołnierzy broni pancernej, którzy brali udział w walkach we wrześniu 1939 roku. Uruchomili oni niemiecką zdobycz i przez wykonany przez resztę oddziału wąski przesmyk w barykadzie, wjechali wozem na Stare Miasto. Transporter objeżdżający Starówkę wzbudził niemałą radość mieszkańców wśród powstańców, zaś zwiększył wiarę we własne siły.



Pojazd który gra powstańczą „Starówkę”

Po zakończeniu objazdu, pojazd znalazł schronienie w bramie dzwonnicy Królowej Anny Jagiellonki, która znajdowała się u zbiegu ulic Dziekana i Świętojańskiej przy Katedrze Św. Jana. Sam wóz nie był uzbrojony, ale w środku znaleziono ciężki karabin maszynowy, kilka karabinów, pistoletów, granatniki przeciwpancerne i dużą ilość granatów i amunicji, a także miny i materiały wybuchowe. Zdobycz ta bardzo pokaźnie zwiększyła arsenał posiadany przez powstańców. Warto tutaj wspomnieć, że prawdopodobnie drugi karabin maszynowy wraz z dwoma, trzema karabinami maszynowymi i jednym granatnikiem przeciwpancernym padło wcześniej łupem żołnierzy z Armii Ludowej (AL).

Z analizy zachowanych Zdjęć archiwalnych z Powstania Warszawskiego, wynika to, że pojazd ten był w wersji Sd. Kfz. 251/1 Ausf. D. Nie posiadał przednich błotników, natomiast posiadał osłonę na przedni karabin maszynowy, podstawę na drugi karabin zamontowaną z tyłu przedziału bojowego oraz linię holowniczą nawiniętą na przednich hakach.

Na stojącej w bramie transporterze zostały umieszczone powstańcze znaki rozpoznawcze. Na czołowym pancierze namalowano dużego białego orła w koronie, pod nim biało czerwone pasy na wzór polskiej flagi, po lewej stronie zaś koło z szachownicą, będące przedwojennym znakiem polskiej broni pancernej. Bardzo trudno obecnie stwierdzić z całą pewnością, jakie barwy posiadał. W literaturze przedmiotu zajmującą się Powstaniem

Warszawskim można znaleźć dwie wersje: czarno-pomarańczowa lub biała i czerwona. Na obu bokach kadłuba umieszczono biało-czerwone szachownice i bliżej tyłowi kadłuba, następnie numer kompanii – „101”. Taki sam numer znajdował się po lewej stronie tylnej ściany. Pod nim namalowano ponownie znak polskiej broni pancernej. Pośrodku rzeczowej ściany wymalowano dużą szachownicę, ponad którą został umieszczony napis „STARÓWKA”, pod nią zaś napis „Barykada 5”. Po prawej stronie na wysokości numeru „101” znajdował się biały orzełek, lekko wydłużony w pionie. Do pancerza osłaniającego silnik transportera przymocowano również biało-czerwony proporzec.

Zdobyty wóz bojowy początkowo był trzymany w bramie, gdzie mogli go oglądać przechodzący mieszkańcy Warszawy, dla których sam fakt jego pozyskania, miał znaczenie przede wszystkim moralne. Prawdopodobnie w późniejszych dniach (od około 10 sierpnia 1944 roku), pojazd został wmontowany w barykadę powstańczą Nr. 5, położonej na ul. Świętojańskiej. Nie wiadomo niestety nic, o akcjach bojowych z jego udziałem, ale mógł uczestniczyć w wymianie ognia z siłami przeciwnika. Mogą to potwierdzać fotografie zrobione tuż po zakończeniu walk i zdobyciu Starego Miasta przez siły niemieckie pokazują, że sam wóz był znacznie uszkodzony. Istnieje również możliwość, że zniszczeń dokonano celowo, by Niemcy nie odzyskali go, w stanie nadającym się do dalszego użycia bojowego.

Po zdobyciu przez siły niemieckie Starówki, transporter został przetransportowany na ulicę Wierzbową przed pałac Bruhła. Co się z nim potem stało jest po dziś dzień niewiadome.







W zbiorach warszawskiego muzeum znajdują się dwa transportery opancerzone Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D. Pierwszy z nich został pozyskany z Wytwórni Filmów Dokumentalnych z Łodzi w lutym 1973 roku. Drugi pojazd tego typu służył zatonął w Pilicy w czasie nieudanej próby przejechania przez zamrożoną rzekę w dniu 17 stycznia 1945 roku. Transporter wydobyto z wody w czasie akcji w dniach 29-31 marca 1989 roku, przeprowadzonej przez Muzeum z udziałem pływaczy z klubu "Archimedes" z Piotrkowa Trybunalskiego oraz żołnierzy 2. Berlińskiego Pułku Zmechanizowanego ze Skierniewic.

Sd. Kfz. 251/1 – Muzeum Wojska Polskiego, Warszawa

Podstawowe dane taktyczno-techniczne: Sd. Kfz. 251/1

- Załoga wozu: Kierowca i dowódca wozu z przodu + dziesięciu żołnierzy desantu
- Wymiary konstrukcji:
 - – długość całkowita; 5800 mm
 - – wysokość; 1750 mm
 - – szerokość; 2100 mm
 - – rozstaw gąsienic; 1600 mm
 - – prześwit kadłuba; 320 mm
- Masa bojowa: 9000 kg
- Masa użyteczna: 1500 kg
- Zasięg maksymalny na drodze: do 300 km
- Zasięg maksymalny w terenie: do 150 km
- Prędkość maksymalna na drodze: 52,2 km/.h
- Promień skrętu wozu: 11 metrów
- Średnie zużycie paliwa na drodze: 40-45 dm³
- Średnie zużycie paliwa w terenie: 80 dm³
- Pokonywane przeszkody terenowe:
 - -wzniesienia; 24 stopnie
 - – ściany pionowe; do 420 mm
 - – brody; do głębokości 500 mm

- – rowy/okopy; do szerokości 2000 mm

Transporter opancerzony „Jaś” – „Szary Wilk”

Historia zdobycia konstrukcji:

Drugi, zdobyty przez Warszawskich Powstańców półgąsienicowy transporter opancerzony z Grupy „Krybar”, zajmujący stanowiska w jednym z domów przy ulicy Bartoszewicza. 14 sierpnia przed południem zostali oni zaalarmowani informacją o zbliżającym się w ich kierunku niemieckim półgąsienicowym transporterze opancerzonym. Jego zdobycie opisał Włodzimierz Rosłonec:

„Między godziną 11.00, a 12.00 na posterunek 107. plutonu 2. kompanii VIII Zgrupowania, mieszczący się w domu przy ul. Bartoszewicza wpadł zadyszany łącznik kompanii strzelec „Felek” (Witold Motyl), wołając do czuwających na tym posterunku strzelców „Wojdy” (Alojzy Motyl) i „Siwka” (Kazimierz Rybczyński); Od strony Krakowskiego Przedmieścia i Kopernika Jedzie Czołg! „Wojda” wysunął się bardziej za framugę okna, rzeczywiście zobaczył szybko zdążający w ich kierunku pojazd, ale nie czołg, lecz samochód opancerzony. Zaalarmowane zostały inne posterunki. Ze zbliżającego się wozu pancernego jakaś kobieta wołała: „nie strzelać, tu moi!”. „Wojda” odbezpieczył granat i rzucił w kierunku samochodu. Z innych posterunków zaczęły padać na ulicę butelki z benzyną, odezwały się karabiny i pistolety maszynowe. Na jezdni wokół niemieckiego samochodu pancernego wybuchały języki ognia, pokazywały się kłęby dymu. Por. „Jaś”, dowódca 2. kompanii wydał rozkaz przerwania ognia. Żołnierze 2. kompanii wylegli na ulicę, kierując się w stronę stojącego w kłębach dymu samochodu. Na chodniku leżał podoficer SS z raną na lewym boku. Kobieta wołająca z samochodu, która jak się okazało – była niemiecką sanitariuszką i dwaj inni SS-mani, korzystając z zasłaniających widok kłębow dymu, uciekli w kierunku

Uniwersytetu. Okazało się, że był to półgąsienicowy transporter opancerzony (Schützenpanzerwagen) należący do oddziału grenadierów pancernych z dywizji SS „Wiking”. Miał dotrzeć do uniwersytetu z instrukcjami i rozkazami dla dowódcy załogi niemieckiej”



Zdobyty Sd. Kfz. 251 w przelocie na ulicy Tamka. Oficerem z pistoletem MP 40 jest pierwszy dowódca schwytanego pojazdu Adam Dewicz (ps. Szary Wilk). Po jego śmierci transporter został nazwany jego pseudonimem.

„(...) Dowódca wozu, zdobytego przez powstańców, po wyjechaniu z ul. Krakowskiej na Krakowskie Przedmieście, zmylił trasę. Zamiast skręcić w bramę Uniwersytetu, pojechał dalej i wjechał w ul. Kopernika, następnie nie dojeżdżając do barykady, skręcił w lewo i znalazł się na ul. Bartoszewicza”.

Fakt zdobycia niemieckiego pojazdu został również opisany w „Barykadzie Powiśla” Nr. 10 z 16 sierpnia 1944 roku, gdzie czytamy tam:

„14. VIII. Godz. 9-ta rano. Przed balkon jednego z domu zajeżdża niemiecka pancerka. Nasz dowódca zakazuje używać granatów, chcąc zachować samochód w stanie używalności. Lecą dwie butelki do środka wozu. Załogę wozu obejmują płomienie. Niemcy wyskakują. Jest tam 3-ch SS-manów i kobieta. Zapewne „Blitzmädel”. Szofer jeszcze siedzi w wozie. Podprowadza pancerkę dalej. Tam sypią się na pancerkę granaty. Wyskakuje i szofer. Chłopcy nie uważają na to, że Niemcy ukryli się w pobliżu i że wóz znajduje się w polu obstrzału jednego z

największych bastionów npla – rzucają się na wóz po broń, amunicję, hełmy i inny sprzęt wojskowy. Krótkie sprzeczki a to, kto pierwszy, kto chwyci broń. W sposób stanowczy robi porządek dowodzący oficer.”.

„Niemcy, którzy wyskoczyli z wozu – ociekają w kierunku swojego bastionu. Ociekają bez bluz, które zrzucili z siebie. Lizał je ogień. Do niewoli dostał się sierżant dywizji SS „Wiking” – ciężko ranny.”.

Gdy tylko ugaszono pojazd, okazało się, że zdobyczą jest półgąsienicowy transporter opancerzony/ Posiadane źródła ikonograficzne wskazują na wersję transportera Sd. Kfz. 251 Ausf. D o numerze rejestracyjnym SS 946114. Dzięki znajdującym się na wozie oznaczeniom można założyć, że sam pojazd należał do kompanii radiowej – Funk-Kompanie 5. Pancernego Dywizjonu Łączności – 5. SS-Panzer Nachrichten Abteilung; 5. Dywizji Pancerniej SS „Wiking” – 5. SS-Panzer Division „Wiking”. Kwestią sporną pozostaje natomiast jaka była to dokładniej wersja samego transportera, z których w grę wchodzi następujące wersje: Sd. Kfz. 251/1, Sd. Kfz. 251/3 i Sd. Kfz. 251/6. Wozy te wyposażone w radiostacje oraz elementy wnętrza przedziału bojowego, wskazują raczej na wóz łączności Sd. Kfz. 251/3 lub wóz dowodzenia Sd. Kfz. 251/6, jednak z naciskiem na ten pierwszy wariant.

Przy okazji warto wspomnieć, że bardzo podobny pojazd – Sd. Kfz. 251/3-IV Ausf. D, o nazwie własnej „Rosi” został wydobyty w lipcu 1996 roku z rzeki Pilicy. Został on odrestaurowany i sprowadzony do stanu jezdnego. Obecnie znajduje się on w Tomaszowie Mazowieckim, ponadto bierze on udział w różnych imprezach rekonstrukcyjnych.

Powracając jednak do 1944 roku w Warszawie, zdobyczny wóz został umieszczony w bramie przy ul. Bartoszewicza 5. W środku zostały znalezione trzy karabiny maszynowe z amunicją, z czego jeden ciężki i dwa ręczne oraz zapasową szybę pancerną, które została później wykorzystana w improwizowanym samochodzie

pancernym „Kubuś”. Dowódca Grupy – „Krybał” – Cyprian Odorkiewicz, przydzielił go do Kolumny Motorowej „Wydra” VIII Zgrupowania. Dowódca 2. kompanii porucznik „Jaś” – Jan Jasieński, przekazał pojazd dowódcy Kolumny – porucznikowi „Aspirze” – Wacław Jarzębowski, po czym kierowcy Kolumny, odprowadzili go częściowo rozebrana barykadą na Powiśle. Po umocowaniu na nim biało-czerwonego sztandaru, wóz odbył defiladę ulicami Kopernika i Tamką, niszcząc przy okazji część puszek imitujących miny. Już następnego dnia kapral podchorąży „Malarz” – Stanisław Kopf, zastąpił niemiecki krzyż belkowy biało-czerwoną szachownicą. Transporter posiadał kolor piaskowozielony, a jego pancierz był lekko wgnieciony na lewym boku, tuż za krzyżem belkowym. Transporter został nazwany „Jaś”, ale prawdopodobnie wśród żołnierzy zwany jako „Wiking”. Z zachowywanych zdjęć wynika, że sprzęt radiowy został usunięty z wnętrza, zapewne w celu zapewnienia miejsca liczniejszej załodze (desantowi).



20 sierpnia 1944 roku odbyło się uroczyste poświęcenie samochodu. Miejscem postoju „Jasia”, podobnie jak pozostałych pojazdów należących do Kolumny Motorowej „Wydra”, były ogrody przy ul. Okólnik znajdujące się na tyłach konserwatorium. Miejsce to wybrano nieprzypadkowo. Sam ogród był porośnięty dosyć gęsto drzewami, których korony skutecznie dawały maszynom osłonę przed nieprzyjacielem.

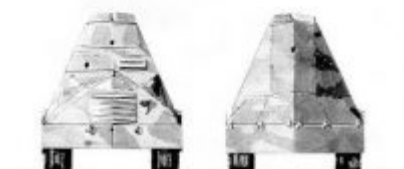
Kilka następnych dni spędzono nad dostosowaniem transportera do walki w mieście. Prowadzono je w warsztacie Oddziału

Umocnień Grupy u zbiegu ulic Tamka i Topiel, a kierował nimi sierżant inżynier „Inżynier Jan” – Walerian Bielecki. Aby zażegnać niebezpieczeństwo zrzucenia do odkrytego od góry przedziału bojowego wozu granatów, z blach pancernych, które zostały znalezione w Fabryce Kas Pancernych „Bothe”, znajdującej się przy ul. Kopernika 5/7, gdzie wykonano dwuspadową, daszkowaną osłonę przedziału bojowego, w postaci dwóch klap zamontowanych wzdłuż burt na zawiasach, dla przeprowadzenia łatwiejszej ewakuacji załogi otwieranych i opuszczanych na boki (właściwe wejście znajdowało się z tyłu pojazdu. Ze szczelin powstałych pomiędzy standardowym pancernem, a dorobionymi klapami można było prowadzić ogień. Dorobiono też osłony pancerne na przednie koła. Zwieszono na łańcuchach.

Improwizowany Samochód Pancerny „Kubuś”

Historia konstrukcji:

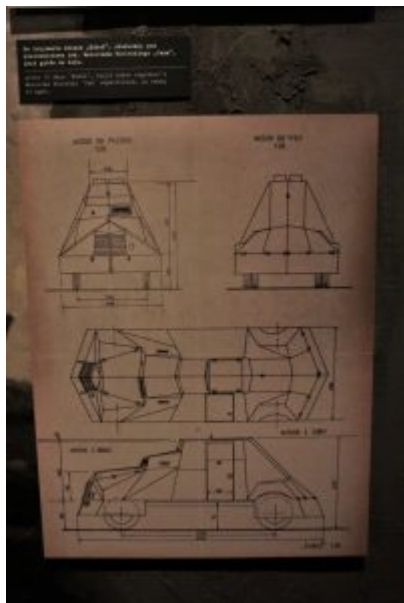
Informacje o powstaniu i działaniach bojowych „Kubusia” zawdzięczamy Kazimierzowi Satorze, który ustalił ją na podstawie powstańczych wspomnień. A więc koncepcja zbudowania improwizowanego pojazdu opancerzonego, powstała w Elektrowni Miejskiej Warszawy, znajdującej się przy ul. Elektrycznej, decyzję podjęto natomiast w Dowództwie Grupy „Krybar” na Powiślu. Za całą improwizacją stali kapitan „Cubryna” – inżynier Stanisław Skibniewski, dowodzący obroną Elektrowni i kapitan „Krybar”. Również jest wiadomy cel jego powstania. Otóż od chwili zdobycia 2 sierpnia 1944 roku, Elektrownia była pod ciągłym ostrzałem sił niemieckich. Szczególnie w rejonie znaki dawał się ostrzał niemiecki, prowadzony z położonego w pobliżu Uniwersytetu Warszawskiego. I sama improwizowana pancierka miała od samego początku posłużyć właśnie o walkę w celu zdobycia kompleksu budynków Uniwersytetu.



Wstępne przymiarki do zbudowania improwizowanej panczerki, podjął się w pobliżu podporucznika „Kaczka” – inżynier Edmund Frydrych. Jego zamysłem od samego początku było opancerzenie podwozia samochodu ciężarowego – wyłożenie boków stalowymi płytami. Na ten cel otrzymał on od Elektrowni samochód ciężarowy Chevrolet. Kontrowersję do dziś budzi, jaką jego wersję zastosowano do budowy pojazdu pancernego. W większości dostępnych publikacjach są dostępne informacje, że był to model Chevrolet 157. Inaczej twierdzi Pan Antoni Ekner, gdzie według niego był to samochód ciężarowy Chevrolet 155. Pojazd został zabrany przez podporucznika „Kaczkę” do warsztatu na Tamce. Zanim jednak przystąpił on do pracy, 8 sierpnia został on oddelegowany do swoich wcześniejszych obowiązków kwatermistrza, jego miejsce zajął natomiast sierżant inżynier „Inżynier Jan”. Ten 10 lub 11 sierpnia 1944 roku wypożyczył z obsługi Elektrowni spawacza „Gryfa” – Antoni Nowakowski, wraz z odpowiednim do tego sprzętem.

„Inżynier Jan” miał do swojej dyspozycji również „Stacha” – Stanisław Kwiatkowski, wraz z jego całym warsztatem. Nad wszystkim czuwał „Globus” – Józef Fernik. Nieco później „Gryfa” w roli spawacza zastąpił „Szczepko” – Adolf Leszek. W tych pracach uczestniczyli również: „Młot” – Jerzy Rogoziński, „Róg” – Tadeusz Hornziel, „Smoluch” – Julian Bratys, „Fiat” – NM, sierżant „Szparagus” – Aleksander Walentynowicz,

łączniczka „Halina” – NK, goniec „Tygrys” – Józef Ambroziak, inżynier Choiński, Kwiatkowski, czy też wartowniczką warsztatu – „Danusia” – Danuta Owsikówna. Ostatnia trójka niestety niedługo później zginęła.



Muzeum Powstania Warszawskiego

Większość pancerza nowego pojazdu wykonano za pomocą spawarki elektrycznej, korzystając z okazji, że działała Elektrownia. Stamtąd też otrzymano część płyt stalowych, jednak po umocowaniu okazało się, że ich ilość jest mocno niewystarczająca. Kolejne płyty stalowe zostały pozyskane ze wspomnianej wcześniej Wytwórni Kas Pancernych „Bothe”, dalsze zostały wymontowane z innego zdobycznego samochodu – półpancernego używanego przez Niemców Chevroleta 157. Zaopatrzeniem w inne niezbędne elementy, zajmowały się specjalnie powołane do tego celu drużyny. Wykorzystywane do budowy pojazdu płyty stalowe posiadały grubość 5 i 6 mm, były jednak słabej jakości. Wskutek przeprowadzonych testów (do płyt po prostu strzelano), płyty te postanowiono umieścić w dwóch warstwach, ułożonych pod jak największym kątem, Pusta przestrzeń pomiędzy warstwami płyt stalowych. Projektując sam pancerz, nieco zbyt optymistycznie, duży nacisk położono na czynnik samego zaskoczenia, który pozwoliłby na podjechanie jak najbliżej do niemieckich stanowisk i wysadzenie

przewożonego desantu (przy wycofywaniu się ogień z większego dystansu nie byłby zbyt groźny dla improwizowanej pancerkii) oraz z tego samego względu, brak przeciwdziałania nieprzyjaciela z bronią przeciwpancerną. Mocno spadzista, górna część pancerkii sprawiały, że rzucone przez przeciwnika granaty nie były zbyt groźne dla załogi pancerkii.

Budowa samego wozu rozpoczęła się około 11 sierpnia ciągnęła się do 23 sierpnia – do ostatniej chwili natomiast prowadzono różne prace wykańczające. W podstawowych kwestiach opierano się o – posiadaną instrukcję wojskową „Czołg Renault” z 1921 roku. Ponieważ była to konstrukcja w pełni improwizowana, posiadała wiele mankamentów, których oczywiście nie można było uniknąć. Samochód pancerny otrzymał jedyne wejście/wyjście w podłodze wozu. Były to dwie kłapy otwierane od wewnątrz. Było to oczywiście mocno uciążliwe dla samego człowieka, a jeszcze gorzej mieli żołnierze desantu, którzy były dodatkowo mocniej obciążeni przenoszonym wyposażeniem i uzbrojeniem. Także wskutek przestrzelenia którejkolwiek z opon mógł doprowadzić do dodatkowego zmniejszenia prześwitu samego wozu. Dodatkowo wchodzenie do wozu było możliwe tylko do stojącego samochodu, który nie znajdował się pod ostrzałem. Oczywiście początkowo takie rozwiązanie miało stanowić wyjście/wejście awaryjne dla samej załogi i desantu, a główny właz miał się znajdować na tylnym pancerciu, położony pod kątem 50 stopni. Jednak nie było czasu na rozwiązanie problemów z jego ułożeniem i otwieraniem, dlatego ostatecznie pozostawiono tylko właz awaryjny.

Koła otrzymały osłony pancerne. Boczne były skręcane za pomocą śrub, przednie i tylne zawieszono na zawiasach. W ten sposób zamocowania osłon umożliwiało dostanie się i wydostanie członków pojazdu do i z niego. Kierowca prowadzący pancerkę posiadał mocno ograniczone pole widzenia – posiadał on szparę o szerokości 10 cm i długości 30 cm, przy czym wewnętrzna szczelina posiadała szerokość 490 cm i długość 30 cm. W pancerciu górnym znajdował się luk dla strzelca, którego dwie pokrywy uchylały się na boki opadając na boki kadłuba. Przed

łukiem umieszczono tarczę ochronną z odpowiednim otworem. W przedniej płycie oraz płytach bocznych zostały wycięte dodatkowe otwory strzeleckie przeznaczone do prowadzenia ognia przez żołnierzy desantu. Dodajmy fakt, że z powodu podwójnego pancerza, także i ten sposób prowadzenia ognia z broni strzeleckiej był mocno utrudniony. Także bardzo szybko okazało się, że posiadany silnik z ciężarówki Chevroleta posiadał zbyt małą moc jak na ciężar, który miał dźwigać i podczas jazdy zbyt szybko się przegrzewał.









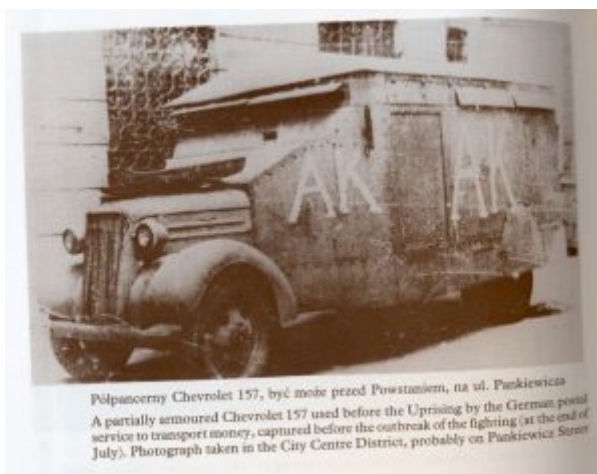
Muzeum Powstania Warszawskiego

Pojazd ostatecznie ukończono w porannych godzinach 23 września, kiedy pojazd otrzymał nazwę własną, na cześć zabitej przez Niemców żony „Globusa”, która była nazywana „Kubusiem”. Pancerka wraz ze wspomnianym „Jasiem” – późniejszym „Szarym Wilkiem”, stworzyła oddział nazwany plutonem pancernym Kolumny Motorowej „Wydra”, – dowodzony przez plutonowego podchorążego „Szarego Wilka” – Adam Dewicz. Samochód otrzymał również kamuflaż – ja jednolity kolor szaroniebieski z blach stalowych, został naniesiony kamuflaż mający imitować gruz uliczny i szarość jezdni. Na bokach osłony silnika została umieszczona nazwa własna pojazdu, namalowanymi białymi,

drukowanymi literami „Kubuś”.

Oczywiście budowa samego pojazdu została ogłoszona w prasie powstańczej. Na łamach gazety „Robotnik – centralny organ PPS-WRN” nr 29, wydanej dnia 22 sierpnia 1944 roku, gdzie w wyłożonym artykule – „Powstanie produkuje własną broń” – napisano: „(...) Jeden z warszawskich inżynierów przy pomocy wykwalifikowanych majstrów, przerobił w ostatnich dniach samochód ciężarowy na pierwszy polski samochód szturmowy A. K. Wykonawcy podjęli pracę z własnej inicjatywy i na własny koszt. Samochód opancerzony jest blachami stalowymi w dwóch warstwach z 5-cio cm odstępem. Opancerzenie odznacza się specjalnymi właściwościami; przy próbach stwierdzono, że nie przebija ich pocisk przeciwpancerny z karabinu maszynowego. Uzbrojenie nowo wytworzonego samochodu pancernego składa się z ciężkiego karabinu maszynowego (faktycznie był to ręczny karabin maszynowy 7,62 mm DP obr./wz. 27) z możliwością obrotu do 180-ciu stopni. Niebawem nastąpi produkcja dalszych samochodów szturmowych. Poświęcenie pierwszego polskiego samochodu szturmowego produkcji walczącej Warszawy odbyło się w niedzielę w obecności czynników wojskowych.”.

Półpancerny Chevrolet 157



Półpancerny Chevrolet 157, być może przed Powstaniem, na ul. Pankiewicza
A partially armoured Chevrolet 157 used before the Uprising by the German postal service to transport money, captured before the outbreak of the fighting (at the end of July). Photograph taken in the City Centre District, probably on Pankiewicz Street

Historia konstrukcji:

Przy okazji omawiania wyżej wymienionych pojazdów, należałoby

dodatkowo wspomnieć o innym pojeździe pancernym, a faktycznie półpancernym, 3-tonowym samochodem ciężarowym Chevrolet 157. Był on napędzany silnikiem gaźnikowym, sześciocyndrowym o mocy maksymalnej 87 KM przy 3200 obr./min. Omawiany wóz został zbudowany w Koncesjonowanej Wytwórni Samochodów Pancernych, będącej oddziałem Towarzystwa Przemysłowego Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein”, niewykluczone zaś, że powstało tam więcej takich maszyn Pancerka koloru ciemno-stalowego, była używana przez oddział niemieckiej poczty w Warszawie do przewozu pieniędzy – bankowóz.

Pojazd ten przypuszczalnie 24 lipca stał się zdobyczą powstańców z Oddziału Dywersji Bojowego Odwodu I „Śródmieście” Okręgu Warszawskiego AK. Przejęto go gdzieś na trasie pomiędzy Poczta Główną – Plac Napoleona 5, a Urzędem Pocztowym Nr. 5 – Krakowskie Przedmieście 79. Pojazd został następnie ukryty w Warsztacie przy ul. Pankiewicza 4. W służbie powstańczej otrzymał on oznakowanie dużych białych liter „AK” na bokach szoferki i opancerzonej budy.

Bankowóz miał być użyty podczas szturmu na gmach byłej Polskiej Akcyjnej Spółki Telefonicznej przy ul. Zielnej do przewiezienia drewnianych przełazów po których miały pokonać barykady zdobyczne czołgi niemieckie Pz. Kpfw. V „Panther” ze Zgrupowania „Radosław”. W pierwszej połowie sierpnia pojazd znajdował się na podwórzu szkoły przy ul. Szkolnej i tam został trafiony bombą lotniczą. Powstały wybuch ustawił pojazd w pozycji pionowej, z przodem skierowanym ku górze, sięgającym pierwszego piętra domu przy ul. Szkolnej 2. Płyty, jakimi był opancerzony posłużyły do budowy właśnie wspomnianego wyżej „Kubusia”.

Atak przeprowadzony na Uniwersytet dnia 23 sierpnia

Już w pierwszych dniach powstania, została przeprowadzona próba zdobycia obsadzonego, przez duże siły niemieckie

Uniwersytetu Warszawskiego. Sam szturm jednak się nie powiódł. Znajdujące się tam siły nieprzyjaciela kontrolowała dużą część Powiśla, w tym samym Elektrownię, dlatego zdecydowano się na przeprowadzenie kolejnego ataku, który został zatwierdzony dnia 20 sierpnia 1944 roku. Miały brać w nim udział pododdziały: VIII Zgrupowania, a więc 107., 108. i 109. plutony 2. kompanii, kompania z Kolumny Motorowej „Wydra”, 119. pluton saperów VIII Zgrupowania, gdzie wydzielone elementy III Zgrupowania, oddział z Elektrowni i dwie drużyny z Tajnych Wojskowych Zakładów Wydawniczych.

Plan zakładał uderzenie pozorowane od strony ulicy Browarnej, a w tym samym czasie główne natarcie miały wykonać samochody pancerne atakujące od strony Krakowskiego Przedmieścia główną bramą uczelni, wraz z towarzyszącymi im powstańcami. Po przejechaniu na teren obiektu, wozy bojowe miały ogniem wesprzeć atakujących powstańców z 2. kompanii. Następnie do właściwej akcji mieli łączyć się żołnierze zajmujący stanowiska od ul. Browarnej. Przeprowadzony szturm na Uniwersytet miał być chrztem bojowym pancerek z Kolumny Motorowej – „Jasia” i „Kubusia”. Przy okazji miały one stanowić ubezpieczenie ataku na zajętą przez Niemców Komendę Policji.

23 sierpnia o godzinie 3.00 oddziały piesze wyszły na pozycje wyjściowe. Akcji powstańczych samochodów rozpoczęła się przed świtem o godzinie 4.00. Plutonem dowodził plutonowy podchorąży „Szary Wilk”. Transporter „Jaś” był uzbrojony w brytyjskiego Piata, karabin maszynowy – najprawdopodobniej Maschinengewehr 34, plecakowy miotacz ognia oraz broń osobistą załogi, w której skład wchodził „Szary Wilk”, strzelec „Atu” (NM) jako kierowca, kapitan podchorąży „Sylwek” – Henryk Cichowski, kapral „Karp II” – Ryszard Majewski, kapral „Pieczywek” – Włodzimierz Konaszczuk, kapral „Okoń” (NM), podchorąży „Mały Dżo” – Józef Kulesza, starszy strzelec „Biały” – Tadeusz Rostkowski, starszy strzelec „Grom” – Stanisław Romaszewski, strzelec „Norbert” – Jerzy Wagner, strzelec „Lew” – Feliks

Arak, strzelec „Ryk” – Henryk Dąbrowski i strzelec „Orzech” – Jerzy Brygiewicz.



Kpt. Cyprian Odorkiewicz „Krybar” d-ca zgrupowania „Powiśle” (po prawej) na inspekcji po zdobyciu niemieckiego transportera „Szary Wilk” w ogrodach na Okólniku. Por. Wacław Jastrzębowski „Aspira” prezentuje naszywkę SS-mana z dywizji „Viking”.

Z kolei załogę samochodu pancernego (transportera opancerzonego) „Kubuś” stanowili: dowódca plutonowy podchorąży „Miś” – Tadeusz Zieliński, kierowca wozu sierżant „Anastazja” – Fijałkowski, strzelcy: kapral podchorąży „Witold” – Andrzej Rutkowski, kapitan podchorąży „Malarz”, kapitan „Brześć” – Roman Guziński, starszy strzelec „Jaskółka” (NM), starszy strzelec „Doliwa” – Jerzy Bardurski, strzelec „Głowacz” – Krzysztof Boruń, strzelec „Świerszcz” – Stefan Świergosz, strzelec „Kurier” – Jan Wojtaszek, strzelec „Jasiu” (NM), strzelec „Orzeszek” (NM). Uzbrojeniem samochodu pancernego (transportera) był ręczny karabin maszynowy Diegtariewa kalibru 7,62 mm oraz plecakowy miotacz ognia i broń osobista powstańców.

Dzięki już powoli zalegającym ciemnościom, oba pojazdy podjechały niezauważone pod żelazną bramę uczelni. Przejeżdżające obok Komendy Policji panczerki, Niemcy wzięli prawdopodobnie za własne pojazdy, gdyż nie otworzyli do nich ognia, podobnie zresztą zachowała się początkowo nieprzyjacielska załoga schronu, ułokowanego obok wjazdu na

teren uniwersytetu. Dzięki temu większa część załóg pancerek zdołała wysiąść bez strat własnych i przystąpić do próby wysadzenia bramy głównej ładunkami wybuchowymi. Dwukrotnie okazało się to nieskuteczne, podobnie jak podejmowane wysiłki staranowania jej za pomocą „Jasia”. W tym samym czasie „Kubuś” zawadził dolnym pancierzem jednej strony kadłuba o wysoki krawężnik i chwilowo utknął. Po unieszkodliwieniu za pomocą ręcznego miotacza ognia schronu, przyszła kolej znowu na bramę główną. Ostatecznie do jej sforsowania użyto brytyjskiego Piata, którego pocisk przebił w niej dziurę o średnicy około 80 cm, naruszając przy tym zawiasy z jednego skrzydła – jednak według innych relacji dziurę wybito w bocznej furtce.

Po sforsowaniu bramy, załogi dostały się na teren Uniwersytetu i tam szybko zaległy pod wzmagającym się ogniem z broni maszynowej nieprzyjaciela, natomiast oba wozy wraz z kierowcami pozostały na ulicy. Żaden z pojazdów nie mógł dostać się na podwórze uczelni na pomoc powstańcom. W zajętych bunkrze zdobyto m.in.: karabin maszynowy wraz z zapasem amunicji. Wkrótce na terenie podwórka zginęli „Szary Wilk” oraz strzelec „Norbert”, wskutek zaś nasilającego się oporu nieprzyjaciela, który otrząsnął się z zaskoczenia, a szturm powstańców zaczął się załamywać.

Ponieważ nie powiódł się też atak innych oddziałów, dano sygnał do odwrotu. Czas był już ku temu, gdyż od strony ul. Królewskiej słychać było odgłosy nadciągającej odsieczy niemieckiej, a dla Piata pozostały już tylko trzy pociski. W ramach dodatkowego wsparcia Niemcy wysłali już po plutonie dział szturmowych Sturmgeschütz 40 i Sturmpanzer IV, oba z 302. Panzer Abteilung (FkL).

Podczas odwrotu silnik „Kubusia” zgasł. Po dłuższej chwili udało się go wprawdzie uruchomić i oba pojazdy rozpoczęły odwrót, zabierając ze sobą rannych, ale gdyby potrwało to nieco dłużej, w świetle coraz bardziej pogarszającej się sytuacji, mogło być to bardzo groźne w skutkach. Zabitych pozostawiono na placu boju. Nie był to jednak koniec

problemów, gdyż kierowca „Kubusia” – „Anastazja”, wskutek niewystarczającej widoczności z pojazdu, uderzył w latarnię pancernym osłaniającym koło, blacha się mocno wygięła i tym samym przebiła lewą oponę. Mimo tego, udało mu się doprowadzić pojazd na tereny zajęte przez powstańców. W drodze powrotnej powstańcze pojazdy zostały jeszcze dodatkowo niegroźnie ostrzelane i obrzucone granatami przez zaalarmowane załogi niemieckie z Komendy Policji. Cała akcja trwała około 30-40 minut, a zakończyła się około godziny 4.50. Pluton wycofał się początkowo za barykadę przy ul. Kopernika, a następnie na swoje miejsce postojowe w Okólniku.



Jeszcze tego samego dnia „Jaś” otrzymał nazwę „Szary Wilk”, na pamiątkę zabitego dowódcy pojazdu. W ramach zaś dalszych prac nad dostosowaniem transportera do walk w warunkach miejskich zmodernizowano nieco pancerną tarczę ochronną karabinu maszynowego podwyższając ją i poszerzając oraz zaopatrując w niewielki daszek. Z kolei w „Kubusiu” przystąpiono do próby wyeliminowania podstawowych mankamentów. A więc powiększono otwór obserwacyjny kierowcy, w którym stawiono 8-centymetrowej grubości szybę pancerną znaną wcześniej w zdobycznych wozami Sd. Kfz. 251 „Jaś” / „Szary Wilk”. Wcześniej otwór był zbyt mały i nie zapewniał dostatecznej widoczności dla kierowcy wozu, co z połączeniu z brakiem praktyki w prowadzeniu pojazdu (nie można było tego w odpowiedni sposób przećwiczyć z uwagi na ciągły ostrzał przez Niemców warsztatu i próbę zachowania tajemnicy), co oczywiście skutkowało problemem podczas prowadzenia samej akcji. Ponadto przystąpiono do szkolenia samych powstańców we wsiadaniu i wysiadaniu improwizowanej pancerki.

26 sierpnia przebywający na Powiślu dowódca Okręgu Warszawskiego AK (Armii Krajowej) – „Monter”; Antoni Chruściel wysunął propozycję użycia samochodów pancernych w osłonie ataku oddziałów Grupy „Krybar” w rejonie ulic Karowej,

Furmańskiej, Dobrej i Wybrzeża Kościuszkowskiego, mającego wesprzeć odwrót sił powstańczych ze Starówki do Śródmieścia. Ze względu na mocno niekorzystne ukształtowanie terenu barykady, silnie umocnione pozycje wroga oraz słabe uzbrojenie i opancerzenie własnych pojazdów propozycję odrzucono.

Atak na Uniwersytet 2 września

Oba zmodyfikowane pojazdy wzięły udział w kolejnym, już w sumie trzecim ataku przeprowadzonym na Uniwersytet, który odbył się 2 września. Tym razem jednak samochody działały oddzielnie. Wśród załogi transportera znajdowali się m.in.: dowódca transportera plutonowy podchorąży „Krzysztof” – Wojciech Brzozowski, „Atu” („As”) – NM, „Madej” – Tadeusz Mierzejewski, Orzech”, „Żubr” – Jerzy Brygiewski, strzelec „Kurier” – Jan Wojtaszek. Uzbrojeniem transportera obok samego Piata był też prawdopodobnie ciężki karabin maszynowy Hotchkiss wz. 1914 kalibru 8 m, do którego dysponowano zapasem 300 sztuk nabojów.



Polscy rekonstruktorzy przy samochodzie (transporterze) opancerzonym „Kubuś”

Przedmiotem prowadzonego natarcia były dwie bramy boczne prowadzące do Uniwersytetu – jedna znajdowała się niedaleko wylotu na ul. Słowackiego. Pierwszą z nich szturmował eks-niemiecki transporter opancerzony „Szary Wilk”. Zanim jednak dotarł on jeszcze na miejsce, ok. godziny 16.00 do uderzenia

na bramę ruszyli pieszo powstańcy warszawscy. Saperzy podłożyli pod nią ładunki wybuchowe, le ponownie okazały się one nieskuteczne. Następnie szturmujący ją żołnierze zalegli pod ciężkim ogniem broni maszynowej jeszcze przed bramą. Wreszcie około godziny 16.20-16.30 w miejsce akcji dotarł „Szary Wilk”. Pojazd wyjechał ul. Sewerynów na ul. Oboźną, ostrzelał stanowiska niemieckie w budynku Wydziału Chemii, zniszczył on znajdujące się tam zasieki i następnie staranował bramę. Na podwórzu uczelni załoga przez kilka minut ostrzeliwała wroga. Z uwagi jednak na brak wsparcia pieszych oddziałów „Krybara” i fakt wprowadzenia do walki przez Niemców przeciwpancernego działka, dowódca transportera podchorąży „Krzysztof” dał rozkaz do odwrotu. Kierowca wozu „Atu”, wycofał się jednak zbyt gwałtownie i ściął słup latarni gazowej i tym samym uderzając swoją głową o wystający element pojazdu, stracił przytomność. Na ulicę Oboźną pojazd wyprowadził „Krzysztof”, który błyskawicznie zajął jego miejsce. Tymczasem niemieckie działko przeciwpancerne zdążyło wystrzelić dwa pociski i drugi pocisk trafił w zamontowaną osłonę pancerną przedziału bojowego, uszkadzając ją. Mimo tego „Szary Wilk” zdołał się wycofać w ulicę Sewerów, po czym dojechał do ul. Konopczyńskiego, na której został ostatecznie zaparkowany.



Nie powiodła się także wcześniejsza akcja prowadzona przez „Kubusia”. Jego zadaniem było wsparcie sił powstańczych z atakujących bramę (było to właściwie zabezpieczone przez siły niemieckie wąskie przejście) od ul. Słowackiego. Pancernka podjechała na stanowisko około godziny 16.00 i rozpoczęła

prowadzenie ognia w kierunku niemieckich stanowisk w budynku Wydziału Chemii. W ogniu niemieckim nie udało się jednak siłom powstańczym sforsować bramę, ostrzał zaś doprowadził również do przebicia opon pancerni. Wobec utrudnionych manewrów „Kubuś” musiał się wycofać.

Warto tutaj nadmienić, że na niepowodzenie szturmu złożyło się kilka ważnych czynników. Najpoważniejszym mógł być fakt znacznego opóźnienia ataku zdobyczego niemieckiego transportera w stosunku do akcji przeprowadzonej przez oddział pieszy AK, opóźnienie to odbyło się o około 30 minut. Było to spowodowane najprawdopodobniej ostatnimi pracami odbywającymi się nad pancerną osłoną karabinu maszynowego. Nie bez pewnego znaczenia był fakt, że załozce transportera „Szary Wilk” przydzielono stosunkowo niewielką ilość amunicji do ciężkiego karabinu maszynowego – tylko 300 naboji oraz trzy pociski przeciwpancerne do brytyjskiego Piata. Po wojnie byli powstańcy biorący udział w walkach o Uniwersytet podkreślają nierealność tego zadania, biorąc pod uwagę szczupłość samych środków bojowych, podobnie bardzo nierealny był sam plan przyjętego działania.

6 września rozpoczął się silny atak Niemców na Powiśle, wskutek, którego oddziały powstańcze musiały się ostatecznie wycofać. Ponieważ nie można było zabrać stamtąd pojazdów, z uwagi na zbyt dużą ilość zbudowanych barykad, a rozkaz zakazał ich rozbierania, pojazdy trzeba było porzucić. „Transporter „Szary Wilk” prawdopodobnie pozostał na ul. Konopczyńskiego, gdzie później został spalony. Następnie został zabrany przez Niemców, być może w celu ponownego wykorzystania w walce. Natomiast unieruchomiony „Kubuś” – wymontowano z niego aparat zapłonowy i przewód wysokiego napięcia – pozostał w Okólniku, skąd po wojnie trafił do Warszawskiego Muzeum Wojska Polskiego. W 1967 roku został tam następnie wyremontowany przez plutonowego „Globusa”. Od 2004 roku w Muzeum Powstania Warszawskiego można oglądać replikę „Kubusia” wykonaną przez Juliusza Siudzimskiego.

Natomiast inne źródła podają, że obie pancerki osłaniały odwrót sił powstańczych na ul. Dobrej. W trakcie samych walk samochody opancerzone zostały odcięte, a ponieważ nie było możliwości wyprowadzenia ich do Śródmieścia, gdzie po wymontowaniu karabinów maszynowych zostały następnie spalone przez swoje załogi, ale jest to mało prawdopodobne, ponieważ na „Kubusiu” nie było żadnych śladów ognia.





Muzeum Wojska Polskiego

Zdjęcia: Muzeum Wojska Polskiego, Muzeum Powstania Warszawskiego, Dawid Kałka, Janek Rudziński

Bibliografia

1. Michał Kuchciak, „Starówka”, „Szary Wilk”, „Kubuś” Pancerki Powstania Warszawskiego, Technika Wojskowa Historia Lipiec-Sierpień Nr. 4/2014, Magnum-X
2. Jan Tarczyński, „Kubuś” Pancerka Powstańczej Warszawy, Warszawa, ZP Grupa Sp z o.o. 2008
3. https://web.archive.org/web/20080531074139/http://wilk.wpk.p.lodz.pl/~whatfor/pojazdy_w_powstaniu_kubus.htm
4. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 1994
5. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251 vol. I, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2004
6. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251 vol. II, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2005
7. Janusz Ledwoch, Sd. Kfz. 251 vol. III, Wydawnictwo Militaria, Warszawa 2006