

Leszek Kotarski

- urodzony w 1956 r. w Siedlcach.
Od 1989 r. mieszka w Lęborku.
Dziennikarz wielu lokalnych gazet
i rozgłośni radiowych. Obecnie
związany ze słupskim Radiem Vigor.
Współpracuje z Lęborskim Bractwem
Historycznym i lęborskim Muzeum.
Redaguje Biuletyn Historyczny LBH.
Autor wielu artykułów związanych
z historią i tajemnicami przeszłości.
Stały współpracownik pism "Explorator"
i "Odkrywca" oraz prasy
niemieckojęzycznej.

Wokół wojennej i powojennej przeszłości Łeba narosło
wiele mitów, legend i opowieści, nieraz bardzo
fantastycznych i często naiwnych.

Nad czym jeszcze pracowano w Łebie?
Czy nad czymś tak bardzo tajnym, że trzeba
było to chować pod ziemią i stosować tak bardzo
pracochłonny kamuflaż? Czy Rosjanie dotarli do
podziemnych pomieszczeń?
Jeśli tak, to co tam znaleźli?

Czy pod wyrzutnią rakiet Rheintochter znajdują
się podziemia? Jeśli tak, to co one kryją? Być może
właśnie tutaj odbywały się próby z nieznaną
nam dotychczas, tajną bronią III Rzeszy.

LESZEK KOTARSKI

PRZEWODNIK



Łeba - wojenne tajemnice

Stacja Doświadczalna 1941-1945

Wydawca

Wydawnictwo „JMK” – Marek Dudziak
62-500 Konin, ul. 3 Maja 32

Projekt okładki

Leszek Kotarski

Korekta techniczna

Izabela Bobrowska

Copyright ©

Wydawnictwo „JMK” w Koninie

All rights reserved

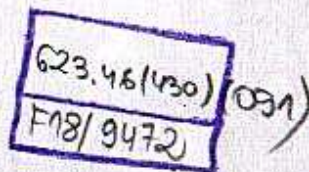
Wszelkie prawa zastrzeżone

Nie autoryzowane rozpowszechnianie całości utworu lub fragmentu publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione. Wykonywanie kopii metodą kserograficzną, fotograficzną, a także kopiowanie książki na nośniku filmowym, magnetycznym lub innym, powoduje naruszenie praw autorskich.

Druk

Firma Poligraficzno-Wydawnicza GRAF s.c.
ul. Kleczewska 37, 62-510 Konin

ISBN – 83-905748-3-7

**Spis treści**

Wstęp	4
Najpierw było lotnisko	8
Dlaczego Łeba?	12
Wokół jeziora Łebsko	17
Główna baza	20
Komin	32
Lufa	35
Feuerlilie	49
Rheinbote (Posłaniec Renu)	54
Rheintochter (Córy Renu)	75
Rheinbote w Borach Tucholskich	85
W boju	91
Incydent	95
Ewakuacja	99
Tajemnice i mity	102
Pod piaskiem i betonem?	111
Zagadka Wernera von Brauna	118
Polemiki	123
Heinrich Klein	135
Jak zwiedzać?	137
Zamiast zakończenia	147
Bibliografia	151

Wstęp

Łeba to prastare, nadmorskie miasteczko, liczące dziś niewiele ponad cztery tysiące mieszkańców, w czasie sezonu letniego wypełnia się tysiącami turystów żądnych słońca i morza. Wtedy życie toczy się tutaj jak w prawdziwym, nadmorskim kurorcie. Jednak niewielu przybywających tu turystów wie, że nadmorskie piaski łebskich wydm kryją jeszcze jedną nie wyjaśnioną do końca tajemnicę II wojny światowej.

Początki historii Łeby sięgają X wieku. Wtedy miejscowość ta nie nazywała się jednak tak, jak obecnie, lecz nazwa jej brzmiała Kostrzewiczyn, lub z łacińska Coscawcyn. Pierwsza pisemna wzmianka pochodzi z 1286 roku z aktu nadania biskupowi wrocławskiemu sasiadującego z nią majątku Charbrowo. Kostrzewiczyn, czyli Stara Łeba sytuowany był w odległości około 1,5 km na zachód od centrum dzisiejszej Łeby. Od 1310 roku osada przeszła w ręce Zakonu Krzyżackiego. 8 lipca 1357 roku komtur gdański, Zygfryd von Basenheim za zgodą Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego, Winrycha von Kniprode nadał Łebie prawa miejskie lubeckie. Tym samym miasto uzyskało szereg przywilejów i swobód, m. in. uprawiania handlu i rzemiosła. Na urząd sołtysa Zakon mianował wtedy Henryka Flemminga. Aktem z 9 czerwca 1373 roku wójtem Łeby został Dytryk von Weiher, któremu Zakon przyznał niespotykane wówczas uprawnienia. Między innymi dziedziczny charakter sprawowanego urzędu! Od tego czasu Łeba na wiele wieków stała się *de facto* miastem potężnego pomorskiego rodu Weiherów.

Specyficzna lokalizacja miasta, pomiędzy Bałtykiem od północy, jeziorem Sarbskim od wschodu i jeziorem Łebskim od południowego zachodu sprawiło, że jego mieszkańcy utrzymywali się głównie z ry-

bołóstwa i handlu. Jednakże znaczącym czynnikiem w historii miasta były też, wynikające z jego położenia, przeciwności natury. Powodzie sztormowe, zapiaszczenia i erozja wydm, jak również pożary decydowały o rozwoju i podupadaniu miasteczka. Pierwszy groźny sztorm, który zmył z brzegu morza część zabudowań miał miejsce 17 stycznia 1396 roku. Duże sztormy, które pochłonęły znaczne obszary łebskiego brzegu miały miejsce w 1441 i 1467 roku. 15 września 1497 roku zanotowano kolejny kataklizm, w wyniku którego przemieszczono zostało ujście rzeki Łeby oddzielając zamek Weiherów od reszty miasta. Największa powódź sztormowa szalała od 11 do 17 stycznia 1558 roku, zalewając miasto i topiąc wiele ofiar. Wtedy to mieszkańcy Łeby podjęli decyzję o przeniesieniu miasta w bardziej bezpieczne, obecne miejsce. Ze Starej Łeby pozostały jedynie ruiny kościoła św. Mikołaja.

Po zawarciu w 1466 roku Pokoju Toruńskiego Ziemia Łęborsko-Bytowska, a wraz z nią Łeba na prawie dwieście lat przeszła pod panowanie króla polskiego. W 1657 roku na mocy traktatu welawsko-bydgoskiego ziemie te przekazano w lenno elektorowi brandenburskiemu. Od tego czasu aż do 10 marca 1945 roku Łeba znajdowała się pod władztwem niemieckim.

Pod koniec XIX wieku następuje wzmożone zainteresowanie turystyką. Łeba ze względu na swoje położenie uznana zostaje za jedno z najpiękniejszych nadmorskich kąpielisk, chętnie odwiedzanych przez pragnących ciszy i spokoju kuracjuszy i artystów. Nie było o to zresztą trudno, gdyż miasteczko leżało na uboczu, z dala od ruchliwych szlaków komunikacyjnych. Jedynymi drogami łączącymi je ze światem były, oprócz drogi morskiej, wybudowane w 1869 roku szosa i linia kolejowa, zbudowana w 1899 roku, które prowadziły do Łęborka. Wtedy też wzrosło zainteresowanie Łebą jako kąpieliskiem. Zawsze jednak przybywali tu ludzie, którzy szukali ciszy i spokoju oraz ci, którym nie odpowiadały atrakcje modnych kurortów. W latach 1904-1906 zbudowano tu gmach *Kurhausu* (dzisiejszy ekskluzywny hotel „Nep-tun”) wyglądem swym przypominający zamek. Liczono, że Łeba stanie się kiedyś atrakcyjna dla coraz to większej rzeszy turystów. Jak dziś widać, nie pomyłono się w tych założeniach. Wzrost popularności spędzania wakacji nad morzem sprawił, że do Łeby zaczęli ścigać amatorzy słońca i wody. Miasto to upodobał sobie też artyści, szczególnie zaś malarze. Jednym z nich był Max Pechstein, niemiecki impresjonista, współtwórca słynnej grupy *Die Brücke*, który ożenił się

w Łebie i mieszkał tu do zakończenia wojny oraz krótko po niej. Odwiedzających miasteczko było jednak stosunkowo niewiele w porównaniu z innymi nadmorskimi kurortami, rozszanymi na całym wybrzeżu Bałtyku. Dwutysięczne wówczas miasto żyło więc powolnym życiem. Wyborcze zwycięstwo niemieckich faszystów i odbudowywanie przez Hitlera sił zbrojnych sprawiło, że Łebą zainteresowała się armia. Stworzono tu najpierw tajny poligon bombowy wykorzystywany dla potrzeb *Luftwaffe*, później zaś raketową Stację Doświadczalną przeznaczoną do prób nad *Wunderwaffe*, „cudowną bronią” Hitlera. Od tej pory zaczęła się jeden z bardzo tajemniczych i niesamowitych okresów w historii tego miasta i jego okolic. Do dzisiaj niewiele wiadomo o tym, co działo się tu w latach trzydziestych i czterdziestych naszego stulecia, kiedy w Europie toczyła się straszliwa wojna. Okruchy informacji, jakie zebrałem, a które przedostały się do Polski z terenu NRD w czasie, kiedy państwo to jeszcze istniało, nie dają w pełni obrazu tego niewielkiego, nadmorskiego miasteczka. Trudno jest dotrzeć do większej ilości materiałów i relacji, ponieważ ci, którzy mieli w tej materii najwięcej do powiedzenia, już nie żyją. Ci natomiast, którzy w jakiś sposób zetknęli się ze sprawami raketowej bazy w Łebie z różnych powodów nie chcą opowiadać o swych wojennych przeżyciach.

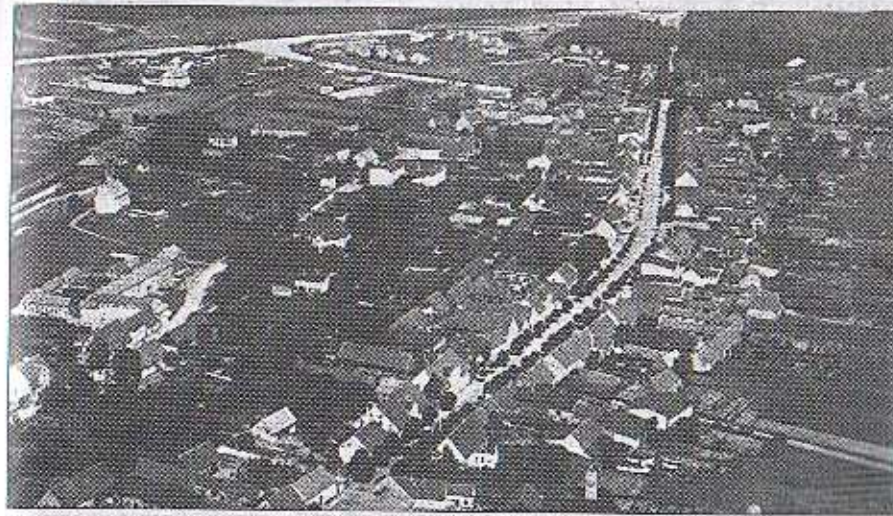
Nie ulega wątpliwości, że Łeba była tajnym ośrodkiem naukowym i wojskowym pracującym na potrzeby wojny. W latach trzydziestych, jako port lotniczy dla hydroplanów, później jako poligon bombowy *Luftwaffe*, a od 1941 roku, jako raketowa Stacja Doświadczalna. Być może wszystkie te organizmy, port, poligon bombowy i baza raketowa, funkcjonowały niezależnie obok siebie. Tak na pewno było na początku, w 1941 roku. Czy również później? Nie wiadomo.

Podstawę tej publikacji stanowią informacje zawarte w tekstach kilku książek napisanych po wojnie przez ludzi bezpośrednio związanych z łebskim poligonem lub z projektami, nad którymi tu pracowano. Są one jednak niepełne i brakuje w nich dystansu do opisywanych wydarzeń. Należy też pamiętać o tym, że materiały te pisali ludzie, którzy chcieli korzystnie przedstawić własną rolę w działalności Stacji, często w sposób wybielający ich pracę na potrzeby wojenne hitlerowskich Niemiec. Podobnie ma się sprawa z prezentowaniem zalet dzieł, które stworzyli lub uczestniczyli w ich tworzeniu w taki sposób, aby przedstawić je jedynie w świetle osiągnięć ówczesnej techniki, przemilczając ich rzeczywistą wartość wojenną, jako broni zagłady. Innym jeszcze elementem wspólnym dla wszystkich tych publikacji

jest sprawa konkurencji. Wyraźnie daje się w nich odczuć klimat wywyższania znaczenia swojego projektu kosztem deprecjonowania innych.

Publikacja ta jest rodzajem przewodnika przeznaczonego dla tych, którzy interesują się tajemnicami II wojny światowej. Nie jest to jednak przewodnik turystyczny sensu stricto, lecz próba opowieści o tym, co zdarzyło się w Łebie w latach wojny oraz o tym, co działo się w różnych częściach wojennej Europy, a miało bezpośredni lub pośredni związek z hitlerowskim poligonem i Stacją Doświadczalną w Łebie.

Oczywistym jest, że książka ta nie przyniesie rozwiązań wielu tajemnic dotyczących niemieckiej Stacji Doświadczalnej. Nie jest to także próba przedstawienia zagadnień typowo technicznych, związanych z hitlerowskim programem badań raketowych. Jest to jedynie próba zbadania wiedzy, jaką pozyskałem podczas wieloletnich zainteresowań łebskimi tajemnicami z czasów II wojny światowej. Jest też pierwszą tego typu publikacją w Polsce. Po raz pierwszy publikowane są też zamieszczone w książce plany i dokumenty źródłowe oraz większość zdjęć. Mam nadzieję, że ta publikacja przyczyni się, choć w skromnym zakresie, do odsłonięcia części tajemnic związanych z wojenną historią Łeby i obali mity, które są z tym miejscem związane.



Zdjęcie lotnicze Łeby.

fol. Z archiwum wydawnictwa

Najpierw było lotnisko

W latach trzydziestych nad jeziorem Łebsko, w miejscowości Rąbka, Niemcy zbudowali lotnisko dla hydroplanów. Dokładnie dziś nie wiadomo, do czego służyło i jaki cel miało spełniać. Niektórzy przypuszczają, że początkowo miało ono związek z funkcjonującą tu od 1928 roku szkołą szybowcową założoną przez łebskiego przedsiębiorcę hotelowego (właściciela *Kurhausu*), Maksymiliana Nitschego. Później, lotniskiem prawdopodobnie zainteresowało się i przejęło je wojsko. Nie ma jednak dostatecznych dowodów na potwierdzenie tej teorii. Nie ulega natomiast wątpliwości, że lotnisko dla hydroplanów istniało w Rąbce już dość długo przed wojną. Tuż przed wrześniem 1939 roku było ono modernizowane i przebudowywane. Potwierdza to Józef Kisielewski w swojej książce *Ziemia gromadzi prochy*, w której opisuje przygodę, jaką przeżył w Łebie. Przyjechał tu z Polski, aby przeprowadzić badania języka i kultury Słowińców zamieszkujących jeszcze w tym czasie nad brzegami jeziora Łebsko. Według informacji uzyskanych od kelnera z *Kurhausu* pojechał prosto na zachód, drogą w kierunku Rąbki. Nagle znalazł się wśród baraków, w środku wojskowego lotniska. Został zatrzymany. Kiedy sprawdzano dokumenty miał okazję obejrzeć dokładnie ten obiekt. Dość szczegółowo go zresztą opisał: *W pewnym miejscu las się kończy, pełnym pędem wjeżdżamy między zabudowania. Co prawda, jest po lewej stronie jezioro, ale po prawej są budynki. Jeden przy drugim. Z drzewa i blachy. Baraki. Wokół nich druty kolczaste. Nie mamy czasu przyglądać się wodzie, ani temu, że właśnie ląduje na niej olbrzymi wodnopłatowiec ze swastyką, bo sprawa jest wyraźnie podejrzana. Znaczenie rekwizytów aż rzuca się w oczy swoją wymową. Nie ulega*

w tej chwili wątpliwości, że droga zaprowadziła nas w sam środek lotniska wojskowego. Z najbliższego baraku wypada oficer służbowy w pełnym uzbrojeniu i kilku żołnierzy z bagnietami nasadzonymi na karabin. (...) Więc po lewej ręce rozciąga się jezioro olbrzymie; drugiego brzegu w tej chwili nie widać. Na tym brzegu, który znajduje się od naszej strony, utworzono obszerny port dla wodnopłatowców. Przy długich, betonowych molach stoją maszyny. Przed chwilą lądował jeden hydroplan, teraz przylatuje drugi. Obydwa od polskiej granicy, która nie dalej leży od Łeby, jak jakie dwadzieścia kilometrów. Wyloty olbrzymich hangarów zwrócone są również na wschód, ku Gdyni. Niedużo ich jest na razie, jak i niewiele jeszcze baraków żołnierskich. Ale po wielu szczegółach widać, że przychwyciliśmy chwilę budowy: ten wielki port lotniczy jest dopiero rozpoczęty. Ciężarowe auta zwożą bezustannie budulec. Las jest wycięty na znacznej przestrzeni, ziemia splantowana. Plac pod budowę gotowy. Nie lada port się tu przygotowuje. W chwili naszego przejazdu setki robotników zjeżdżało rowerami z budowy. Na obszernym placu wznosiły się wysokie budynki z betonu i szkła. A jeziora nadbrzeżne! Każda dokładniejsza mapa pokaże, że wzdłuż samego brzegu Bałtyku ciągnie się pas nadbrzeżnych jezior. W najbliższym sąsiedztwie Łeby znajdują się jeziora: Więckie, Gardęńskie, bliżej Polski, Jezioro Sarbskie. Te wszystkie wody wzięte zostały w rachuby wojskowe. Coś się na nich buduje, umacnia, zakłada, po jeziornych falach spacerują pływak hydroplanów.

Z opisu tego wynika wyraźnie, że Niemcy w Łebie budowali coś dużego. Na pewno nie budowali jednak jeszcze Stacji Doświadczalnej, ani poligonu raketowego. Zdarzenie opisywane przez Kisielewskiego miało miejsce jeszcze przed rozpoczęciem wojny z Polską. Być może rozbudowa lotniska miała związek z tworzeniem poligonu doświadczalnego dla potrzeb *Luftwaffe*, który funkcjonował tu już w 1940 roku. Próbowano na nim różnego rodzaju amunicję i bomby lotnicze. Teren jeziora Łebsko wykorzystywany był jako miejsce testowania różnego rodzaju bomb lotniczych z użyciem stacjonujących w Słupsku samolotów. W latach późniejszych 1944-45 próbowano tu tzw. bomby rykoszetowe (*Rollbombe*) przeznaczone do niszczenia obiektów hydrotechnicznych, np. tam i zapór wodnych. Bomby te konstruowane były na kształt beczki z prochem, które kiedy zrzucano je z samolotu, uderzały o powierzchnię wody i odbijały się od jej tafli, skacząc aż do utraty prędkości. Takie „skoki” odbywały się na odległość 500-600 metrów. Przypominało to zabawę dzieci, które puszcza

czają po wodzie tzw. „kaczki”. Bomby te, wymyślone i zastosowane po raz pierwszy przez Anglików, były dla Niemców ogromnym zaskoczeniem. Niemcy ciężko doświadczyli skuteczności tych bomb okresie nalotów brytyjskiego lotnictwa na tereny Rzeszy w 1944 roku. Bry-



Stanowisko obserwacyjne z kinoteodolitem. Z niego obserwowano zrzuty bomb, a później starty rakiet.

fol. archiwum autora

tyjskie bombowce zrzuciły je na niemieckie obiekty hydrotechniczne. Użyto ich m.in. do zbombardowania zapór wodnych Möhe i Eder w Zagłębiu Ruhry. Bomby te spowodowały ciężkie uszkodzenia tych obiektów. Doprowadziły do zalania dużych połaci Zagłębia. Miasta znajdujące się na tym terenie pozbawione zostały między innymi dostaw wody. Dodatkowym efektem alianckiego nalotu, były przerwy w dostawie energii elektrycznej, którą uzyskiwano za pomocą tur-

bin wodnych, a która była tak potrzebna do funkcjonowania zakładów przemysłowych pracujących na wojenne potrzeby Rzeszy. Niemcy chętnie zapożyczyli angielski pomysł. Bomba taka, tyle że niemiecka, mogła być w przyszłości z powodzeniem wykorzystana do ataków na infrastrukturę wodną, na przykład w Rosji. Prace te miały więc dla *Luftwaffe* strategiczne znaczenie.

Później kształt bomby (beczkę) jako formę niedoskonałą zastąpiono kulą. Konstrukcja taka pozwalała na ograniczenie znoszenia bomby przez fale. Projektowi temu nadano kryptonim *Gerät Kurt*. W jego założeniach było, aby bomba docelowo osiągnęła odległość 1000 metrów. Próby z prototypem nie przyniosły jednak pożądaných efektów. Jednakże w trakcie prac konstruktorzy wpadli na pomysł, aby kulistą bombę zastąpić lepszą konstrukcją. Rozpoczęto więc pracę nad skaczącą torpedą (*Rolltorpedo*). Niebawem wprowadzony został w życie projekt *Gerät Kurt 2000*. W śmiałych planach jego twórców zasięg torpedy miał wynosić aż 10 km! Szybko jednak okazało się, że jest to zamierzenie zupełnie nierealne. Konstruktorzy zadowolili się

więc odległością wynoszącą 2000 metrów. Torpeda zaopatrzona była w zapalnik głębinowy, działający na głębokości 10 metrów. Bombatorpeda startować mogła zarówno z pokładów statków, jak i z samolotów. Jej próbne zrzuty odbywały się w Łebie, w okolicy późniejszej Stacji Doświadczalnej, w pobliżu ruchomych wydm, zarówno na jeziorze Łebsko, jak i na Bałtyku. Próby odbywały się w ten sposób, że obsługa naziemnych stanowisk pomiarowych, znajdujących się w Rąbce, wystrzeliwując zielone race sygnalizacyjne, oznaczała pozycję, na którą miano dokonywać zrzutów torped. Proces ten powtarzano kolejno, dla każdej nadlatującej maszyny. Najczęściej robiono to ze Stanowiska nr 2, zlokalizowanego na wydmach na północ od Rąbki. Nadlatujące od strony lotniska w Słupsku samoloty bombowe *Ju 88* zrzuciły bomby i torpedy do wody. Pomiarów zrzutów dokonywano za pomocą kinoteodolitów, które rejestrowały ich lot i zachowanie. Jednocześnie zrzuty bomb filmowano za pomocą kamer *Askania*, zamontowanych w podłogach samolotów.

W latach 1943-44 przeprowadzano na tym poligonie również doświadczenia z amunicją lotniczą. Prawdopodobnie hydroplany miały coś wspólnego z tymi działaniami. Chociaż, jak sugeruje Kisielewski, lotnisko w Rąbce mogło mieć wiele wspólnego z lotami zwiadowczymi dokonywanymi przed rozpoczęciem wojny nad terytorium Polski.

Do dziś na brzegu jeziora przy parkingu w Rąbce widoczne są betonowe elementy. Powszechnie sądzi się, że są to pozostałości po stanowiskach obserwacyjnych i pomiarowych późniejszego poligonu raketowego, rozlokowanych na jego obrzeżach. Są to jednak elementy lotniska. Najprawdopodobniej są to resztki wspomnianych przez Kisielewskiego pomostów, do których cumowano hydroplany. Nikt bowiem z byłych pracowników poligonu nie wspomina, aby w tym miejscu znajdowały się jakiegokolwiek budynki stanowisk obserwacyjnych wykorzystywanych przez stację doświadczalną. Pozostałości lotniska hydroplanów widoczne są także wśród zabudowań osady. Tuż przed wejściem do Słowińskiego Parku Narodowego, po lewej stronie głównej drogi widać resztki betonowych hangarów. Dzisiaj znajduje się tam wypożyczalnia rowerów i filia muzeum SPN, ale grube, żelbetowe stopy fundamentowe wyraźnie wskazują na to, iż stały na nich potężne filary. Śladów po lotnisku jest zresztą więcej. Trzeba się tam tylko dobrze rozejrzeć.

Dlaczego Łeba?

W wielu publikacjach znaleźć można informacje, że na terenie Łeby prowadzone były badania nad raketami V2. Dzisiaj już wiadomo, że są to informacje nieprawdziwe. W Łebie nie było nigdy rakiet *Aggregat-4*, znanych bardziej, jako V2. Z tym projektem Stacja Doświadczalna Łeba powiązana jest jedynie poprzez osobę Waltera Dornbergera – pułkownika, który 7 lipca 1943 roku po obejrzeniu przez Hitlera kolorowego filmu ze startu rakiety V2 awansowany został do stopnia generała-majora – wojskowego kierownika programu raketowego w Peenemünde. Dornberger był też szefem IX wydziału Urzędu Broni, któremu podlegały wszelkie sprawy dotyczące prób związanych z bronią raketową. Być może z raketami V2 Łeba związana była także poprzez osobę prof. Wernera von Brauna, twórcy tego programu, który miał przebywać w Łebie. Jego obecność tu, nigdy nie została jednak potwierdzona.

Na łebskim poligonie nie przeprowadzano prób z V1 i V2, lecz pracowano nad pierwowzorami dzisiejszych rakiet balistycznych oraz prowadzono badania nad raketami przeciwlotniczymi. Pierwszą z nich była wielostopniowa raketa dalekiego zasięgu, która nosiła kryptonim *Rheinbote* (*Posłaniec Renu*) drugą, była raketa przeciwlotnicza i testowano ją pod kryptonimem *Rheintochter* (*Córa Renu*). Prowadzono tu też próby z inną raketą przeciwlotniczą o nazwie *Fauerlilie*. Wszystkie te pociski były doświadczalnymi konstrukcjami firmy *Rheinmetall Borsig*, a wojsko wiązało z nimi duże nadzieje. Do dziś fachowcy i historycy wiodą spory, czy broń testowana w Łebie, szczególnie raketa *Rheinbote*, nie była czasem bronią groźniejszą niż osławione V1 i V2.

Niemcy odczuwali wyraźny brak broni, za pomocą której mogliby odnieść przewagę na ówczesnym polu walki. Posiadali co prawda olbrzymie działa mogące strzelać na znaczne odległości, ale ich za-

sięg był niewystarczający. Ciężkie konstrukcje, takie jak działa *Thor* i *Dora*, w które wyposażona była niemiecka armia, nie spełniały wymogów stawianych im przez wojskowych. Armia usilnie poszukiwała więc nowych rozwiązań, za pomocą których pociski mogłyby być przenoszone na znacznie

większe odległości, a zawarte w nich ładunki wybuchowe mogłyby niszczyć całe formacje wojsk nieprzyjaciela. Najbliższymi spełnienia takich wymogów, były konstrukcje raketowe. Badaniami nad nimi zajmowało się wiele zespołów naukowych w całych Niemczech. Jednym z takich zespołów byli naukowcy z zakładów *Rheinmetall Borsig*.

Do tego celu, pod koniec lat trzydziestych, firma zbudowała bazę konstrukcyjną, którą ulokowano w Berlinie-Marienfelde. Zakład ten zajmował się budowaniem pro-



Działo kolejowe kal. 800mm *Geschütz Dora* ważyło 1350 ton, a jego 7,1 tonowy pocisk dolatywał tylko na odległość 37,2 km. fot. Archiwum autora

totypów silników raketowych, a później samych rakiet. Zadanie, jakie postawili firmie wojskowi można było wykonać tylko wtedy, kiedy jednocześnie z badaniami teoretycznymi wykonywane były niezbędne próby praktyczne. Początkowo były one przeprowadzane na poligonie w Unterlüss, miejscowości leżącej w połowie drogi pomiędzy Berlinem a Hamburgiem. Drugim takim miejscem była stacja doświadczalna *Luftwaffe* w Rechlin. Poligon w Unterlüss był miejscem dość korzystnym z powodu bezpośredniego położenia w pobliżu lotniska w Fassberg. Jednak w momencie wybuchu wojny, poligon został przekształcony w

miejsce, gdzie dokonywano ogromnych ilości prób z bronią artyleryjską. Z pobieżnych obliczeń, jakie prowadzili pracownicy firmy *Rheinmetall* wynikało, że ilość różnorodnych prób dochodziła do 2500 miesięcznie! Oddziały techniczne piechoty i marynarki pracowały tam prawie bez przerwy. W dzień i w nocy na poligonie Unterlüss odbywały się próbne strzelania z dział i innej broni. Testowano tu m.in. prototypy 20 mm broni maszynowej, 37 mm broni automatycznej i przeciwlotniczej, półautomatycznego działka przeciwlotniczego przeznaczonego dla marynarki wojennej, 88 mm działka przeciwlotniczego, lekkich i ciężkich haubic oraz 210 mm moździerza piechoty i wielu innych nowych konstrukcji bojowych. Tym samym projekty firmy *Rheinmetall Borsig* zbyt długo musiały czekać na swoją kolej, co bardzo niekorzystnie wpływało na terminy postawione firmie przez wojsko. Dodatkowym utrudnieniem okazała się odległość, na jaką można było strzelać na tym poligonie wynosząca 25 km. Była ona zupełnie niewystarczająca, zwłaszcza dla projektów raketowych. W związku z tym, że poligon Unterlüss był mocno przeciążony, a lotnisko w Fassberg zostało całkowicie podporządkowane i przeznaczone do wyłącznej dyspozycji *Luftwaffe*, trzeba było szukać innego miejsca na budowę nowego poligonu, co nie było rzeczą łatwą do zrealizowania.

Wybrzeże Morza Północnego, będące w zasięgu alianckich bombardowców nie wchodziło w rachubę. Lokalizacji szukano więc nad Bałtykiem. Nie było to proste, gdyż cały nadmorski pas, począwszy od Zatoki Lubeckiej aż po Mierzeję Kurońską, zajęty był przez inne projekty militarne. Istniały już w tym czasie stacje doświadczalne *Penemünde Ost* i *West*, strzelnica przeciwlotnicza *Wustrow*, strzelnica wojskowa *Rügenwalde*, a Gdynia, z powodu zlokalizowania tam największej poza granicami Rzeszy bazy okrętów podwodnych, nie wchodziła w grę. Podobnie jak Gdańsk. Natomiast dalej na wschód tereny zajęte były przez liczne bazy i poligony *Kriegsmarine*, niemieckiej marynarki wojennej. Wybór padł na Łebę, jako na miejsce stosunkowo nieznacznie zaludnione i oddalone od głównych szlaków komunikacyjnych. Z drugiej strony nie było w zasadzie na wybrzeżu Bałtyku innego miejsca odpowiadającego wymaganiom firmy. *Mieszkańcy Łeby nie okazywali oczywiście zachwytu z powodu tych zamierzeń. Ich obawy były duże, gdyż zdawali sobie sprawę, że w przypadku, gdyby miejsce to zostało ujawnione, stałoby się celem nalotów bombowych. Jednak rozsądek zwyciężył ostatecznie nad oporami mieszkańców Łeby* – pisał w swojej książce dr Henrich Klein, współtwórca programu ra-

kiet na paliwo stałe i budowniczy łebskiej Stacji Doświadczalnej.

Początkowo w programie działalności Stacji Doświadczalnej w Łebie zakładane były tylko próby z bronią lotniczą. Badania te i próby wchodziły w skład programu opatrzonego kryptonimem Y. Podobnie, jak w przypadku prób ze skaczącymi bombami, tory zrzutów miały być mierzone za pomocą kino- i fototeodolitów. Jednakże już podczas budowy Stacji, Ministerstwo Lotnictwa Rzeszy (*Reichsluftfahrtministerium*) narzuciło naukowcom z *Rheinmetall Borsig* swoje projekty. Chodziło w nich przede wszystkim o skonstruowanie dużych, przeciwlot-



Panorama przedwojennej Łeby.

fol. Archiwum autora

niczych rakiet pokładowych typu *R-50* i *R-100* (powietrze-powietrze). Program ten zakładał zamontowanie rakiet pod skrzydłami niemieckich samolotów, które miały niszczyć zwarte nieprzyjacielskie formacje lotnicze.

Z punktu widzenia kierownictwa firmy, Stacja Doświadczalna w Łebie była idealnym miejscem do przeprowadzania projektów z zakładów z Berlina-Marienfelde. Warunki te stwarzało zarówno samo położenie ośrodka badawczego, jak i jego odosobnienie. Odległość Łeby od Berlina wynosi około 450 km. Droga wiodła tu głównym szlakiem kolejowym czy szosowym przez Szczecin, Koszalin, Słupsk i Lębork. Z Lęborka trzeba było jechać jeszcze pociągiem około 30 km

w kierunku północnym. Co ciekawe, ten szlak kolejowy przez całą wojnę nigdy nie był bombardowany przez alianckie lotnictwo. Był więc bezpieczny zarówno dla podróżujących, jak i dla transportu materiałów i urządzeń. Miejsce to, znakomicie zamaskowane, było według Niemców, całkowicie bezpieczne od ataków samolotów wroga. To, że Niemcy mieli rację, potwierdziły fakty. Alianci do końca wojny nie mieli pojęcia o tym, że w Łebie istniał jakiś poligon!

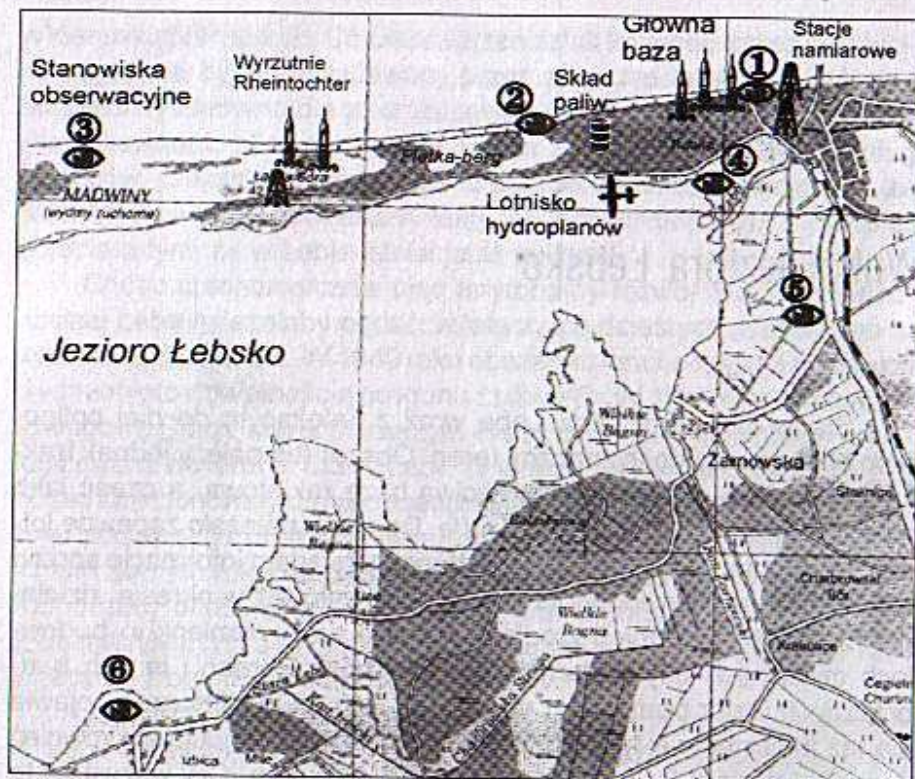
Chcąc chronologicznie ująć terytorialny rozwój Stacji Doświadczalnej Łeba należałoby podać: w latach trzydziestych zbudowano tu lotnisko hydroplanów. W 1940 roku obszar jeziora Łebsko i ruchomych wydm objęto działalnością poligonu *Luftwaffe*. W 1941 roku rozpoczęto budowę Stacji, której pierwszym elementem była główna baza zlokalizowana na terenie Starej Łeby. W latach 1942-44 wszystkie te jednostki funkcjonowały prawdopodobnie jako wspólny organizm. W 1944 roku poszerzono obszar głównej bazy o enklawę z tajemniczą lufą. W tym samym roku na Mierzei Łebskiej w pobliżu ruchomych wydm rozpoczęto budowę wyrzutni raket *Rheintochter* oraz nowej bazy z warsztatami i halami montażowymi. Budowa ta, ze względu na zbliżający się front, nie została ukończona.

Najbliższe lotnisko było odległe o 80 km w linii prostej i znajdowało się w Słupsku. Dawało to duże możliwości przeprowadzania prób, a zbudowane w pobliżu poligonu lotnisko pomocnicze, najprawdopodobniej w miejscowości Pobłocie, spełniało wszystkie warunki. Służyło ono do przygotowywania samolotów używanych do prób zarówno z amunicją lotniczą, jak i raketami *R-50* i *R-100*. Ta znakomita, z punktu widzenia organizacyjnego, dla naukowców sytuacja sprawiła, że do Łeby przeniesiono większość projektów badawczych z zakładów w Berlinie-Mariefelde. Przeniesiono tu także niektóre badania z Penemünde. Szczególne zaś znaczenie w systemie niemieckich tajnych baz doświadczalnych uzyskała Łeba w momencie, gdy została wyznaczona do przeprowadzania prób z własnymi projektami, czyli raketami *Fauerlilie*, *Rheinbote* i *Rheintochter*.

Wokół jeziora Łebsko

Stacja Doświadczalna Łeba wraz z należącym do niej poligonem obejmowała dość znaczny teren. Obszar ten należy jednak traktować dwójako. Część jako właściwą bazę raketową, a część jako poligon bombowy podległy *Luftwaffe*. Do niego należało zapewne lotnisko hydroplanów, o działalności którego posiadam informacje sprzed wojny, a które prawdopodobnie funkcjonowało też w okresie, działania Stacji. W niektórych źródłach pojawiają się wzmianki o budowach militarnych usytuowanych wokół jeziora Gardno i innych nadbrzeżnych jezior pomiędzy Łebą a Darłowem. Co jakiś czas pojawia się też informacja o tym, że wojskowe budowle znajdują się również w okolicach góry Rowokół, a nawet pod nią samą. Czy wszystkie te domniemane budowle miały jakiś związek ze Stacją Doświadczalną Łeba? Pewnym jest, że w 1941 roku, kiedy przystąpiono do jej budowy istniało już lotnisko wodnopłatowców w Rąbce (*Rombke See*) oraz poligon bombowy, na którym przeprowadzano próby z amunicją lotniczą. O tym, że poligon funkcjonował razem ze Stacją świadczyć może to, że do obserwacji zrzutów bomb i torped wykorzystywano stanowiska obserwacyjne Stacji.

Zamknięty i silnie strzeżony obszar rozpoczynał się od mostu na rzece Łebie, gdzie znajdował się punkt wartowniczo-kontrolny i ciągnął się aż po zachodnie brzegi jeziora Łebsko. Na tym obszarze zbudowano siedem punktów pomiarowych i obserwacyjnych wyposażonych w foto- i kinoteodolity. Do każdego z nich doprowadzone były wielożyłowe kable przekaźnikowe łączące je z centralą (*Stanowisko Nr 1*). Kamery i kinoteodolity zasilane były prądem z samochodowych akumulatorów 12-woltowych. Punkty te znajdowały się na obrzeżach terenu poligonu. Głównym punktem i „sercem” bazy było *Stanowisko Nr 1*. Obok, na zachód od niego, na nadmorskich wy-



Mapa okolic Łeby obrazująca rozmieszczenia niemieckich tajnych instalacji związanych z działalnością Stacji Doświadczalnej Łeba w latach 1941-1945.

rys. Autora

dmach znajdowało się *Stanowisko Nr 2*. *Stanowisko Nr 3* umiejscowione zostało na terenie ruchomych wydm, w połowie drogi pomiędzy Łącką Górą, a Czołpinem. Wyposażone było w drewniany pomost biegnący nad wydmami i ułatwiający dojazd. *Stanowisko Nr 4* ulokowane było na podmokłych terenach pomiędzy dawną parowozownią w Łebie a jeziorem Łebsko. Do dziś zachował się jedynie żelbetowy trójnóg, na którym według relacji świadków umieszczony był największy teodolit. Stoi on na terenie oczyszczalni ścieków. *Stanowisko Nr 5* znajdowało się przy drodze z Łeby do Lęborka, pomiędzy torami, a lasem. Zostało ono rozebrane po wojnie przez służby leśne. W pobliżu wsi Żarnowska zlokalizowane było *Stanowisko Nr 6*. Choć w dokładnym określeniu tego miejsca powstają pewne rozbieżności. Jedni twierdzą, że znajdowało się ono na wydmach, bliżej morza za Łącką Górą, inni, że niedaleko miejscowości Żarnowska, a jesz-



Drewniany most ułatwiający dojazd do *Stanowiska Nr 3* zlokalizowanego na ruchomych wydmach.

fol. Archiwum autora

cze inni, że we wsi Izbica. Osobiście skłaniam się do tej ostatniej wersji. W pobliżu Główczyz oddalonych o 18 km w linii prostej od wyrzutni ustawiono *Stanowisko Nr 7*. Niektórzy twierdzą, że takie stanowisko znajdowało się też na wieży *Kurhausu*. Z moich ustaleń wynikłych z rozmów ze starszymi mieszkańcami Łeby wynika jednak, że był to tylko przeciwlotniczy punkt obserwacyjny, z którego wypatrywano alianckich samolotów.

Główna baza

Hitlerowski ośrodek badawczy, Stacja Doświadczalna Łeba zlokalizowany został w trzech zasadniczych rejonach na obszarze pomiędzy miasteczkiem Łeba, Morzem Bałtyckim, jeziorem Łebsko i ruchomymi wydhami. Najwcześniej, bo w 1941 roku powstała baza główna, którą umieszczono na terenie pomiędzy kanałem portowym, morskim brzegiem i drogą prowadzącą do miejscowości Rąbka. Następnie lub jednocześnie zbudowano bazę łączności, którą ulokowano bliżej miasta, w rejonie dzisiejszego portu jachtowego. Trzecią częścią Stacji była niedokończona wyrzutnia rakiet *Rheintochter*, której budowę rozpoczęto w 1944 roku na przedpolu ruchomych wydm w miejscu, gdzie po wojnie znajdowała się stacja meteorologiczna, a dziś mieści się tam muzeum *Wyrzutnia*. Poza tym obok Stacji Doświadczalnej prawdopodobnie funkcjonowało jeszcze lotnisko hydroplanów z portem w Rąbce oraz poligon bombowy *Luftwaffe* na jeziorze Łebsko. W lesie, pomiędzy Rąbką a morzem znajdowały się też bunkry magazynowe przeznaczone do składowania prochu.

Najważniejszym rejonem, w którym ulokowane były wyrzutnie niemieckich rakiet, jest teren położony niezbyt daleko od centrum Łeby. Tutaj, na obszarze po zachodniej stronie rzeki Łeby zlokalizowane było centrum bazy. Dzisiaj, aby wejść na te tereny, nie trzeba już okazywać szeregu specjalnych przepustek, jak to czyniono podczas wojny. Wtedy, już na moście przez rzekę znajdował się posterunek kontrolny, na którym wartownicy szczegółowo sprawdzali dokumenty. Na drugą stronę przepuszczano wyłącznie osoby do tego uprawnione.

Kilkaset metrów od mostu na rzece, od ulicy Turystycznej odchodzi w prawo ulica Jachtowa, prowadząca do łebskiej mariny. Przebiega ona przez dość dużą polanę zlokalizowaną w pobliżu budynku,

w którym kiedyś mieściła się strażnica WOP, a obecnie jest siedzibą Straży Granicznej. Według wszelkiego prawdopodobieństwa, to właśnie tutaj ustawiona była tajemnicza, ogromna, kratowa konstrukcja, która określana jest przez niektórych, jako wyrzutnia rakiet *Rheintochter*. Znaczący temat potwierdzają, że dwie wielkie ramy ustawione obok siebie mogą być wyrzutnią rakiet. Według nich wskazuje na to długi element złożony z zawieszonych za sobą kilku kwadratów. Takich urządzeń używano w owych czasach do pomiarów początkowej prędkości przy starcie rakiety. Wynika z tego, że widoczna na



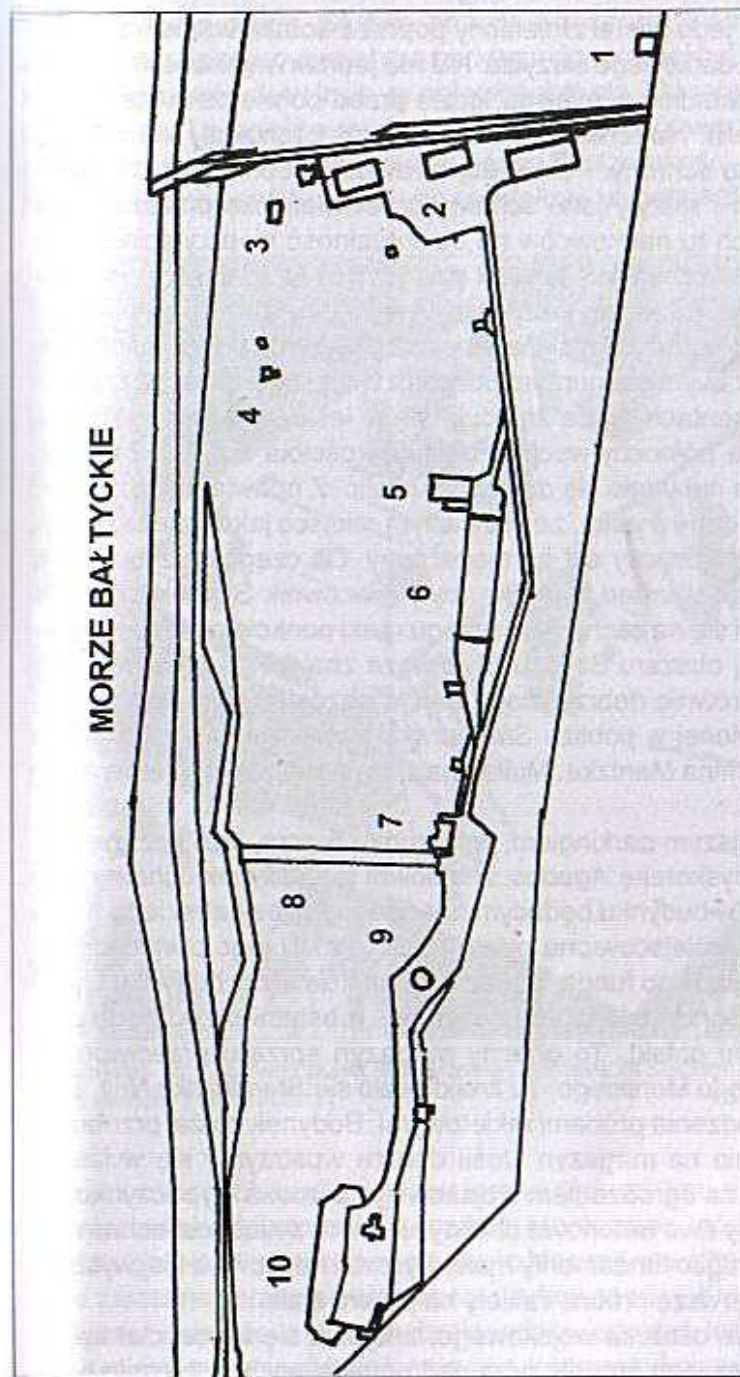
Nieznanego przeznaczenia konstrukcja kratowa zlokalizowana prawdopodobnie przy dzisiejszej ul. Jachtowej.
fot. Archiwum autora

zdjęciu konstrukcja mogła być wyrzutnią. Na pewno jednak nie służyła do startów rakiet przeciwlotniczych *Rheintochter*, szczególnie typu *F-P-3 (R-3)*, gdyż te startowały z zupełnie innych urządzeń. Można rozważyć ją też, jako ewentualną wyrzutnię rakiet *Faerlilie*. Najprawdopodobniej kratownica mogła być wyrzutnią rakiet balistycznych *Rheinbote*, ale i tu pojawiają się pewne wątpliwości. Z informacji uzyskanych od fachowców wynika, że startująca rakietą musiała-

by przelecieć przez środek tych kwadratów. Tymczasem wydają się one zbyt małe, aby przedostały się przez nie lotki rakiety *Rheinbote*. Jeśli więc przyjąć, że obiekt ten nie służył do startów tych rakiet, to powstaje pytanie, do czego służył? Czyżby Niemcy eksperymentowali tu również z inną, nieznaną bronią?

Przeciw zakwalifikowaniu tego obiektu jako wyrzutni rakiet przemawia także samo jego ulokowanie. Problem polega na tym, że miejsce to w latach czterdziestych było doskonale widoczne zarówno z powietrza, jak i z drugiego brzegu rzeki, czyli z miasta. Mieszkańcy Łeby mieliby doskonały, wręcz eksponowany widok na startujące stąd rakiety, a nikt o takich faktach nie wspomina. Ewentualne zlokalizowanie tu wyrzutni kłóciłoby się z zachowaniem zasady tajności poligonu. Czym więc była ta tajemnicza konstrukcja? Jest to temat do dalszych analiz. Badacze bardziej skłaniają się do tego, aby kratownice uznać za jeden z przyrządów radiolokacyjnych i namiarowych, w które wyposażona była Stacja. W budynku dzisiejszej siedziby Straży Granicznej w czasach, kiedy mieściła się tu strażnica WOP, podczas remontu odnaleziono kilka ciekawostek. Pod grubymi, żelbetowymi podłogami, w betonowych kanałach znajdowała się cała masa grubych, wielożyłowych kabli i przewodów. Prowadziły one w różnych kierunkach, jednak najczęściej na zachód, w stronę polany, na której stała kratownica. Krąży opowieść o tym, że kable te prowadzą aż do bazy, co jest prawdopodobne, a także do stacji meteo oraz do... morza!

Główna część Stacji Doświadczalnej zlokalizowana była niedaleko znajdujących się w lesie ruin kościoła św. Mikołaja, jedynej pozostałości po Starej Łebie. Niewiele osób zdaje sobie sprawę z tego, że jadąc ulicą Turystyczną, a następnie na rozwidleniu dróg skręcając w prawo, w stronę morza, w kierunku tzw. „plaży Mostostalu” i dawnego ośrodka tej firmy (dzisiejszy ośrodek wypoczynkowy PTTK), porusza się po głównej drodze Stacji Doświadczalnej Łeba. Zbudowana jest ona z betonowych płyt, jakich Niemcy często używali w czasie wojny do takich celów. Na końcu drogi, po jej lewej stronie znajduje się parking. Tu właśnie znajdowały się budynki hali montażowej, administracji i ochrony poligonu. Uważny obserwator zobaczy widoczne tu jeszcze miejsca, wyróżniające się z betonowej nawierzchni placu. Bardzo dobrze widać ślady po fundamentach. Kilkadziesiąt metrów wcześniej w prawo odchodzi szlak do ruin kościoła. Za ogrodzeniem, na terenie dzisiejszego ośrodka wypoczynkowego PTTK znajdowały się dwa budynki: jeden murowany, drugi, będący drewnianym barakiem, w których umieszczono filię zakładu konstrukcyjnego firmy *Rheinmetall Borsig*, przeniesioną tu z bombardowanego już wówczas Berlina. Na fundamentach głównego baraku filii zakładu konstrukcyjnego stoi dziś, zbudowany w latach pięćdziesiątych, budynek recepcyjny



Plan sytuacyjny głównej bazy Stacji Doświadczalnej Łeba wg planu geodezyjnego z 1957 r. 1. Budynek filii zakładów Rheinmetall; 2. Plac z halami montażowymi i budynkiem ochrony; 3. Starowisko Nr 1; 4. Pierwsza mała wyrzutnia rakiet Fauertille, Rheinbote i Rheintochter; 5. Budynek kotłowni lub wytwórni paliw; 6. Główna hala montażowa Hala Nitsche; 7. Budynek przy przypuszczalnym wejściu do podziemi; 8. Tajemnicza droga w stronę morza; 9. Drachenfelds – wyrzutnia rakiet Rheintochter; 10. Ogromny bunkier z tajemniczą lufą.

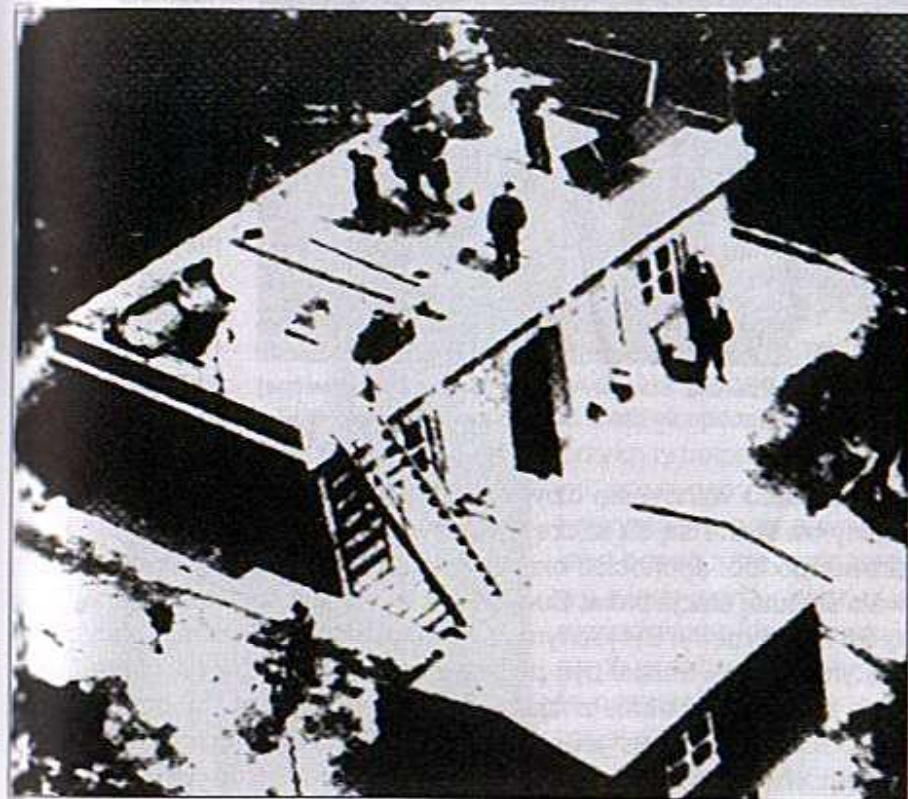
opr. Autora

ośrodka. Rzut jego został zmieniony poprzez dobudowanie od strony południowej dodatkowego skrzydła. Nie ma jednak wątpliwości, że znajduje się on dokładnie w miejscu, gdzie przed półwieczem stał barak filii *Rheinmetallu*. Na terenie ośrodka do dziś zachowały się betonowe, podziemne schrony. Pełniły one prawdopodobnie rolę tzw. *Luftschultz-Stollen* i służyły jako schrony przeciwlotnicze przeznaczone dla pracujących tu naukowców na ewentualność nieprzyjacielskiego nalotu. Dokładne zbadanie ich jest dziś bardzo utrudnione, ponieważ zalane są wodą. Poza tym wszystkie wejścia do nich zostały zamurowane. Schrony te znajdują się w lesie, za głównym budynkiem ośrodka. Innym ciekawym elementem poligonu w tym rejonie są pozostałości po fundamentach, które znajdują się w lesie, w odległości około stu metrów na północny-wschód od ruin kościoła św. Mikołaja. Ich przeznaczenia nie udało się do końca ustalić. Z opowiadań starszych mieszkańców Łeby wynika, że stała w tym miejscu jakaś wieża. Prawdopodobnie znajdowały się na niej anteny. Do czego służyły trudno dziś odgadnąć. Manfred Mantzke, były pracownik Stacji, wspomina o znajdującym się na zachodnim brzegu rzeki punkcie pomiaru aktywności radiowej obszaru Bałtyku. Być może znajdował się on właśnie tutaj. Jednak równie dobrze mogą to być pozostałości po specjalnej antenie ustawionej w pobliżu *Stanowiska Dowodzenia Nr 1*, o której również wspomina Mantzke. Miała ona służyć badaniom Wernera von Brauna(?).

Za dzisiejszym parkingiem, w kierunku morza, tam gdzie wybudowano dziś dyskotekę *Agados*, znajdował się budynek ochrony poligonu. Za nim, w budynku będącym obecnie siedzibą Łebskiego Klubu Żeglarskiego, umiejscowiona była hydrofornia. W jego piwnicach zostały jeszcze ślady po fundamentach zbiorników. Przy budynku wybudowanych współcześnie toalet, znajduje się ostatni przed nadbrzeżnymi wydmami obiekt. To obecny magazyn sprzętu przeciwpowodziowego Urzędu Morskiego. Tu znajdowało się *Stanowisko Nr 1*, czyli centrum dowodzenia próbami raketowymi. Budynek został przebudowany po wojnie na magazyn. Jeśli dobrze wpatrzymy się w las na zachodzie, to za ogrodzeniem wojskowego ośrodka wypoczynkowego, zobaczymy dwa betonowe obiekty. Jednym z nich jest schron obserwacyjny, drugim fundamenty małej wyrzutni raket. To z niej wystrzelwane były pierwsze próbne rakiety na paliwo stałe.

Na terenie ośrodka wojskowego, znajduje się więcej ciekawych obiektów. Przez jego środek, górą nadmorskiej wydmy, biegnie beto-

nowo-brukowa droga. Służyła ona do transportu elementów raket z budynków zlokalizowanych na parkingu do głównej hali montażowej, która znajdowała się w lesie, w odległości około 80 metrów na zachód od parkingu. Tu, od głównej drogi bazy odbiega w prawo zjazd na duży plac. Ma on wymiary 80 metrów długości i 20 szerokości, a pokryty jest betonowymi płytami. Środek tego prostokąta wypełnia ziemia przykry-



Stanowisko Nr 1, główny punkt dowodzenia i kierowania startami raket *Faerli-lio*, *Rheinbote* i *Rheintochter*.
fot. Archiwum autora

ta przez obecnych użytkowników terenu płytami typu „jumbo”. Tu budowniczy bazy wzniesli główną halę montażową, którą nazwali *Halą Nitsche'go*. Nazwę tą nadano na cześć Maximiliana Nitschego, właściciela założonej przez siebie szkoły szybowcowej i *Kurhausu*, w którym przez dwa lata, z powodu braku odpowiedniego lokum na terenie bazy, mieszkała zaprzyjaźniona z nim kadra naukowa i kierownictwo

poligonu. Widać, że kiedyś znajdowała się tu masywna konstrukcja. Świadczą o tym dobrze zachowane na obrzeżach placu potężne, betonowe mury oporowe. Do hali tej dowożone były poszczególne stopnie rakiet zmontowane w mniejszych budynkach na dzisiejszym parkingu i w warsztacie konstrukcyjnym na terenie dzisiejszego ośrodka PTTK. Później, rakiety po zmontowaniu transportowane były na stanowisko startowe. Na północno-wschodnim



Fundament i bunkier startowy pierwszej wyrzutni ustawionej w 1941 roku na terenie Stacji Doświadczalnej Łeba.

fot. Autora

skraju placu wznosi się dziwna konstrukcja przypominająca komin. Ruiny uważane są za szczątki kotłowni. Jest to jednak wersja mało prawdopodobna, chociaż nie do wykluczenia. Inna mówi, że znajdowała się tutaj stacja paliw. Budynek, który się tu znajdował miał wymiary 20 na 24 metry. Był jednym z większych obiektów znajdujących się na tym terenie. Musiał być piętrowy, gdyż, jak widać na planach, po jego zachodniej stronie znajdowały się schody. Przy zachodniej stronie placu widać potężny, betonowy blok. Stoi dziś na nim kontener na śmieci. Nie wiadomo, co znajdowało się wcześniej na tym fundamencie. Pięćdziesiąt metrów dalej w kierunku zachodnim, drogę przecina ogrodzenie z kolczastego drutu. Znajduje się za nim teren wojskowego punktu obserwacyjnego Marynarki Wojennej. Jest on w całości niedostępny. Przez ogrodzenie można jednak zobaczyć pozostałości najważniejszej części łebskiej Stacji Doświadczalnej. Tuż za bramą znajduje się niewielki schron, w którym wojsko urządziło sobie drewnię. Około 25 metrów dalej widać budynek z cegły, nieznanego przeznaczenia. Prawdopodobnie służył jako skład lub warsztat. Mógł on mieć bezpośredni związek ze znajdującą się nieopodal wyrzutnią rakiet *Rheintochter*. Mógł mieć też coś wspólnego z inną, tajemniczą historią łeb-

skiego poligonu, o której mowa dalej. Ma on wymiary 13 na 10 metrów, a po wschodniej i zachodniej stronie budynku znajdowały się betonowe schody. Tuż za budynkiem biegła w stronę morza betonowa droga. Dziś pozostał po niej tylko ślad. Według Manfreda Mantzkego, byłego pracownika bazy, na betonowej płycie zlokalizowanej kilkanaście metrów na zachód, znajdowała się wyrzutnia rakiet *Rheintochter*. Opis tego miejsca, nazwanego przez twórców bazy *Drachenfelds*, przytacza w swych pamiętnikach także Heinrich Huppertz, ostatni kierownik Stacji Doświadczalnej Łeba. Obydwa te opisy mają swoje potwierdzenie w terenie. Za budynkiem główna, brukowana droga biegnąca ze wschodu na zachód rozszerza się w nieregularny, betonowy plac długości około stu metrów. Ma on kształt spłaszczonej litery „S”. Na płycie



Bunkier startowy przy płycie z wielką lufą. Po wojnie nadbudowano na nim wieżyczkę.

fot. Autora

schronie startowym wznosi się mała wieżyczka obserwacyjna. Została ona nadbudowana po wojnie. Po dalszych 35 metrach droga nagle rozszerza się przechodząc w olbrzymi betonowy plac. Ma on wymiary: 70 metrów długości i 25 metrów szerokości. Od północy otoczony

tej znajduje się betonowy lej identyczny z tym, który znajduje się na terenie byłej stacji meteorologicznej zlokalizowanej na Mierzei Łebskiej. Nie można go jednak zobaczyć, ponieważ został przykryty betonowymi płytami, przysypany ziemią i wykorzystany przez wojsko jako basen przeciwpożarowy. Kiedy jednak zajrzy się przez żelazną klapę rewizyjną, to widać od razu, że jest to pozostałość po wyrzutni rakiet *Rheintochter*.

Dalej droga znowu się zwęża i powraca do nawierzchni brukowanej. Około 35 metrów na zachód, za wieżą radarową wzniesioną w latach osiemdziesiątych, po lewej stronie na dawnym

jest ziemnym nasypem. Obiekt ten można dokładnie obejrzeć, kiedy udamy się na zachód leśną drogą biegnącą wzdłuż ogrodzenia ośrodka i punktu obserwacyjnego. Wtedy jednak należy się cofnąć, wyjść poza parking i w miejscu, w którym kończy się kamienny murek, skręcić w prawo. Po przejściu około pół kilometra leśną drogą wyjdziemy na tyły terenu wojskowego, tuż przy granicy Słowińskiego Parku Narodowego. Przy stacji transformatorowej, skręcamy w prawo i po wejściu na niewielką wydmy dojdziemy do ogrodzenia, za którym znajduje się to interesujące miejsce. Dopiero stąd widać, że wcześniejszy betonowy plac jest „dachem” olbrzymiego bunkra. Na jego górnej części znajduje się żelbetowa pochylnia sugerująca rampę startową dla rakiet. Tak zresztą do dzisiaj uważa wielu niewtajemniczonych. W rzeczywistości została ona zbudowana po wojnie przez polską Marynarkę Wojenną jako podstawa radaru i nie ma związku z poligonem. Mantzke pisał o tym miejscu jako o ściśle tajnej, otoczonej ogrodzeniem enklawie bazy, w której znajdowała się betonowa sztolnia (?), z umieszczoną w niej gigantyczną, stalową lufą. Miała ona być supertajnym projektem Wernera von Brauna. To co dziś zostało z tego obiektu w żaden sposób nie przypomina konstrukcji z opisu Mantzkego, chociaż część opisu się potwierdza. *Wewnątrz tego ogromnego kłoca z betonu znajdowały się pod ziemią pomieszczenia załogi i warsztaty....*

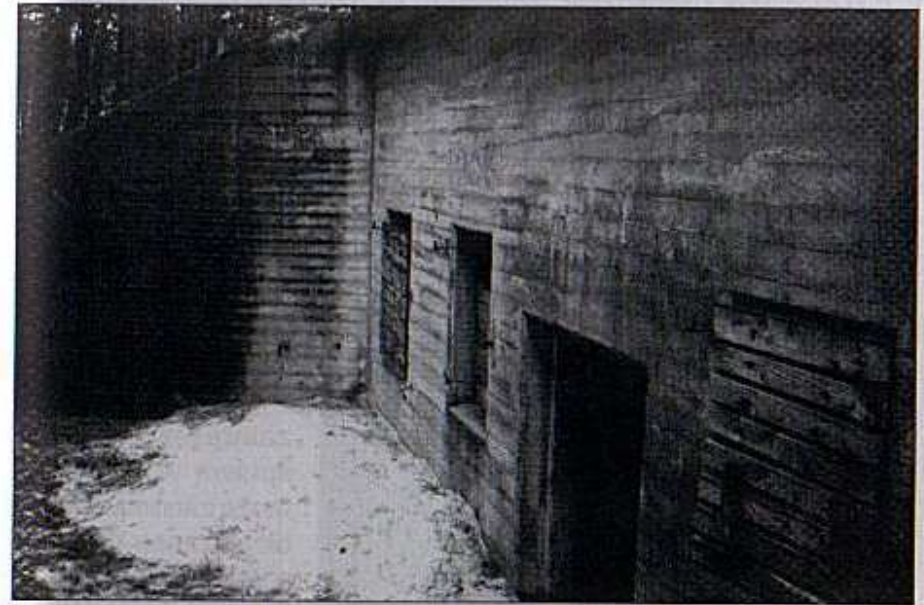
Niewątpliwie mamy jednak do czynienia z miejscem, z którego prawdopodobnie startowały lub miały startować rakiety. Mantzke w swoich wspomnieniach napisał, że zamontowana tu 23-metrowa lufa częściowo (3,5 metra) schowana była w ziemię. Obecnie nie widać nic, co by wskazywało na takie właśnie rozwiązania. Nie ma lufy, ani miejsca, w którym była umocowana.



Przykryty betonową płytą, zamieniony na basen ppoż. lej po wyrzutni Drachenfels.

fot. Autora

Do dziś widoczna jest część (?) tych pomieszczeń. Czy w betonowym kłocu są jeszcze inne, nie sposób dziś ustalić. Być może



Widok ogromnego bunkra od strony zachodniej. Na nim znajdowała się tajemnicza, ogromna lufa.

fot. Autora

ogromny bunkier kryje w swym wnętrzu jeszcze inne, niedostępne dziś pomieszczenia. Zagadką supertajnej enklawy jest sama konstrukcja olbrzymiego bunkra. Mantzke twierdzi, że w jego wnętrzu znajdowały się pomieszczenia załogi, warsztaty i pomieszczenia radiolokacyjne. Dzisiaj dostępne jest jedno niezbyt duże, w stosunku do wielkości całego bunkra, pomieszczenie. Niemożliwym jest, aby ta jedna, podziemna sala pomieściła tyle różnych funkcji. Lokal dla potrzeb radiolokacji musi spełniać zupełnie inne warunki niż pomieszczenia magazynowe czy warsztatowe, albo mieszkalne. Dlatego też rodzi się podejrzenie, że widoczna dziś betonowa komnata jest tylko częścią większej całości. Stanowi ona jedynie jedną dziesiątą wielkości bunkra. Podobnie rzecz się ma również z oceną komory, w której posadowiona była wielka lufa. Opierając się na relacjach Mantzkego założyć można, że komora miała około 3,5 metra głębokości. Widać to także na fotografiach wykonanych w 1947 roku przez reporterów „Przekroju”. W tylnej części środkowej największej komory znajdowała się stalowa

przewodnica. Dwie boczne komory, symetrycznie rozłożone po obydwu stronach tej głównej stanowiły miejsca, w których tkwiły „nogi” podpory lufy lub były punktami posadowienia jakiejś ramy podtrzymującej lufę. Komory te połączone są ze sobą kanałami, którymi prawdopodobnie biegły kable, pręty lub rury. Dziwnym byłoby, gdyby nie pozostawiono do nich dostępu, na przykład w celu naprawy i konserwacji. Z pomiarów wynika, że lufa wypełniała szczelnie całą komorę. Wykluczyć więc należy możliwość dostępu z góry. Pozostaje wariant wejścia od dołu. Jeśli przyjąć takie założenie, to należałoby również przyjąć hipotezę, że pod wierzchnią płytą bunkra musiały istnieć jeszcze jakieś pomieszczenia albo korytarze.

Głębsza penetracja tego miejsca jest jednak dziś niemożliwa, gdyż



Jedynie dostępne dziś pomieszczenie we wnętrzu wielkiego bunkra. Czy są jeszcze inne?

fol. Autora

teren ten znajduje się na obszarze wojskowym. Gdyby udało się zainteresować tą sprawą wojsko, być może zaistniałaby realna szansa na wyjaśnienie wielu tajemnic tego miejsca. Wiele wskazuje na to, że zarówno na terenie punktu obserwacyjnego, jak i na terenie znajdującego się obok wojskowego ośrodka wypoczynkowego, znajdują się podziemia. W lesie z ziemi wystają kominiki wentylacyjne, są też ślady zasypanych studni. Przez wiele lat nikt się tym nie interesował i nie zastanawiał, do czego to służyło. Być może wynikało to z nie-

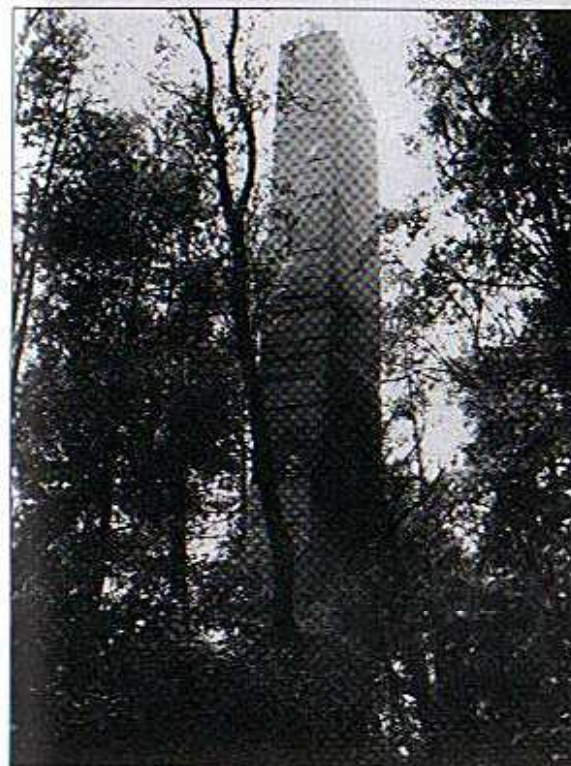
znajomości historii tego obiektu. Niemożliwym jest w tej chwili ocenić, czy ewentualne podziemia Stacji są dostępne. Niemcy przed opuszczeniem bazy wysadzili część urządzeń i obiektów w powietrze. Dzieła zniszczenia dopełnili Rosjanie, którzy po kilku miesiącach penetracji wysadzili to, czego nie mogli wywieźć do ZSRR. Czy jednak wszystko zostało zniszczone?

Komin

Jedną z tajemnic łebskiej Stacji Doświadczalnej jest wspomniany budynek znajdujący się przy głównej hali montażowej. Część z zainteresowanych historią poligonu twierdzi, że są to ruiny kotłowni, z której dostarczano ciepło do ogrzania budynków bazy. Inna grupa badaczy uważa, że ruiny są pozostałością po stacji, wytwórni lub magazynie paliw do rakiet. W obydwu przypadkach pojawiają się jednak wątpliwości. W kilku fragmentach wspomnień pracowników Stacji można znaleźć informację, że źródłami energii służącej do zasilania aparatury, jak i urządzeń wytwarzających ciepło, były 12-woltowe akumulatory samochodowe i agregaty prądotwórcze. Skoro więc ogrzewano się elektrycznie, to w jakim celu budowano kotłownię? Było to ryzykowne również z powodu emisji spalin, której ślad mógł naprowadzić na bazę alianckie lotnictwo. Jeśli więc przyjąć drugą wersję, to natychmiast nasuwa się pytanie: paliw do czego? Rakiety testowane w Łebie posiadały napęd prochowy, a materiał pędny przywożono z Berlina i przechowywano w bunkrach magazynowych zlokalizowanych na północ od Rąbki. Nie mogło to więc być paliwo rakietowe do rakiet *Rheinbote*. Chyba, że eksperymentowano tu z czymś jeszcze.

Piotr Kruszyński, jeden z badaczy historii łebskiego poligonu, wysuwa dość śmiałą i wcale nie pozbawioną logiki teorię mówiącą o tym, że w Łebie eksperymentowano z dwoma rodzajami rakiet *Rheinbote* i *Rheintochter*. Jedne, napędzane były paliwem stałym, drugie paliwem płynnym. Jeśli przyjąć tą wersję, to usprawiedliwiałaby ona przeznaczenie wspomnianego budynku jako stacji paliw. Na pewne wskazówki mogące potwierdzić takie rozumowanie można się natknąć

w opisach danych technicznych rakiet *Fauerlilie*. Nie sposób nie zwrócić w nich uwagi na kilka istotnych szczegółów. Jeden z nich mówi o stosowaniu w modelu *F55* dwóch rodzajów silników. Jednego o napędzie na paliwo stałe, drugiego na ciekłe. Udowodnienie, że w Łebie odbywały się także próby z rakietami *Fauerlilie* napędzanymi paliwem ciekłym, może dać podstawę do wyjaśnienia tajemnicy obiektu z kominem, który nazywany jest kotłownią. W kontekście rakiet *Fauerlilie*



Pozostałości po kotłowni (?) lub wytwórni paliw (?).

fol. Autora

wersja taka wydaje się być bardzo możliwa. Nie ma bowiem podstaw do zaprzeczania, że w hali Nitschego montowano nie tylko rakiety *Rheintochter* i *Rheinbote*, ale także i *Fauerlilie*. Jeśli przyjąć, że tak było, to wielce uzasadnionym jest umiejscowienie tuż przy hali budynku, w którym przechowywano paliwo ciekłe dla silników tych rakiet. Wtedy także usprawiedliwione byłoby istnienie wysokiego kominu z kanałami, które w żaden sposób nie wyglądają na kanały dymowe, lecz raczej wentylacyjne. Przy

rozpatrywaniu takiej wersji należy także wziąć pod uwagę, że budynek ten mieści się w najwcześniejszej zbudowanej części Stacji Doświadczalnej Łeba. Natomiast *Fauerlilie* testowano, jako jedne z pierwszych konstrukcji rakietowych na tym poligonie. Biorąc pod uwagę chronologię wydarzeń dochodzimy do wniosku, że najpierw zbudowano główną drogę, później plac z halami (obecny parking), następnie drogę wewnętrzną bazy, małe wyrzutnie, główną halę montażową, budynek

z kominem, następnie zaś dalsze obiekty Stacji. Poza tym omawiany tajemniczy budynek znajduje się pomiędzy główną halą montażową a małą wyrzutnią, z której najpierw wystrzeliwane były rakiety *Fauerlie*. Dopiero później używano ich do pierwszych prezentacji prototypów rakiet *Rheinbote* i *Rheintochter*. Podobna wzmianka pojawia się także przy opisie technicznym rakiet przeciwlotniczych *Rheintochter*. Najnowsza ich wersja, oznaczona kryptonimem *F-P-3* była napędza-

na oprócz silnika na paliwo stałe również silnikiem na paliwo ciekłe. Te dwa znane elementy przemawiają za tym, żeby omawiany obiekt uznać jednak za budynek, który miał coś wspólnego z produkcją lub przetwarzaniem paliwa

do silników rakietowych obydwu wspomnianych konstrukcji. Niewykluczone również, że naukowcy ze Stacji Doświadczalnej Łeba prowadzili jeszcze badania i próby z innymi tajnymi pociskami rakietowymi.



Tajemnicze kanały w kominie (?). Do czego służyły?

fol. Autora

Lufa

W odległości około pół kilometra na zachód od *Stanowiska Nr 1* zbudowano nie rozszyfrowaną do końca, potężną konstrukcję. *Jak przypominam sobie, jeszcze w 1944 roku, na ogromnej płycie wyrzutni znajdowała się pomalowana na czerwono, mierząca 23 m podziemna lufa o przekroju zewnętrznym około 1,8 metra. Jej wylot skierowany był na zachód. W pozycji poziomej możliwość zwrotu lufy była bardzo ograniczona, wynosiła zaledwie kilka stopni. Wewnątrz tego ogromnego kłosa z betonu znajdowały się również pod ziemią pomieszczenia załogi i warsztaty. W styczniu 1945 roku lufa ta, której grubość ścianek wynosiła 20 cm, została z ogłuszającym hukiem wysadzona w powietrze, tak że w Łebie zadrżały szyby we wszystkich oknach. Z wydaną specjalnie w tym celu przepustką w kieszeni musiałem jesienią 1944 roku pojechać na rowerze wiodącą pomiędzy wydłami ku dużej wyrzutni betonową drogą, ażeby coś stamtąd odebrać. Wtedy to właśnie ujrzałem jeden jedyny raz to gigantycznych rozmiarów monstrum – pisał w 1977 roku Manfred Mantzke.*

Dzisiejsze ślady potwierdzają, że na terenie głównych wyrzutni *Rheinbote* i *Rheintochter*, do miejsca ich startu nazwanego *Drachensfeld* przez las wiedzie betonowa droga. W latach 1943-44 została ona przedłużona w kierunku zachodnim, gdzie zbudowano wielki betonowy schron. W środku jego podłużnego wnętrza znajdowała się opisywana przez Mantzkego lufa. Zastanawiające są tylko jej parametry. W żadnej z dotychczasowych publikacji wydanych na temat niemieckich tajnych broni z okresu wojny nie spotyka się urządzenia o takich wymiarach. Początkowo sądzono, że chodzi tu o dział wielokomorowe oznaczone kryptonimem *Hochdruckpumpe*, nieoficjalnie nazywane też „stonogą” (*Tausendfüßler*), będące w rzeczywistości projektem *V3*. Miało ono dość skomplikowaną budowę i musiało być umieszczone

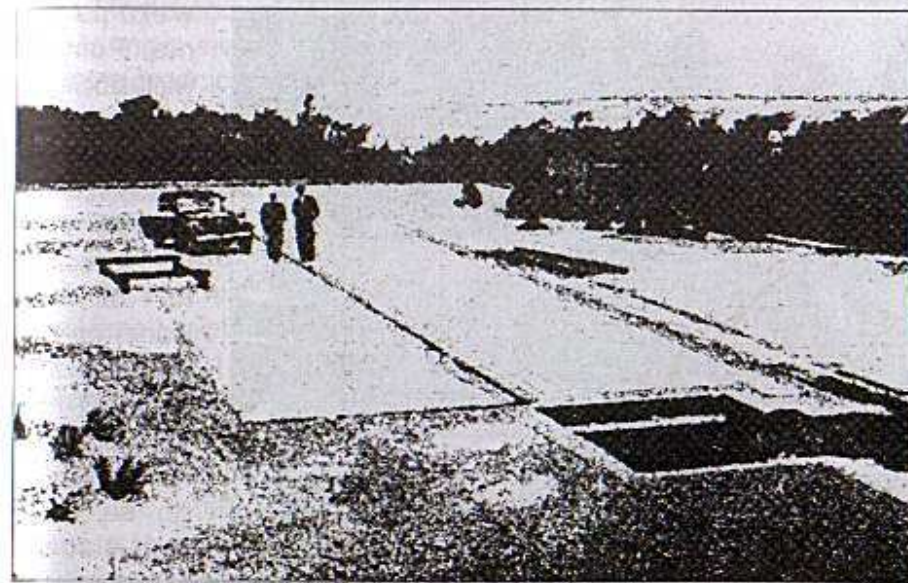
na stałej, betonowo-stalowej konstrukcji, jednakże o stałym kącie podniesienia lufy. Działo to opracowane zostało przez zakłady *Röchling Eisen und Stahlwerke* na początku lat Rzterdziestych. Za miejsce prób tych dział służyły poligony w Hillersleben, położonego około 20 km na północny-zachód od Magdeburga i w Międzyzdrojach (Misdroy) na wyspie Wolin. Do dzisiaj są tam pozostałości wyrzutni, które w sposób zasadniczy różnią się od urządzenia opisywanego przez Mantzkego. Nie zgadzają się także inne parametry. Pocisk do działa V3 miał długość trzy metry, ciężar 140 kilogramów, a jego średnica wynosiła 100 mm. Pełnowymiarowe działo składało się z 32 członów o łącznej długości 130 metrów.

Później zweryfikowano przypuszczenia przypisując tajemnicze konstrukcje urządzeniu do próbnych startów nowej, największej z zaprojektowanych rakiet *Rheinbote*. Miała to być ogromna, czterostopniowa rakietka dalekiego zasięgu, której długość wynosiła 15 m, a waga ponad osiem ton! Wielkością miała dorównywać słynnej V2. Jak twierdzą niektórzy badacze, a także Mantzke, do budowy tej rakiety w ogóle nie doszło z powodu braku materiałów i czasu. Jednakże Heinrich Huppertz, ostatni kierownik Stacji Doświadczalnej Łeba, w swych pamiętnikach mówi wyraźnie, że rakietka ta została zbudowana i stała gotowa do startu na stanowisku jeszcze w przededniu wkroczenia Rosjan. Poza tym jest jeszcze jedna sprzeczność. Otóż, jak twierdzi świadek Mantzke, prace te prowadził prof. Werner von Braun, który zupełnie nie interesował się programem *Rheinbote* i *Rheintoch-*



Działo wielokomorowe V-3 w Misdroy (Międzyzdroje). Takich konstrukcji nie było w Łebie.

fot. Archiwum autora



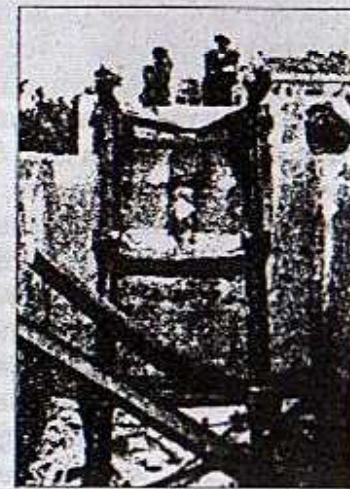
„Dach” ogromnego bunkra – miejsce, w którym znajdowała się tajemnicza lufa. Stan z 1947 roku.

fot. J. Burzyński

ter. Miał swoje problemy i zadania. Czyżby możliwym było, aby zajmował się jednak *Rheibotem-gigantem*?

Dziwny jest też fakt, że od zakończenia wojny żaden z ekspertów raketowych nie wspominał o tym projekcie. Informacje na temat typów niemieckich rakiet zostały przecież opublikowane w latach sześćdziesiątych. Czyżby enklawa łebskiego poligonu stanowić miała miejsce, gdzie prowadzono próby z urządzeniem, które stało się po wojnie tak ważnym elementem dla zwycięzców w budowie rakiet w państwach alianckich, że celowo zupełnie się o nim nie wspomina?

Miejsce enklawy otoczone było wysokim płotem i bardzo silnie strzeżone. Dostęp do niego, ze 150-osobowej załogi poligonu, mieli wyłącznie zatrudnieni przy tym projekcie. Otoczony był najściślejszą tajemnicą. Jak widać tajemnica enklawy nie przestała nią być nawet pół



Wnętrze komory w 1947 roku

fot. J. Burzyński



Komora, w której osadzona była tajemnicza lufa. Stan z 1947 roku.
 fot. J. Burzyński

Niewiele też mówi obecny wygląd tego miejsca. Niemniej pewnym jest, że znajdowała się tu w czasie wojny niesamowita wręcz konstrukcja. Nieco światła na sprawę rzucają zdjęcia wykonane w 1947 roku przez reporterów i dziennikarzy „Przekroju”. Kiedy ma się możliwość dokładnego obejrzenia górnej części betonowego „kloca”, jakim jest schron i porównania tych oględzin ze zdjęciami z „Przekroju”, wiele staje się jasne. Otóż na fotografiach widać wyraźnie, że na górnej części betonowego „kloca” schronu, znajduje się nieregularne, dość duże wgłębienie. W jego tylnej części znajdują się stalowe prowadnice oparte na pionowym, żelbetowym bloku wystającym z „dziury”. Bez większych problemów można więc ustalić, że jest to miejsce, w którym posadowiona była ogromna lufa. Środkowe, większe wgłębienie w kształcie prostokąta, było miejscem, w którym wielka lufa chowała się ...*pod ziemią*, o czym właśnie pisze Mantzke. Dwie mniejsze boczne, symetrycznie rozłożone i połączone kanałami z prostokątem głównym kwadratowe komory, były niewątpliwie miejscami, w których opierały się „nogi” (?) „działa”. Od zachodu kilka metrów przed „dziurą” kończą się tory. Z tego wynika, że „działo” ładowane było od przodu. Dzisiaj tajemnicza dziura jest zasypana i zabetonowana. Ślady po niej widać jednak dokładnie. Najlepiej z góry, kiedy wejdzie się na rampę po radarze.

Podczas penetracji terenu odnalazłem w lesie fragmenty opisywanej lufy. Są one na tyle duże, że udało się zmierzyć promień i ustalić jej kaliber. Na tej podstawie można było zweryfikować dane podawane

wieku po wojnie. Pomimo wielu dociekań nikomu, jak na razie nie udało się rozszyfrować znaczenia schronu i zamontowanej na nim ogromnej lufy. Skąpe i nieprecyzyjne relacje Mantzkego są jedynym śladem.

przez Mantzkego. Lufa ta miała wewnętrzną średnicę 140 cm. Grubość jej ścianek nie wynosiła 20, jak pisze Mantzke, lecz 9 cm. Prawdopodobnie była też nie co krótsza i miała długość około 15 metrów. Wynika to z analizy przebiegu torów, które kończą się mniej więcej w tej odległości od wystającego betonowego bloku służącego kiedyś za podstawę prowadnic, chociaż nie można wykluczyć, że lufa była dłuższa. Niemniej i tak było to rzeczywiście monstrum. Wojskowi artylerzyści uważają, że konstrukcja ta na pewno nie była klasycznym działem. Do czego służyła, trudno dziś powiedzieć. Pojawiają się także przypuszczenia, że była to wyrzutnia jednej z wersji rakiety balistycznej *Rheinbote-giganta* (*Rheinbote III*), z którymi próby także prowadzono w Łebie. Nawet jeśli przyjąć, że lufa miała tylko 15 metrów długości, co wynika z pomiarów, to jej wielkość odpowiada dokładnie długości *Rheinbote III*! Tajemnicza lufa kojarzona jest także z próbami którejs z tajnych wersji rakiet przeciwlotniczych *Fauerillie*.



Odnelezione przez autora fragmenty lufy.

fot. Autora

Rąbka

Rąbka to niewielka osada położona w odległości trzech kilometrów na zachód od Łeby. Znajduje się w niej brama do Słowińskiego Parku Narodowego, którego tereny rozpoczynają się tuż za ostatnimi domami. Jest to też miejsce, w którym rozpocząć można dalszą część opowieści o tajemnicach łebskiego poligonu rakietowego. Dzisiaj nie trudno tu wejść. Nie ma już uzbrojonych wartowników z psami, nie ma sprawdzania przepustek. Teraz paszportem do dalszego zwiedzania m.in. rejonu supertajnego poniemieckiego poligonu rakietowego jest wykupienie biletu wstępu do Słowińskiego Parku Narodowego. Na jego terenie bowiem, przy betonowej drodze, znajdują się najlepiej zachowane w tym rejonie pozostałości po *Klein Peenemünde*, jak nazywano w czasie wojny Stację Doświadczalną w Łebie.

Żeby dostać się do miejsca dawnych wyrzutni rakiet, po przekroczeniu bramy SPN musimy iść lub jechać (wózki akumulatorowe, rowery) betonową drogą biegnącą przez sosnowy las rosnący po obu jej stronach na nadmorskich wydmach. Powszechnie mówi się o tym, że drogę tę zbudowali Niemcy. W rzeczywistości jednak jest ona dziełem radzieckich jeńców wojennych wykorzystanych przy jej budowie, a następnie pod koniec wojny rozstrzelanych w okolicach Choczewka. Inna wersja mówi, że jeńcy ci, wraz z ewakuowanym poligonem zostali wywiezieni w 1945 roku do Karlshagen na wyspie Uznam. Pomimo że byli pracownicy poligonu w swoich wspomnieniach twierdzą, że jeńców wywieziono na Zachód, to wersja mówiąca o ich likwidacji wydaje się bardziej prawdopodobna. Przemawia za nią list, jaki w 1967 roku do redakcji „*Kuriera Polskiego*” nadesłał obywatel amerykański Gerlod, który pisze w nim, że pracował jako jeńiec wojenny w okoli-

cach Łęborka. We wrześniu 1944 roku był przypadkowym i, jak przypuszcza, jedynym świadkiem jeszcze jednej zbrodni hitlerowskiej dokonanej na tym terenie. Podaje, że w okolicach miejscowości Hohenwaldheim (dzisiejsze Choczewko) widział, jak na rozwidleniu szosy zatrzymały się samochody, z których hitlerowcy wypchnęli około dwustu mężczyzn w pasiakach. Zostali oni zapędzeni do pobliskiego lasu. Wkrótce świadek usłyszał strzały. Po pewnym czasie Niemcy odjechali bez więźniów. Stało się to pomiędzy torami kolejowymi, wsiami Choczewko i Przebędowo oraz skrzyżowaniem drogi z Ciekocina do Łętowa. Gerlod przypuszcza, że ofiarami mordu byli robotnicy zatrudnieni przy budowie wyrzutni w Łebie. Autor listu wspomina także szubienicę, która ustawiona była przy szosie prowadzącej do Łeby, na



Robotnicy budujący drogę.

fot. Archiwum autora

której wieszano radzieckich więźniów próbujących ucieczki. Ich obóz znajdował się prawdopodobnie właśnie w Rąbce, za dzisiejszą bramą do Parku. Wersja Gerloda jest bardzo prawdopodobna, ale nie wszystkich przekonuje. Choćby dlatego, że bezpośredni świadkowie wydarzeń w Łebie twierdzą, że rosyjscy jeńcy nigdy nie posiadali pasiaków tylko szare, jednolite drelichy. Nie wiadomo również, czy byli oni wykorzystywani do prac budowlanych na terenie bazy. Na zachowanych zdjęciach widać, że robotnicy budujący drogę na terenie głównej bazy, nie są więźniami. Ich wygląd sugeruje, że są to raczej pracownicy Organizacji Todta.

W czasie wojny niemożliwością byłoby poruszanie się drogą po Mierzei Łebskiej – strzegli jej uzbrojeni wartownicy, a okoliczne lasy przeczesywały liczne patrole wartownicze z psami. Na całym terenie rozmieszczone były betonowe strażnice. W czasie prób i eksperymentów nikt z osób postronnych nie mógł przebywać w pobliżu. Zamknięty był także port w Łebie.



Betonowy kiosk obserwacyjny.
 fot. „Odkrywca”

wane pozostałości niemieckich budowli i dziwnych konstrukcji. Betonowe fundamenty, stożkowy lej z metalową rampą, stalowy szkielet hali montażowej, czy też betonowe kioski obserwacyjne, które poro-

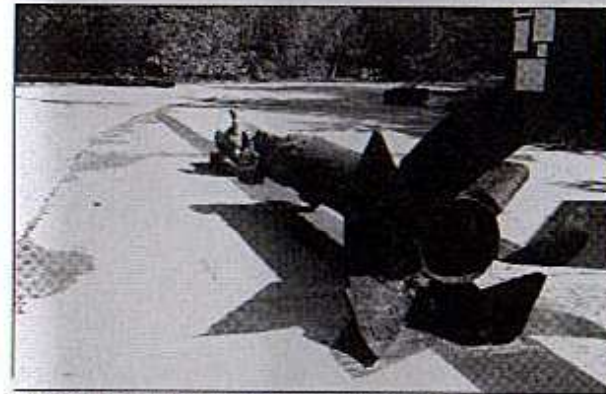
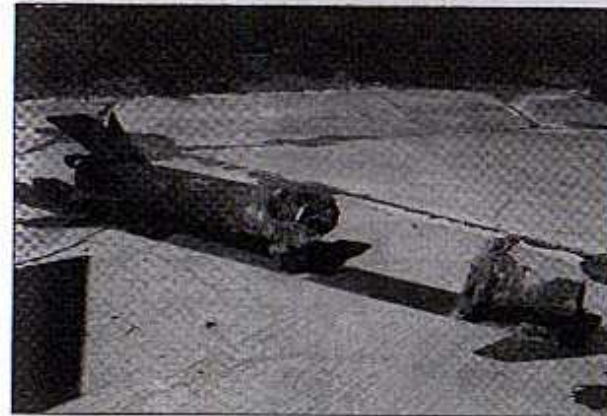


Betonowy lej po wyrzutni *Rheintochter*.
 fot. „Odkrywca”

Jeśli zdecydujemy się na marsz, to po około czterdziestu minutach do-
 trzemy do miejsca nazywanego *Wyrzutnią*. Jest to najlepiej zachowany fragment ponemieckiego poligonu na Mierzei Łebskiej. Wprowadźcie teorie co do przeznaczenia obiektu nie są jednoznaczne, ale warto go zwiedzić z kilku powodów. Pierwszy to jego wartość historyczna i tajemniczość miejsca, drugi to fakt, że zarządzająca obecnie tym terenem firma *Stamir* z Łeby zorganizowała tu ciekawą galerię. W zamysłach dzierżawcy ma tu powstać prywatne muzeum. Dodatkową atrakcją *Wyrzutni* są wyekspono-

stawiane są na okolicznych wydmach, to materialna spuścizna niemieckiej i... polskiej techniki raketowej. Do pozostałości po Niemcach należą lej, schron i kioski obserwacyjne. Po polskim programie badawczym nad raketami me-

eteorologicznymi *Meteo*” została hala montażowa, rampa na leju i elementy szkieletu prowadnic wyrzutni. Ekspozowane są tu też kilkucentymetrowe, klejone z kilku warstw szkła szyby, które znajdowały się w szczelinach obserwacyjnych schronów. Co do ich pochodzenia teorii jest kilka. Jedna mówi, że były one stosowane przez Niemców, druga, że szyby te w szczeliny schronu zostały wmontowane przez polskich



Odnaleziony wrak trzeciego stopnia *Rheinbote*.
 fot. Autora

meteorologów. W częściowo wkopanym w piasek wydm budynku bez okien, ale ze szparami obserwacyjnymi, znajduje się stała wystawa fotografii starej Łeby i ekspozycja materiałów ikonograficznych związanych z niemieckim programem raketowym. Najciekawszymi elementami, które można tam obejrzeć jest radziecka rakiet przeciwlotnicza i rakiety meteorologiczne *Meteor-1*. Prawdziwa zaś sensacja, to ekspozowane tam trzeci stopień oryginalnej rakiety *Rheinbote* oraz stalowe fragmenty gigantycznej, tajemniczej lufy, która zamontowana była w enklawie wcześniej opisanej głównej bazy raketowej.

Nietrudno jest dziś ustalić, do czego służyły urządzenia zbudowane w tym miejscu. Wiadomo, że budynek „galerii” stał tu już podczas wojny. Został tylko nieznacznie przebudowany, kiedy w tym miejscu prowadzono próby z raketami meteorologicznymi. Na pewno stalowa konstrukcja hali montażowej nie ma nic wspólnego z budowlami

niemieckiego poligonu. Została zbudowana po wojnie dla celów stacji meteo. Montowano w niej rakiety meteorologiczne *Meteor 1, 2 i 3*, które wyrzeliwano tu w latach 1963-72. Wykorzystywany był do tego ponemiecki betonowy lej po wyrzutni *Rheintochter*. Nadbudowano nad nim metalowy pomost, który również nie jest urządzeniem niemieckiej Stacji.

Według Manfreda Mantzkego w tym miejscu znajdowały się nie wyrzutnie, lecz stanowisko obrony przeciwlotniczej. Mantzke w 1977 roku pisał: *U wylotu betonowej drogi z Rąbki do wydmy Lonzke usytuowane było stanowisko przeciwlotnicze 88 mm i poczwórne działko 20 mm. Nigdy nie zostało ono użyte przeciw wrogowi, nie chciano bowiem przyciągać jego uwagi i zdradzić tym samym miejsca, w którym zloka-*

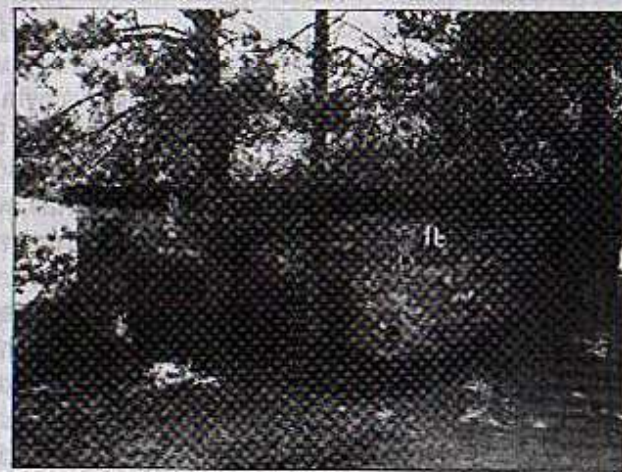


Teren niedokończonej wyrzutni *Rheintochter*, późniejszej stacji meteorologicznej, dzisiejszego muzeum *Wyrzutnia*. Na pierwszym planie dach schronu startowego.
fol. Autora

lizowano stację doświadczalną. Jej istnienie zachowano w tajemnicy prawdopodobnie aż do końca wojny. Miejsce to stanowi dziś wyrzutnię rakiet meteorologicznych. Zapewne Mantzke, jako pracownik poligonu, wie o czym pisze. Jednak szczegółowe oględziny miejsca wskazują,

że nie ma tu konstrukcji, które mogły służyć jako stanowiska obrony przeciwlotniczej. Pierwotnie podejrzewano, że taką funkcję mogły pełnić urządzenia, które znajdowały się na fundamentach przed wejściem na teren stacji meteo. Szczególnie na tym, po lewej stronie wejścia. Bezspornie jednak ustalono, że na tych tajemniczych fundamentach zamontowane były nie działka przeciwlotnicze, o których pisze Mantzke, ale urządzenia radiolokacyjne. Nie wykluczone jednak, że jakieś działka zlokalizowane były w pobliżu. Betonowe kioski obserwacyjne są identyczne z tymi, jakie ustawiono w miejscach, gdzie znajdowały się wyrzutnie *Rheinbote* i *Rheintochter*. Jest dziś pewne, że oprócz ewentualnego stanowiska przeciwlotniczego była tu wyrzutnia rakiet *Rheintochter*. Dowodem na to jest betonowy lej. Jest on identyczny z tym, który wybudowano w głównej bazie w miejscu zwanym *Drachenfelds*. Obok schronu „galerii”, jeszcze przed kilku laty, stała wysoka, kilkumetrowa ceglana wieża, wyglądem swym przypominająca komin. Na jej szczycie widać było metalowe kółka, jakby bloczki windy. Do czego służyć miała ta konstrukcja, trudno ustalić. Co do tego, czy wyrzeliwane były stąd również rakiety *Rheinbote*, można dyskutować. Teoretycznie jest to bardzo możliwe, ponieważ rakiety te nie potrzebowały stacjonarnych stanowisk do startów.

W odległości około 100-150 metrów na wschód od ogrodzenia terenu byłej stacji meteorologicznej zobaczymy pozostałości innych konstrukcji. Zachował się ceglany schron ze szczelinami obserwacyjnymi i betonowe fundamenty. Nie ustalono dotychczas do czego służyły. Jest prawdopodobne, że ta grupa urządzeń poligonu miała bezpośrednie powiązanie z wyrzutnią *Rheintochter* znajdującą się na stacji meteo. Jednakże nie widać dziś uzasadnienia technicznego związku pomiędzy tymi elementami. Szcze-



Ceglany schron obserwacyjny przy „hamowni”.

fol. „Odkrywca”

liny obserwacyjne w schronie świadczą o tym, że były tu lub miały być dokonywane starty rakiet. Z drugiej strony odległość bunkra od pozostałości fundamentów jest zbyt mała, aby można było bezpiecznie obserwować start rakiety. Nie wiadomo, jakie rakiety miały stąd startować. *Rheintochter*, *Rheinbote*, czy jeszcze inne pociski? Brak typowego, betonowego leja, jaki spotykamy na terenie byłej stacji meteo, przemawia za tym, aby uznać to miejsce za wyrzutnię *Rheinbote*. Chyba, że Niemcy eksperymentowali tu jeszcze z jakąś inną bronią, o której nic nie wiemy. Istnieje też hipoteza, że tajemnicze fundamenty mogły być tzw. „hamownią” silników rakietowych. We wspomnieniach pracowników poligonu wielokrotnie można się natknąć na informację o „hamowni”, która znajdowała się ...*tuż przy bunkrze*. Nie ma innego miejsca, do którego można by dopasować ten opis. Pracownicy *Wyrzutni* podejrzewają, że w odległości kilkunastu metrów na wschód od bunkra, pod piaskami wydmy może znajdować się jeszcze jakaś konstrukcja. Być może jest to drugi lej. Gdyby tak było można byłoby połączyć obydwa miejsca. Wskazuje na to fakt, że jedynie w tym miejscu, w niewielkim zagłębieniu, po każdym opadach deszczu woda nie wsiąka w grunt. Badania wykrywaczem metalu nie przyniosły rezultatów. Z drugiej strony nie musiały, gdyby beton nie był zbrojony. Nieprawdopodobnym jednak jest, aby przy wyrzutni nie było żadnych metalowych elementów. Sprawę można więc uznać za jeszcze jedną fantazję dotyczącą poligonu.

Warto jeszcze zobaczyć fundamenty po ogromnej hali montażowej, które ukryte są w lesie na zachód od placu przez wejściem na teren muzeum. Kilka metrów w głąb lasu znajdują się pozostałości po hali, która jak twierdzą miejscowi przykryta była dachem o rozpiętości sześciu metrów, wykonanym ze strunobetonu. Budynek miał prawdopodobnie służyć do montowania rakiet w całość. Na placu przed *Wyrzutnią* widoczne są fundamenty mniejszej hali, w której być może montowano elementy rakiet. Po lewej stronie drogi, na skraju lasu od jeziora Łebsko, na wprost wejścia i placu znajduje się betonowo-ceglana płyta. Jest to pozostałość po ceglanej wieży obserwacyjnej i stacji transformatorowej lub miejsca po agregatach prądowców. W południowo-zachodnim narożniku placu, na drodze do pomostu nad jeziorem, widać kolejne fundamenty po jakichś istniejących tu kiedyś budowlach będących częścią wyrzutni *Rheintochter*. Nie sposób dziś jednak ustalić, co to były za obiekty.

Miejsce *Wyrzutni* stanowi dziś ciekawy i dostępny w całości fragment hitlerowskiego poligonu. Tutaj można też zdobyć najwięcej wiadomości o tym i innych tajemniczych obiektach zbudowanych w czasie wojny w okolicach Łeby.

Z obiektu byłej wyrzutni jest już niedaleko do ruchomych wydmy, na które spadały części niemieckich rakiet. Jeśli ktoś będzie miał szczęście, to być może się na nie natknie. Przesuwające się piaski odsłaniają nieraz ciekawe rzeczy zasypane przed półwieczem.



Zespół twórców rakiet na paliwo stałe na wydmy *Pletka-Berg* 26 maja 1943 r. Od lewej siedzą: dr Vüllers, dr Fricke, gen. artyl. von Rentz, dr Heinrich Huppertz, dyrektor Spielvogel, dr Orthmann, dyrektor dr Heinrich Klein, dyrektor inż. Strauss.

fol. Archiwum autora

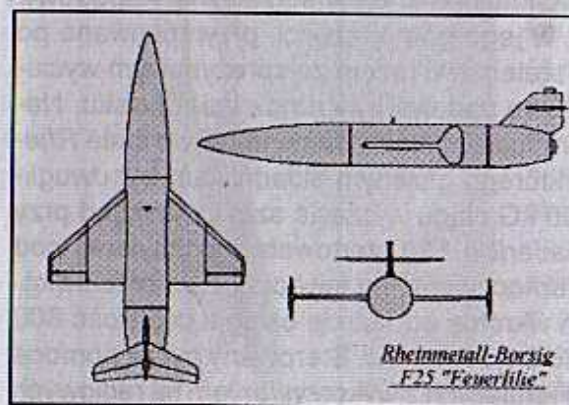
Godnym uwagi w tym rejonie jest jeszcze jedno miejsce. Otóż pomiędzy obiektami położonymi na wschód od wyrzutni a Rąbką, mniej więcej w połowie drogi, pomiędzy betonową drogą a morzem wznosi się wysoka na osiemnaście metrów nad poziom morza, porośnięta sosnowym lasem wydma, zwana *Pletka-Berg*. Mantzke, Klein jak i Huppertz piszą: ...*na terenie stacji, której naturalnym centrum była tzw. Pletka-Berg*. Wynika z tego, że wydma ta stanowiła centralny punkt poligonu. Nie wiadomo natomiast, czy znajdowały się w jej pobliżu jakieś obiekty, czy też była tylko geograficznym punktem odniesienia.

Żaden z byłych pracowników Stacji Doświadczalnej Łeba nie wspomina o tym, że na *Pletka-Berg* cokolwiek się znajdowało. Wzniesienie mogło być więc tym właśnie punktem ...wokół którego wszystko się działo. Obiektami, które wspominają Niemcy mogły być wyrzutnie na terenie stacji meteo i te położone na wschód od *Pletka-Berg*. Odległość od nich do Góry Pletka nie jest znowu taka duża. Za taką teorią przemawia również usytuowanie w lesie po wschodniej stronie góry, na wysokości Rąbki, ogromnych betonowych bunkrów służących jako magazyny do przechowywania materiału pędnego do raket, czyli prochu.

Chcąc się dostać do pozostałości bunkrów przeznaczonych do składowania prochu, należy udać się leśną dróżką biegnącą na północ od szlabanu strzegącego wejścia do Słowińskiego Parku Narodowego w Rąbce. Bunkry są ukryte w lesie i nie jest łatwo je odnaleźć. Dlatego trzeba się uważnie rozglądać od chwili, kiedy wejdziemy na leśne wydmy. Obiekty znajdują się po prawej stronie dróżki. Są częściowo zniszczone i porośnięte roślinnością, lecz wyraźnie widać, że były one dość duże. Tutaj magazynowano prochowe laski, które później umieszczano w komorach raket. Jako materiał niebezpieczny musiały być przechowywane z dala od ważnych urządzeń Stacji. Dlatego też magazyny zlokalizowano na uboczu. Potwierdza to więc przypuszczenie, że Góra Pletka była jedynie naturalnym centrum poligonu, na którym nie umieszczono żadnych znaczących obiektów militarnych. Ciekawe stwierdzenie usłyszeć można od jednej z byłych mieszkanki Rąbki. Twierdzi ona, że jeden z bunkrów służył jako schron dla ludności w czasie strzelania. Kiedy dokonywano startów raket spędzano tam wszystkich cywilnych mieszkańców osady.

Feuerlilie

Jedną z pierwszych konstrukcji raketowych, którą testowano w Stacji Doświadczalnej w Łebie, była rakietka przeciwlotnicza *Fauerlilie*. Także nad jej projektem pracowali konstruktorzy i inżynierowie z firmy *Rheinmetall Borsig*. Oznacza to, że próby z tą raketką odbywały się zarówno w zakładach w Berlinie-Marienfelde, jak i na poligonie w Łebie. Chociaż ówczesni kierownicy Stacji Doświadczalnej wspominają tylko zdawkowo o *Fauerlilie*, być może jako o projekcie nie



Schemat pocisku *Fauerlilie* F25.

rys. Archiwum autora

wartym zainteresowania, to nie ulega wątpliwości, że próby z tym pociskiem odbywały się także w Łebie. Można również przypuszczać, że z projektu *Fauerlilie* przeniesiono szereg rozwiązań do innych konstrukcji firmy *Rheinmetall*. Takim wspólnym elementem jest chociażby wykorzystywanie lawety dział przeciwlotniczego

88 mm (po zastąpieniu jego lufy prowadnicą) do wystrzeliwania wszystkich typów raket próbowanych w Łebie. Wiele wspólnego ze sobą miały także silniki tych raket, zarówno te napędzane paliwem stałym, jak i te poruszane za pomocą paliwa ciekłego.

Rakietka *Fauerlilie* w początkowej fazie prób nie była w zasadzie raketką bojową. Była dzieckiem programu przeciwlotniczego *Fauerlilie* opracowanego w trakcie „Programu Badań Prędkości” przez Sek-

802

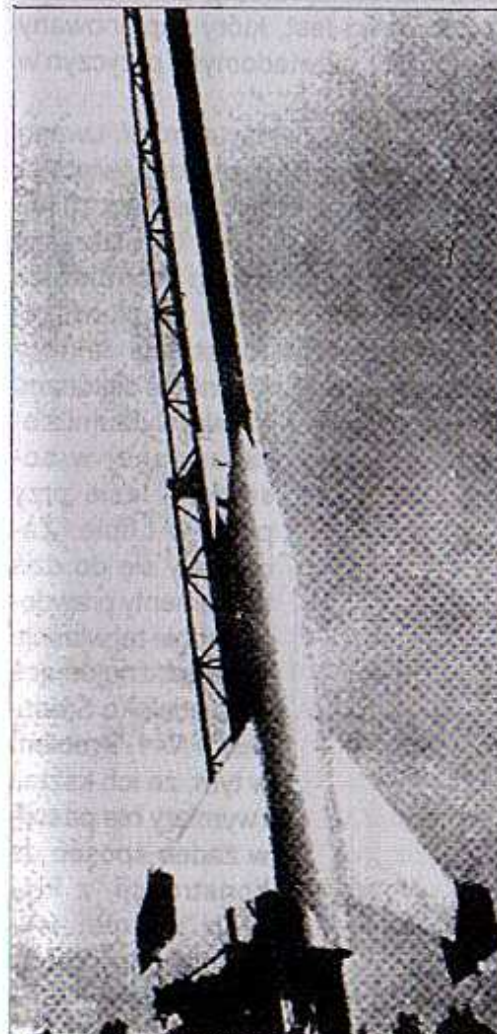
cję Sterowania Badań w Urzędzie Badań Lotniczych, LFA (*Luftfahrt-forschungsanstalt*). Program ten zakładał testy nad osiągnięciem odpowiedniej prędkości, będącej podstawą w badaniach nad wszelkimi rodzajami rakiet. Próby z *Fauerlilie* dostarczały danych aerodynamicznych odnośnie możliwości osiągania prędkości ponaddźwiękowej przez wszystkie rakiety, aby mogły wykonać postawione przed nimi zadania. Później, ze względu na oszczędności zdecydowano, że rakieta *Fauerlilie* oprócz rakiety badawczej będzie pełniła również funkcję pocisku przeciwlotniczego.

Pociski *Fauerlilie* zaprojektowano w dwóch wersjach, którym nadano kryptonimy *F25* i *F55*. Cyfry znajdujące się za literą określały średnicę kadłuba danego pocisku raketowego. Kadłub rakiety *F25* miał kształt wrzecionowaty. Pierwszy cylinder od przodu zakończony był stożkowato. Mieściła się w nim głowica bojowa z 17 kg materiału wybuchowego. Środkowy, to pełny cylinder, do którego symetrycznie w połowie wysokości przymocowane były skośne skrzydła. Na ostrzach tych skrzydeł nie było stateczników kierunkowych. Pojedynczy statecznik umocowany był pionowo w tylnej części kadłuba w kształcie niepełnego stożka. Ta część kadłuba kryła w sobie silnik napędowy. Do pionowego statecznika, w jego górnej części, przymocowane po obu stronach były poziome stateczniki razem ze sprężynowym wyciągiem, które pracując różnicowo nadawały kierunek lotu pocisku. Napęd rakiety stanowił silnik pracujący na wzmocnione paliwo stałe *Rheinmetall 109-505 Diglykol*, którego głównym składnikiem był dwuglikol. Silnik ten wytwarzał 500 kG ciągu w czasie sześciu sekund przy masie startowej 129 kg. *Fauerlilie F25* startowała z pochylonej pod kątem 60-70 stopni rampy umocowanej na lawecie przeciwlotniczego 88 mm. Pocisk ten wkrótce po starcie osiągał prędkość 800 km/h i wznosił się na pułap do 3 tys. metrów. Sterowany był za pomocą automatycznych urządzeń kierujących z wykorzystaniem fal radiowych podobnych do tych, za pomocą których sterowano rakiety *Rheintochter*. Na miejsce testów *F25* wyznaczono poligon w Łebie oraz bazę na wyspie Greifswalder Oie w pobliżu Peenemünde. Pierwsze testy tej wersji rakiety *Fauerlilie* przeprowadzono w Stacji Doświadczalnej Łeba w kwietniu 1943 roku. Nie posiadam informacji o tym, czy testy równocześnie przeprowadzane były w drugim miejscu. Z wyrzutni w głównej bazie Stacji wystrzelono w tym czasie trzy rakiety *Fauerlilie F25*. Wszystkie próby zakończyły się sukcesem. W lipcu 1943 roku odpalone zostały kolejne trzy pociski, które również przeszły test i dostar-

czyły potrzebnych konstruktorom informacji. Rozwijaniem i udoskonalaniem podstawowej aerodynamicznej formy, jaką był kadłub *Fauerlilie* zajmowali się doktorzy G. Braun i A. Busemann z LFA.

Drugą konstrukcją firmy *Rheinmetall Borsig* z serii rakiet *Fauerlilie* był pocisk określany kryptonimem *F55*. Jej twórcą był doktor Konrad z DVK, który zaprojektował również silniki do rakiet *Enzian* i *Rheintochter*. Podobnie jak w poprzednim modelu wrzecionowaty kadłub

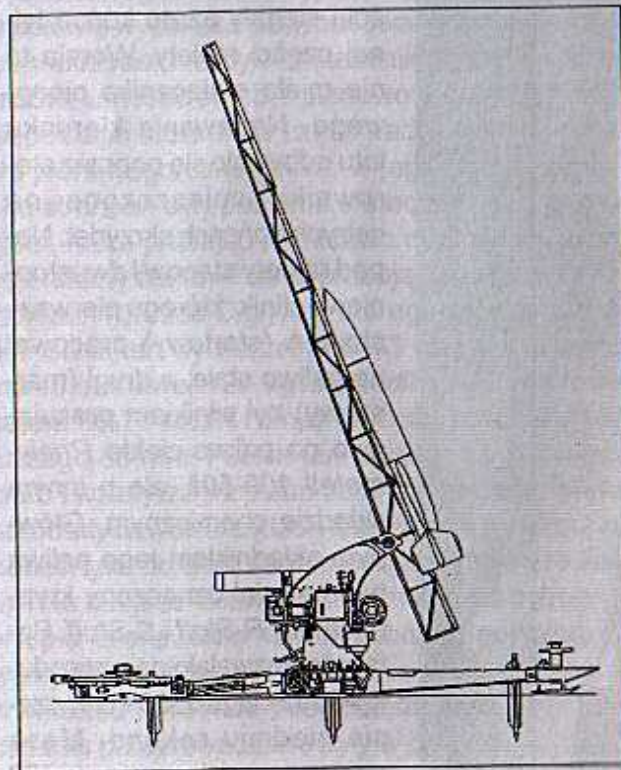
stanowił trzyczęściowy cylinder z tym, że jego średnica wynosiła 55 cm. W głowicy znajdowało się 140 kg materiału wybuchowego. Skrzydła przymocowane były również do środkowego, pełnego cylindra, ale w jego tylnej części i sięgały aż do końca tylnej części rakiety. Wersja ta nie miała statecznika pionowego. Nadawanie kierunku lotu odbywało się poprzez sterowniki umieszczone na ostrych końcach skrzydeł. Napęd rakiety stanowił dwustopniowy silnik, którego pierwszy stopień (startowy) pracował na paliwo stałe, a drugi (marszowy) był silnikiem pracującym na paliwo ciekłe *Rheinmetall 109-505*, ale o innym składzie chemicznym. Głównym składnikiem tego paliwa był materiał oznaczony kryptonimem *R-Stoff* i *S-Stoff*. Paliwo to pozwalało na wyprodukowanie ciągu 6350 kG w czasie siedmiu sekund. Masa startowa pocisku wynosiła 472 kg. Rakieta osiągała pułap 5 tys. metrów, a jej prędkość wy-



Start rakiety *Fauerlilie F55* z wyrzutni w Łebie.
fot. Archiwum autora

nosiła 1650 km/h. Pierwsze testy raket *F55* wyznaczono w maju 1944 roku w okolicach Pomeranii (?). Nie wiadomo, czy nie chodzi tu przypadkiem o Łebę, która już od roku prowadziła testy z raketami *F25*. Odpalono tu wtedy cztery rakiety *F55*. Rezultaty tych prób okazały się pełnym sukcesem twórców pocisku. Osiągnięto wtedy prędkość równą 1,25 macha, co było wówczas nie lada wyczynem. Postanowiono prowadzić dalsze próby. Tym razem rakiety załadowano specjalną mieszanką paliwa wymyśloną przez twórcę tej rakiety, dra Konrada. Tym razem jednak sukcesu nie było. Trzeci test, który zaplanowany był na listopad 1944 roku w Peenemünde z niewiadomych przyczyn w ogóle nie doszedł do skutku.

Przy okazji omawiania rakiety *Fauerlilie* należy zwrócić uwagę na pewną kwestię. Jest nią sprawa wyrzutni. Bezpośredni świadkowie wydarzeń zachodzących w czasie wojny w Stacji Doświadczalnej



Ławeta dział przeciwlotniczego wz. 41 kal. 88 mm przerobiona na wyrzutnię raket *Fauerlilie*.

rys. Archiwum autora

Łeba twierdzą w swych wspomnieniach, że pierwszego startu rakiety *Rheinbote* dokonano z małej wyrzutni zlokalizowanej w sosnowym lesie przy plaży w Łebie. Zachowały się do dziś fundamenty prawdopodobnie tej właśnie wyrzutni, znajdujące się niedaleko *Stanowiska Nr 1*. Problem w tym, że ich kształt i wymiary nie pasują w żaden sposób do konstrukcji, z których później wystrzeliwano rakiety *Rheintochter* i *Rheinbote*. Przy odrobnie wyobraźni można natomiast stwier-

dzić, że fundamenty te pasują do kratownicy wyrzutni, z której startowały rakiety *Fauerlilie*. Świadkowie, między innymi także dr H. Klein, wspominają, że rakiety *Rheinbote* starano się powiązać w jedną konstrukcję z przerobioną ławetą dział przeciwlotniczego 88 mm, służącą za wyrzutnię. Rakiety *Fauerlilie* startowały także z prowadnic umocowanych na ławecie tego dział. Występuje więc tu wyraźny związek pomiędzy tymi dwoma projektami. Oznacza to, że w Łebie oprócz raket *Rheintochter* i *Rheinbote* prowadzono próby z raketami *Fauerlilie*.

Rheinbote (Pościaniec Renu)

Wielokrotnie już wymieniane były rakiety *Rheinbote*, należy więc bliżej zapoznać się z tymi niezmiernie interesującymi konstrukcjami.

W maju 1941 roku znane już były pierwsze zamysły konstrukcyjne rakiety wielostopniowej dalekiego zasięgu. Opracowano projekt, który otrzymał nazwę *Rh Z 61*. Oznaczała ona: *Rheinmetall Borsig*, projekt Z – rakietą dalekiego rażenia o maksymalnym zasięgu 160 km. Cyfry 61 były odwrotnością planowanego zasięgu rakiety. Do realizacji programu przystąpiono w listopadzie tego samego roku. Z małej wyrzutni prowizorycznego stanowiska ogniowego, które znajdowało się w małym lasku sosnowym niedaleko plaży w Łebie, wystrzelono kilka niewielkich rakiet ze stabilizatorami brzechwowymi. Przypuszczalnie była to wyrzutnia, z której później odpalano rakiety *Feuerlilie*. Tor lotu przyszłych rakiet *Rheinbote* rejestrowano za pomocą kinoteodolitów. Po wypaleniu się, rakiety tonęły w Bałtyku. Wyniki tych prób okazały się na tyle obiecujące, że przystąpiono do realizacji programu *Rheinbote*. Zanim jednak do tego doszło, jego twórcy musieli przejść trudną drogę.

* * *

W marcowy dzień 1941 roku pogoda nie była dobra. Niebo pokryte chmurami, które ciężko zwiślały nad miastem. Nie stwarzało to nastroju dobrego do podejmowania ważnych decyzji. W gabinecie pułkownika Wulsta, szefa IV Wydziału Próbnego w Urzędzie Broni Sił Lądowych (*Heereswaffenamt*) w Berlinie spotkała się czwórka mężczyzn. Spotkanie to było konsekwencją całego szeregu poprzedzających je rozmów. Ludzie ci, szukali rozwiązania coraz to bardziej narastającego problemu skutecznego rażenia przeciwnika na dużą odległość. W gabinecie tym spotkali się dr Heinrich Klein, szef działu kon-

strukcyjnego *Rheinmetall Borsig*, profesor Herman Oberth, specjalista w dziedzinie raketowej, twórca niemieckiej myśli technicznej dotyczącej rakiet.

– *Naszemu wojskom potrzebna jest ruchoma artyleria ciężka. Taka, jak na przykład działo K3 – zagał rozmowę pułkownik Wulst. – Potrzebna jest nam broń, która mogłaby odgrywać decydującą rolę w przeprowadzanych szybko i, co podkreślam, skutecznych operacjach. Potrzebna jest artyleria do rozbijania skoncentrowanych wojsk nieprzyjaciela, które kroczą u boku zmotoryzowanych dywizji w odległości co najmniej stu kilometrów od naszych wojsk. Niestety, ciągle jeszcze brakuje nam broni, za pomocą której można by zaatakować te wojska.*

– *Istnieją przecież nasze powietrzne siły zbrojne – Luftwaffe... – zaczął podpułkownik Zierold, kierownik grupy artylerii ciężkiej.*

– *Te, mogą być skuteczne jedynie wówczas, kiedy posiadają absolutną przewagę liczebną w powietrzu. Ich stan został poważnie nadszarpnięty po przegranej bitwie o Anglię. Nawet na Wschodzie do dyspozycji naszej armii są tylko dywizjony o zmniejszonej ilości maszyn bojowych – skwitował Wulst.*

O głos poprosił siedzący na przeciwko Wulsta, doktor Heinrich Klein, szef biura konstrukcyjnego firmy *Rheinmetall Borsig*. Wulst szybko przekazał mu głos mając nadzieję, że zakończy to niewygodny temat o skuteczności *Luftwaffe*.

– *Osiągi odległościowe uzyskiwane przez działa Thor i Dora oraz działa kolejowe K5 i K12, nie mogą być już zwiększane, gdyż należy zachować wymaganą ruchomość tego sprzętu. Podobnie rzecz się ma jeśli chodzi o problemy związane z lawetowaniem tych dział, osiagających już i tak ogromne rozmiary – powiedział Klein szukając jednocześnie czegoś w swojej teczce.*

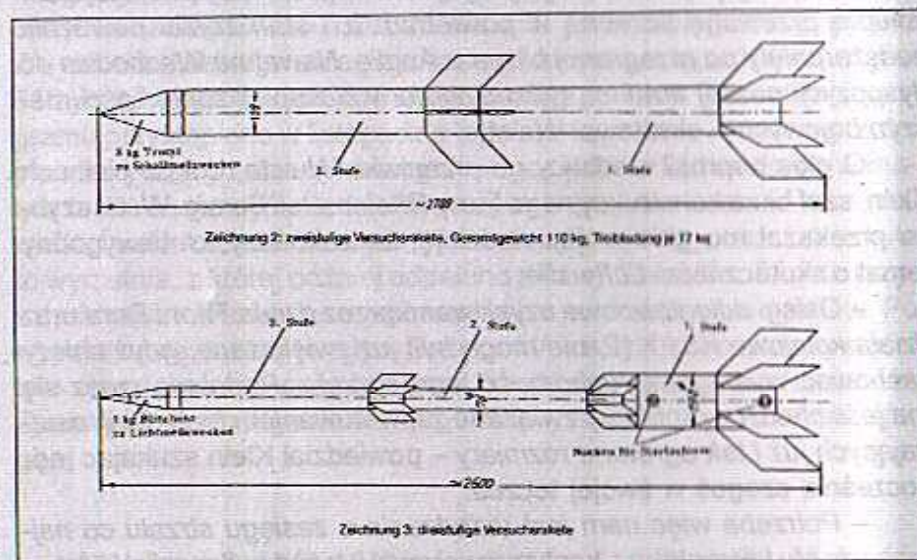
– *Potrzeba więc nam jest urządzenia o zasięgu strzału co najmniej do stu kilometrów – kontynuował swój wywód pułkownik Wulst. – Amunicja tego urządzenia ma być tak samo skuteczna, jak ważąca ćwierć czy pół tony bomba minowa. Oczywiście słowo urządzenie jest określeniem umownym. Wiadomo bowiem, że chodzi tu o coś, co zwiększy zasięg naszych dział.*

Klein wydobyl wreszcie z teczki potrzebne mu papiery i położył je na dużym stole, stojącym pośrodku pomieszczenia. Przerzucił kilka kartek i wybrał plik spięty spinaczem.

– *Zgadza się z panem pułkownikiem co do potrzeby zwiększe-*

nia zasięgu naszej artylerii – rozpoczął Klein. – Uważam jednak, że jedynym rozwiązaniem tego problemu nie są działa, ani żadne temu podobne urządzenia, ale rozwiązaniem tym są rakiety. Efektywność rakiet na paliwo stałe wzrosła do tego stopnia, że w przypadku rakiet ze statecznikami brzechwowymi, z ciężarem użytkowym wynoszącym dziesięć procent jej całej wagi, możliwe jest zastosowanie prędkości w chwili zakończenia pracy silnika, równej siedemset pięćdziesiąt metrów na sekundę. To daje już punkt wyjścia do dalszych działań i eksperymentów.

Siedzący dotąd cicho w rogu pokoju profesor Herman Oberth poruszył się gwałtownie. Ten ruch, bezsprzecznie świadczący o zniecierpliwieniu, natychmiast zauważył gospodarz spotkania. Ponieważ Oberth był uważany za ojca niemieckiego programu raketowego Wulst wiedział, że nie należy go lekceważyć.



Pierwsze założenia koncepcyjne dla późniejszych rakiet Rheinbote.
rys. Archiwum autora

- Pan chciałby coś powiedzieć, profesorze? – zapytał Wulst.
- Nie do pomyslenia jest, żeby jedna rakietka prochowa mogła uzyskać planowaną prędkość końcową równą tysiącowi trzystu pięćdziesięciu metrów na sekundę, która potrzebna jest do jej prawidłowego funkcjonowania – oświadczył Oberth.
- Trzeba więc zręmontować kilka rakiet razem w taki sposób, aby

pojedyncze, wypalone napędy mogły odłączać się od dalej lecącej rakiety nie dał się zbić z tropu Klein.

– Jeżeli chodzi o raketę wielostopniową głównego problemu upatruję w zakresie zwiększenia jej mocy. Jak wielu innych naukowców jestem zdania, że odpowiednim napędem dla rakiety jest jedynie paliwo ciekłe – nie dawał się przekonać profesor.

W miesiąc później w kwietniu 1941 roku, w tym samym miejscu, nastąpił dalszy ciąg dyskusji. Tym razem nie było już profesora Obertha. Rozmowa odbyła się pomiędzy pułkownikiem Wulstem, podpułkownikiem Zieroldem i doktorem Kleinem. Sprawa dotyczyła oczywiście rakiet Rheinbote.

– Po zapoznaniu się z nowymi rozwiązaniami dotyczącymi prochowej rakietki wielostopniowej, które przedstawił nam doktor Klein uważam, że prace nad przyszłościową bronią artylerii ciężkiej są dość dalece zaawansowane – rozpoczął Wulst kładąc przed sobą grubą, kartonową teczkę wypchaną dokumentami.

– Możliwości zastosowania tej nowej broni są bardzo szerokie. Nasze badania już teraz osiągnęły niespotykany dotąd poziom – stwierdził podekscytowany takim obrotem sprawy Klein.

Opinię swego szefa, pułkownika Wulsta podzielił także podpułkownik Zierold.

– Jestem zdania, że prace nad konstruowaniem nowej rakietki dalekiego zasięgu powinny być niezwłocznie podjęte – dodał.

– Zgadzam się z tym poglądem. Ubolewam tylko, że nie będę miał swego udziału w ostatecznych decyzjach, gdyż wszystko, co dotyczy rakiet należy przedstawiać dziewiętemu wydziałowi próbnemu broni pułkownika Dornbergera – zakończył rozmowę Wulst.

W maju 1941 roku, przez korytarze IX Wydziału Próbnego Broni, który podlegał bezpośrednio pułkownikowi Walterowi Dornbergerowi, wojskowemu szefowi stacji Peenemünde i programu rakiet V2, szła grupa mężczyzn prowadzona przez młodego porucznika. Wśród nich znajdowała się znajoma postać ubrana w tradycyjny, długi płaszcz i ciemny kapelusz. Był to doktor Heinrich Klein, który przybył tu walczyć o swoją raketę. Drugim cywilem był doktor Mayer, dyrektor zakładów Dynamit AG, które zajmowały się m.in. produkcją paliwa procho-

wego. Przez głowę Kleina przelatywały raczej niewesołe myśli. Wiedział bowiem, że Dornberger, jako szef konkurencyjnego projektu był zagorzałym przeciwnikiem podjęcia prób i wprowadzenia do produkcji rakiet *Rheinbote*.

Doszli do masywnych drzwi znajdujących się w końcu korytarza. Adiutant zapukał, a głos z wewnątrz zaprosił ich do wejścia. Kiedy już się rozgościli, Dornberger rozpoczął rozmowę.

– *Przedstawione przez doktora Kleina nowe rozwiązania proponowane dla rakiet dalekiego zasięgu są wprawdzie interesujące, ale skazane na niepowodzenie z powodu braku wymaganych do skonstruowania tej rakiety odpowiednich ilości prochu. Nie mogę więc sobie pozwolić na zatwierdzenie tego projektu do realizacji.*

W tym momencie Klein wiedział już, iż – tak jak przewidywał – Dornberger nie zaakceptuje planu budowy rakiety prochowej. Postanowił jednak nie dać za wygraną i walczyć.

– *Nie zgadzam się z panem pułkownikiem* – zaproponował. – *Znane są rozwiązania, które umożliwiają uzyskanie odpowiedniej ilości prochu.*



General Walter Dornberger (z prawej) zagorzały przeciwnik rakiet *Rheinbote* z ministrem Fritzem Todtem podczas wizytacji jednego z poligonów rakielowych.

fol. Archiwum autora

Wystarczy w tym celu tylko ustawić kilka nowych pras w zakładach AG Dynamit lub Wasag AG. Powodzenie tego projektu zależy tylko od kilku dodatkowych maszyn, a na to możemy sobie chyba pozwolić.

– *Nie widzę przeszkód w produkcji takich masywnych ładunków prochowych i to najwyższej jakości. To znaczy pozbawionych lunekierytu* – przy-

szedł z pomocą Kleinowi doktor Mayer. – *Ładunki te byłyby przeznaczone, jako materiał pędny dla rakiet. Jesteśmy gotowi do wyprodukowania ciała prochowego o długości nawet trzech metrów, przekroju zewnętrznym do dwustu trzydziestu milimetrów i wewnętrznym przekroju przewodu lufy wynoszącym dwadzieścia milimetrów. Ciężkie prasy znajdujące się w naszej fabryce wystarczają do rozpoczęcia produkcji tego rodzaju lasek prochu.*

Dornberger popatrzył wyniośle na swoich rozmówców. Nie cierpiał tego skromnego człowieka z *Rheinmetallu*, który swoimi pomysłami mógł zagrozić w jakimś stopniu powodzeniu projektu rakiet V2. Tym samym mógł zaszkodzić jego przyjacielowi, Wernerowi von Braunowi. Do tego Dornberger nie mógł dopuścić.

– *Czy skonstruowanie tego rodzaju rakiety jest w ogóle konieczne?* – zapytał retorycznie. – *W najbliższym czasie prace konstrukcyjne nad rakieta A4 mogą być na tyle zaawansowane, że można byłoby ją zastosować z takim samym bądź lepszym rezultatem, gdyż nie wymagałaby prochu, lecz paliwa ciekłego.*

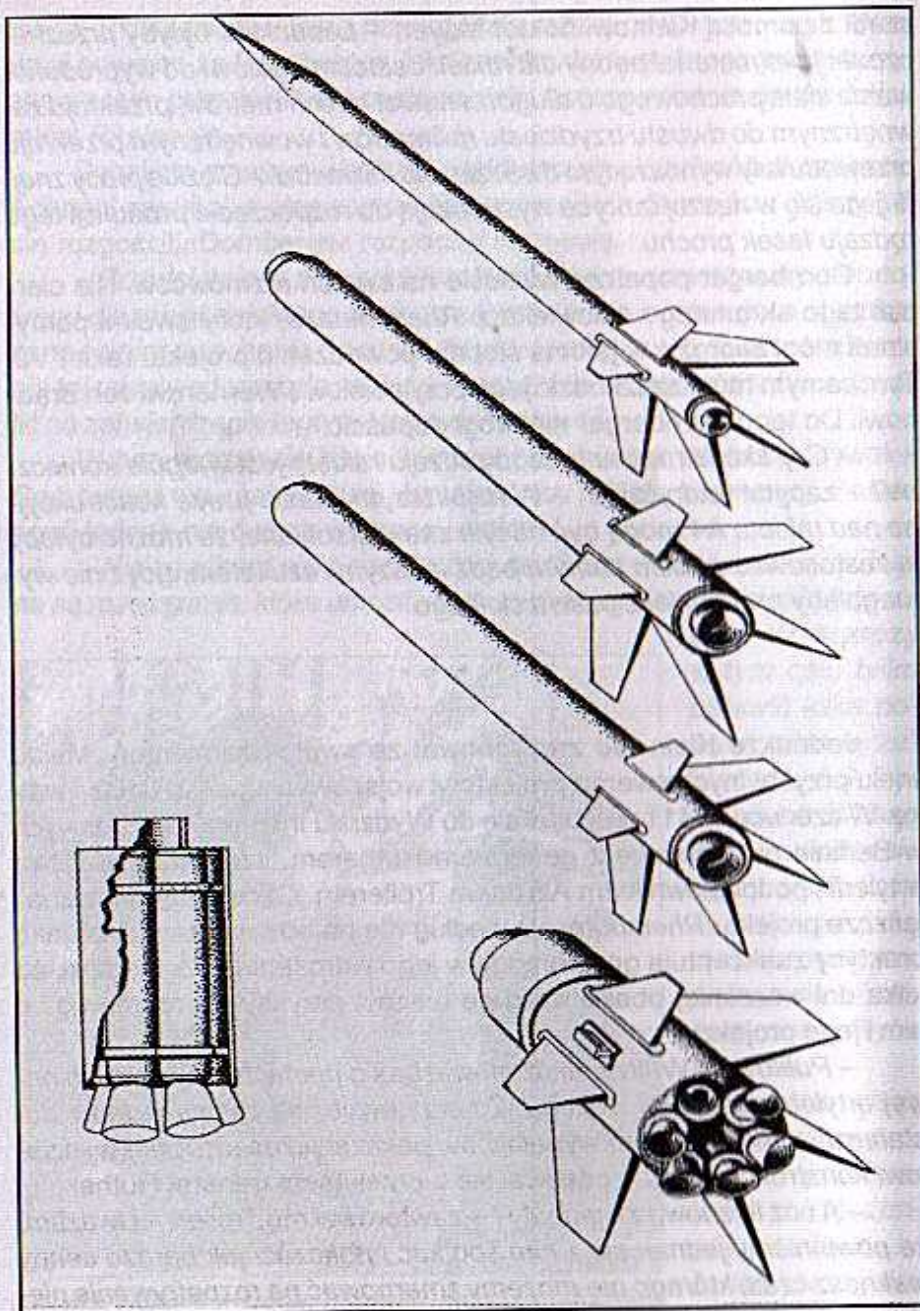
* * *

Jednakże Klein nie zrezygnował ze swoich zamierzeń. Mając wielu przychylnych swemu projektowi wojskowych, podjął dalszą walkę. W czerwcu 1941 roku, udał się do Wydziału Inspekcji Sił Lądowych w Berlinie na rozmowę z generałem Hütherem, szefem dowództwa artylerii i podpułkownikiem Alfredem Tröllerem. Oficerowie ci nie znali jeszcze projektu *Rheinbote*, ale według Kleina istniała szansa, że jako praktycy zaakceptują go i pomogą w jego wdrożeniu. Nie wiedział, że kilka dni wcześniej obaj oficerowie niezbyt przychylnie rozmawiali o nim i jego projekcie.

– *Pułkownik Wultz poinformował nas o planach dotyczących nowej artylerii dalekiego zasięgu. Z całą pewnością znowu jeden z dotychczas znanych nam wynalazców pokazał jakąś sztuczkę wydziałowi konstrukcyjnemu* – odezwał się z przekąsem generał Hüther.

– *A cóż to znowu za głupoty?* – zawtórował mu Tröller. – *Uważam, że powinniśmy jednak się z nim spotkać i pokazać, jak bardzo cenny jest nasz czas, którego nie możemy zmarnować na rozpatrywanie niedorzecznych projektów.*

– *Niech go pan zaprosi do nas na rozmowę, a my udzielimy mu takiej lekcji, że odechce mu się wszystkiego* – skwitował Hüther.



Rysunki wstępnych projektów rakiet Rheinbote.

rys. A. Barański

Teraz właśnie zaproszony przez Tröllera doktor Klein siedł na spotkanie z Hütherem. Jednakże tak, jak nie wiedział o poprzedniej rozmowie pomiędzy tymi oficerami, tak nie wiedział, że po przeczytaniu dostarczonych im wcześniej dokumentów, obaj zupełnie zmienili swoje zdanie.

– Tym wynalazcą jest doktor Heinrich Klein, szef zakładów konstrukcyjnych Rheinmetall Borsig w Marienfelde. Wydaje mi się, że powinniśmy go potraktować poważnie, gdyż nazwisko to słyszałem nie po raz pierwszy – zdążył jeszcze powiedzieć Hüther, kiedy rozległo się pukanie do drzwi.

– Wejść! – rozkazał.

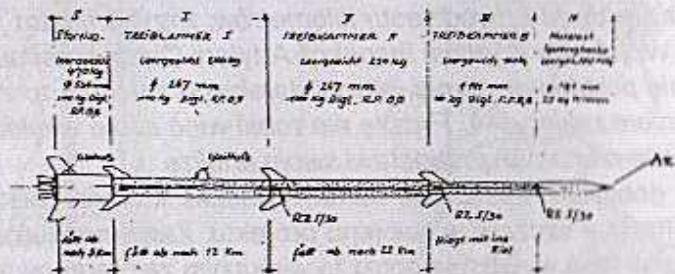
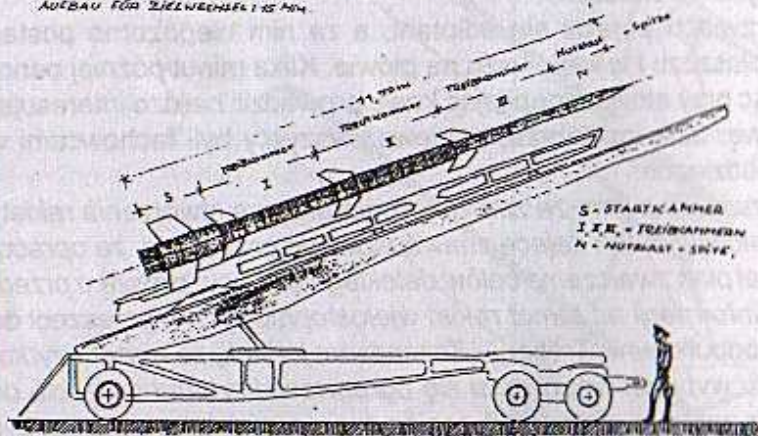
W drzwiach pojawił się adiutant, a za nim niepozorna postać w długim płaszczu i w kapeluszu na głowie. Kilka minut później panowie siedząc przy stoliku i popijając kawę prowadzili bardzo interesującą rozmowę. Szła im dobrze, ponieważ wszyscy byli fachowcami w swych dziedzinach.

– W związku z tym, że zamysły konstrukcyjne stworzenia rakiety wielostopniowej są tak dalece zaawansowane oraz z tym, że opracowany został plan zwalczania celów dalekiego zasięgu, proszę o przedstawienie informacji na temat rakiet wielostopniowych – przeszedł do meritum podpułkownik Tröller. – Zaznaczam jednak, że ciężar użytkowy ładunku wybuchowego musi się ograniczać liczbami dwieście do tysiąca kilogramów, natomiast zasięg tych pocisków nie może być mniejszy niż sto do stu dwudziestu kilometrów. Przypominam jednocześnie, że Wojskowy Wydział Inspekcji Artylerii Ciężkiej zajmuje się równocześnie problemem innej rakiety dalekiego zasięgu, to znaczy konstruowaniem rakiety A4. Proszę nie robić więc sobie wielkich nadziei. Jednakże niech pan przedstawi swoją analizę.

Minęło dobrych kilkanaście minut, podczas których Klein prezentował i omawiał szczegóły swojego projektu. Zarówno Hüther, jak i Tröller słuchali jego wywodu z coraz to większym zainteresowaniem. O tym, że sprawa bardzo ich zajęła świadczyła coraz pełniejsza niedopałków, duża kryształowa popielniczka stojąca na stole wśród rozłożonych dokumentów.

– Reasumując, przedstawiłem panom projekt budowy rakiety dla artylerii dalekiego zasięgu, który spowoduje zaparcie tchu w piersiach wielu naszym przeciwnikom. Dane liczbowe dotyczące założeń skonstruowania rakiety wielostopniowej dalekiego zasięgu są następujące: wariant pierwszy to rakieta czterostopniowa o całkowitym cięża-

1' LÄNGE ETWA 110m
SCHUSSWEITE: 160 km
STREUUNG: NICHT BEKANNT
GESCHOSSGEWICHT: 450 kg
down 400 - 50 kg Sprengkraft
V₀ = 1550 m/sec (nach 10 km)
TREIBSTOFF: 606 kg / Schuss
STARTBREMSE AUF MEISSELWAGEN
LEISTUNG: 1 Schuss je Stunde
WIRKUNG: 15 - 21 cm Hühner
20 cm Granate
BAUFÄHIGKEIT: RHEINMETALL-DORSIG
ENTWICKELUNGSFACHMANN: DR. H. TRÖLLER, AWA - JN III.
EINSATZ: EINFACHS ABLAFFEN, bis zu dem Schuss
AUFBAU FÜR ZIELWECHSEL: 15 MIN.



6. Anfertigung 15.00 kg
6. Anfertigung 15.00 kg
BERLIN, den 26. NOVEMBER 1944
H. KAMLER, FÜHRER LFD
GENERALF. D. WAFEN-11

Dokument z planem rakiety balistycznej Rheinbote przedstawiony przez dra H. Kleina, który w kilka lat później zaakceptował SS-gruppenführer dr Hans Kamler.

fol. Archiwum autora

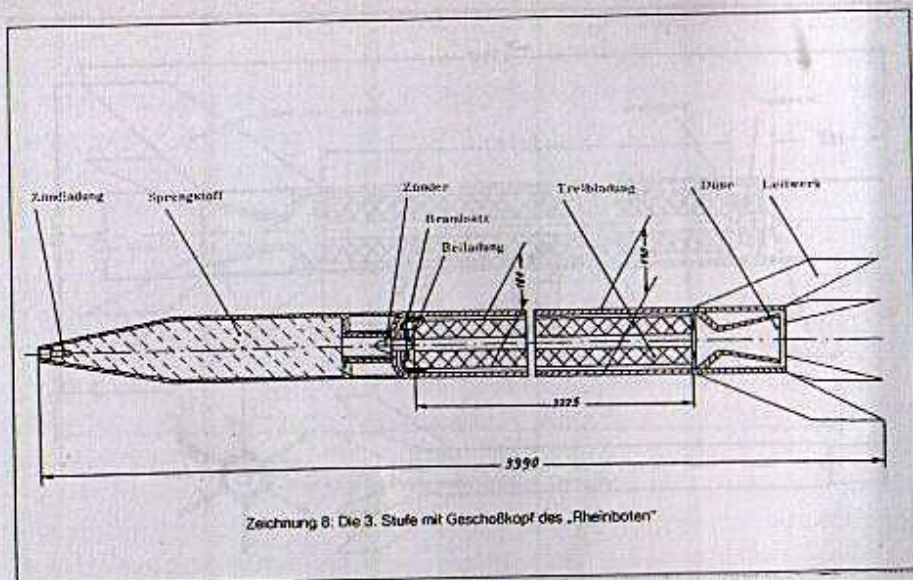
rze tysiąc siedemset pięćdziesiąt kilogramów z dwustukilogramowym ładunkiem wybuchowym. Ładunek napędowy ma ciężar sześćset dwadzieścia pięć kilogramów, a zasięg tej rakiety przewidywany jest na sto kilometrów. Wariant drugi to rakieta czterostopniowa, której całkowity ciężar wynosi trzy i pół tysiąca kilogramów, a ładunek napędowy tysiąc dwieście dwadzieścia kilogramów. Ładunek wybuchowy szacujemy na pięćset kilogramów, a zasięg na sto dziesięć kilometrów. Wariant trzeci to rakieta czterostopniowa o całkowitym ciężarze aż ośmiu ton, z dwa tysiące ośmiuset kilogramowym ładunkiem napędowym i tysiąc dwieście pięćdziesięciokilogramowym ładunkiem wybuchowym. Jej zasięg przewidują na sto dwadzieścia kilometrów. Zaznaczam jednak, że dla tak dużego planowanego zasięgu rakiety, należy zachować odpowiedni stosunek ciężaru rakiety do ładunku napędowego. Zasięg, jaki podałem może się znacznie zwiększyć, jednakże kosztem ciężaru użytkowego, czyli ładunku wybuchowego. Wtedy dane dotyczące tego zamierzenia się zmieniają. W projekcie pierwszym ładunek wybuchowy wyniesie tylko czterdzieści kilogramów, co zwiększy zasięg do dwustu kilometrów. W projekcie drugim ciężar ładunku wybuchowego zmniejszy się do dwustu kilogramów, ale zasięg wyniesie już dwieście dziesięć kilometrów. Natomiast, jeśli w projekcie trzecim ładunek wybuchowy zmniejszy się do siedmiuset pięćdziesięciu kilogramów, to zasięg wzrośnie do dwustu dwudziestu kilometrów – zakończył swój wykład Klein.

– Przyznaję, że to fascynujące. Jestem zdania, iż ten doskonały projekt stanowi rozwiązanie, którego zawsze szukaliśmy, ale go sobie nie wyobrażaliśmy – stwierdził Tröller.

– W końcu jednak znaleźliśmy rozwiązanie, jakiego pragnęliśmy dla naszej artylerii dalekiego zasięgu. Jestem jak najbardziej za tym projektem i nigdy z niego nie zrezygnuję, bez względu na to, co się stanie – powiedział Hüther sięgając do stojącej w rogu pokoju dębowej szafy i wyjmując z niej kieliszki i butelkę koniaku.

Kilka tygodni później generał Hüther ponownie zaprosił Kleina do swego gabinetu w Wydziale Inspekcyjnym Artylerii w Berlinie. Tym razem miał dla niego pomyslną wiadomość.

– Informacje dotyczące prac konstrukcyjnych nad rakieta A4, jakie wpłynęły do urzędu nie wróżą nic dobrego. Z tego powodu rozważamy możliwość poważnego potraktowania pierwszego projektu rakiety wielostopniowej o zasięgu dwustu kilometrów i ciężarze użytko-



Schemat czwartego stopnia rakiety Rheinbote wraz z głowicą bojową.
rys. Archiwum autora

wym czterdziestu kilogramów – oznajmił Hühner.

– Ładunek taki odpowiada sile wybuchu dwudziestośmiocentymetrowego pocisku artyleryjskiego. Poza tym istnieją również inne względy, z powodu których przejawiamy zainteresowanie tymi projektami – kontynuował za szefa podpułkownik Tröller. – Również projekty oznaczone rzymską dwójką i trójką nie są tak zupełnie dla nas nieinteresujące. Przede wszystkim projekt trzeci, który może być rozpatrywany w połączeniu z projektem rakiety A4. Jednak odpowiedni moment do jego realizacji nadejdzie dopiero wtedy, kiedy rakiet balistyczna dalekiego zasięgu sprawdzi się jako broń przyszłości.

– Mam więc do pana bardzo poważne pytanie. Czy istnieje możliwość zagwarantowania, iż rakiet osiągnie zasięg dwustu kilometrów? – zapytał Hühner i przenikliwie spojrzął na Kleina.

– Zapewniam, że pomimo wielu trudności związanych z parametrami technicznymi, rakiet z całą pewnością osiągać będzie minimalny zasięg stu sześćdziesięciu kilometrów – odparł oszołomiony sukcesem Klein.

– Odległość ta jest zupełnie wystarczająca. Wydział artylerii jest przekonany, że rakiet ta odegra niebagatelną rolę. Poczyniliśmy starania o uzyskanie niezbędnego kontyngentu materiałowego – zakończył rozmowę Hühner.

W kilka dni później generał Hühner poinformował doktora Kleina, że podjął ostateczną decyzję o rozpoczęciu prac nad budową pierwszej wielostopniowej rakiety balistycznej dalekiego zasięgu. Jednocześnie oficjalnie zmienił polecenie odnośnie jej zasięgu ze 100. na 160



Zbiorowe zdjęcie zespołu twórców Rheinbote w Stacji Doświadczalnej w Łebie. W środku, w kapeluszu, dyrektor dr Heinrich Klein.
fot. Archiwum autora

km. W tym samym miesiącu (czerwiec 1941 roku) Klein uzyskał wreszcie „zielone światło”. Wezwany nagle do Urzędu Broni Sił Lądowych w Berlinie z duszą na ramieniu wszedł do gabinetu generała Hühnera. Tym razem dobrze znane mu pomieszczenie wydawało się inne. Niby wszystko było na swoim miejscu. Biurko generała, stół, szafa, portret Führera na ścianie. Niby wszystko po staremu, a może o inności tego miejsca decydowała panująca w nim atmosfera podniosłości; a może wysokiej rangi oficer siedzący w fotelu, którego Klein dotychczas nie znał. Osobą tą był generał Leeb, szef Urzędu Broni Sił Lądowych. Po prezentacji i krótkiej kurtuazyjnej wymianie zdań, gospodarz poinformował Kleina o sytuacji i losach jego projektu, który został wysoko oceniony przez dowództwo.

– Jeszcze raz podkreślam żądania frontu – zaznaczył Hüther. – Chodzi tu o skonstruowanie nowej, ciężkiej artylerii raketowej. Projekt ten musi być wprowadzony w życie, ponieważ nie ma w tym zakresie do tej pory żadnej innej spełniającej te wymagania broni.

– Jest jednak pewien problem. Wydział dziewiąty próbny i wydział zaopatrzenia dążą do wyłączności w podejmowaniu decyzji oraz do ograniczenia zużycia prochu. Nie można jednak pozostawać obojętnym na żądania płynące z frontu – poinformował pułkownik Wulst.

General Leeb przez chwilę przeglądał dokumenty Kleina trzymając w ręku kartonową teczkę. Po chwili odłożył je na stół, sięgnął po filiżankę z kawą. Upił z niej duży łyk. Spojrzał w okno. Potem przeniósł wzrok na portret Hitlera wiszący na ścianie za biurkiem generała Hühthera.

– Podjęcie właściwej decyzji nie jest rzeczą łatwą – zaczął – Projekt rakiety A4, za którym opowiada się Urząd Broni, jest obiektem krytycznych ataków płynących z Kwatery Głównej, od wyższych wojskowych, od Himmlera i z obu pozostałych części Wehrmachtu, czyli Kriegsmarine i Luftwaffe. Wszyscy oni wyczekują ukończenia prac nad rakieta A4, a co za tym idzie zbudowania specjalistycznego sprzętu



General Schneider uczestniczy w startach Rheinbote w Łebie 26 maja 1943 roku.
fot. Archiwum autora

i techniki raketowej, mogącego znaleźć zastosowanie w różnego rodzaju zadaniach bojowych.

– Jeśli pan pozwoli generale, to mam nieco inne zdanie – odezwał się Klein. – Na początku 1940 roku Dornberger podał do wiadomości, że prace konstrukcyjne nad rakieta A4 ukończone zostaną w ciągu 1941 roku. Uważałem wówczas i uważam dziś, że wypowiedź Dornbergera brzmiała bardzo optymistycznie. Wiadomo bowiem, że prace te nie zostaną zakończone wcześniej niż przed końcem 1942 roku. Nawet wtedy, jeśli nastąpi udany start tej rakiety, nie będzie to oznaczało, że stanie się ona już gotowa do zastosowania na szerszą skalę.

– Rozumiem pana, doktorze – odpowiedział Leeb. – Wiem również, że pod naciskiem płynących z różnych stron ataków skierowanych przeciwko rozwojowi techniki raketowej w Rzeszy, powinienem odrzucić ten projekt. Jednakże sytuacja na froncie sprawia, że zmuszony jestem zgodzić się na skonstruowanie wielostopniowej rakiety prochowej.

Wielkie było zdziwienie mieszkańców Łeby, kiedy latem 1942 roku usłyszeli ogromny huk i po raz pierwszy ujrzeli ognistą kulę, która z dużą prędkością wznosiła się ku niebu. Widziano wówczas również inną zagadkową rzecz. Mianowicie, kiedy ognista kula osiągała pewną wysokość, powstawała z niej druga, a później następna. Kiedy to zjawisko pojawiało się coraz częściej, w latach następnych nawet kilka razy dziennie, łebianie przyzwyczaili się do niego. W tym czasie jednak zaostrzony został rygor, a dostęp do terenów po zachodniej stronie rzeki Łeby mieli tylko nieliczni. Łebianom zabroniono przebywać w okolicy bazy. O wszystkich zaś znalezionych częściach spadających z nieba okoliczna ludność musiała natychmiast meldować wojsku. Były one szybko zbierane i pod eskortą odstawiane na teren bazy.

Rakieta dalekiego zasięgu Rh Z 61 została w połowie 1942 roku wciągnięta do programu broni V. Program ten obejmował:

V1 – Kirschkern, Fieseler Fi 103, a także FZG-76, samolot bezzałogowy;

V2 – rakieta A4 – Agregga t-4, zdalnie sterowaną broń raketową dalekiego zasięgu na paliwo płynne;

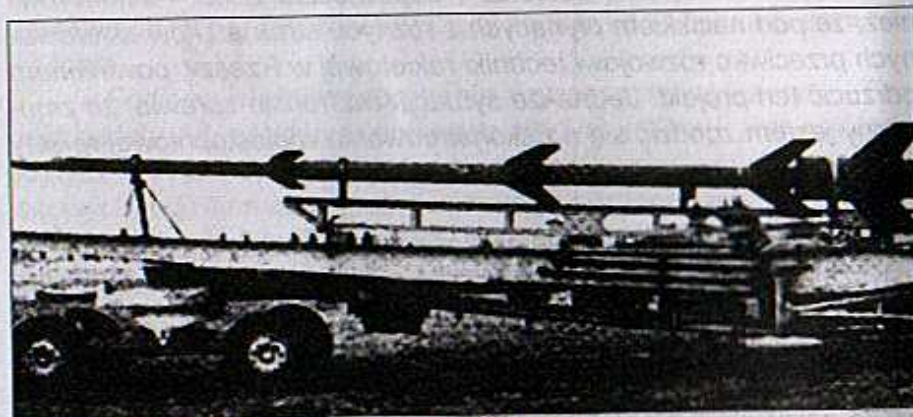
V3 – Fleißiges Lieschen, Tausendfüßler – wysokociśnieniowe działo dalekiego zasięgu zwane też „stonogą” (Hochdruckpumpe);

V4 – Rheinbote – rakieta balistyczna dalekiego zasięgu na paliwo stałe;

V5 – *Peenemünder Pfeilgeschoß* – dalekonośny pocisk brzechwowy (*K5 mit glattem Rohr*);

V6 – *Langer schwerer Gustav* – armata kolejowa, przebudowana z armaty *Dora*.

Broń typu V1, V2 miała zasięg 250 km, a przewidywana donośność broni V3-V6 wynosiła 160 km. Była to odległość dzieląca wybrzeże Francji od Londynu, który wódz III Rzeszy pragnął bezkarnie ostrzeliwać przez Kanał La Manche. Szczególnym uznaniem Hitlera cieszyły się bronie V3, V5 i V6. Nie zostały one jednak nigdy użyte. Podobnie jak mistyczny projekt V7. W biurach konstrukcyjnych w Ber-



Rakieta *Rheinbote* zainstalowana na wozie Meillera.

fol. Archiwum autora

linie-Marienfelde powstawały, a na poligonie w Łebie testowane były coraz to nowe projekty rakiet doświadczalnych. Cały program, który w efekcie doprowadził do produkcji *Rheinbote*, zawierał próby nad poszczególnymi raketami, będącymi mniej lub więcej udanymi projektami firmy *Rheinmetall*. Pierwszą z nich była mała rakiet startowa z usterzeniem, oznaczona symbolem *Rh Z V1*. Zaniechano nad nią badań ze względu na niezadowalającą stabilność w czasie lotu. Drugą, o symbolu *Rh Z V3*, stanowiły trzy rakiet startowe zespolone rurą. Rakiet ta była jednak całkowicie niestabilna. Trzecią konstrukcją była rakiet dwustopniowa nosząca symbol *Rh Z V4*. Początkowo niestabilna, ale później po korektach, jej loty przebiegały w miarę prawidłowo. Następną była rakiet brzechwowa o wadze 8. kg, nosząca oznaczenie *Rh Z V9*. Później pracowano nad raketą trzystopniową *Rh Z V10*. Jej próby były jednak całkowicie niezadowalające. W następnej

kolejności prowadzono próby z raketą trzystopniową *Rh Z V11*. Jej lot był dość stabilny, lecz problem stanowiła sprawa odłączania poszczególnych stopni. Spowodowało to podjęcie prób z następnym modelem rakiet trzystopniowej o symbolu *Rh Z V12*. Próby wypadły bardzo pomyślnie. Po raz pierwszy użyto wtedy fototeodolitów oraz zapalnika czasowego. Konsekwencją tych prób było podjęcie eksperymentów z raketą trzystopniową *Rh Z V14*. Próby i tego modelu były bardzo zadowalające. Podobnym jak model poprzedni tyle, że ze zmienionymi płacami sterującymi był model rakiet trzystopniowej *Rh Z V18*. Jednakże jej próby nie rokowały większych nadziei. Następnie konstruktorzy podjęli prace nad raketą składającą się z większej ilości stopni. Pierwszą raketą czterostopniową był model o symbolu *Rh Z V25*. Pró-

by wypadły znakomicie. Kolejnym „dzieckiem” *Rheinmetallu* była rakiet czterostopniowa *Rh Z 61/2*. Wystąpiły jednak kłopoty z konstrukcją stateczników. Ostatnim z prototypów była rakiet czterostopniowa *Rh Z 61/9*. Próby nad nią całkowicie zadowolowały konstruktorów i to ona stanowiła podstawę później-



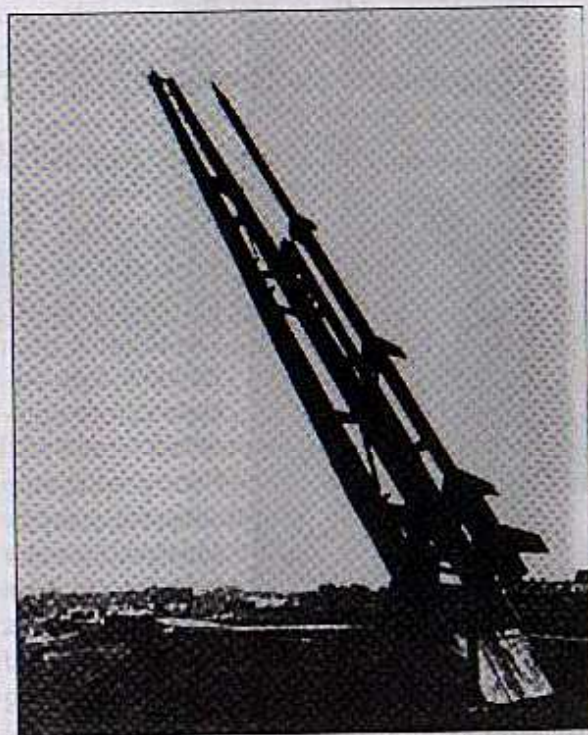
Rheinbote Rh Z 61/9 gotowa do startu.

fol. Archiwum autora

szej konstrukcji *Rheinbote*. Wersja *Rheinbote*, jaka została wypracowana i dopuszczona do końcowych testów posiadała całkowitą masę 1656 kg, na którą składał się ciężar poszczególnych stopni: pierwszego – 710 kg, drugiego – 380 kg, trzeciego – 360 kg i czwartego – 166 kg. Czwarty stopień mieścił też w sobie 40. kilogramowy ładunek wybuchowy. Całkowita długość rakiet wynosiła 11,7 metra. W tej wersji *Rheinbote* leciał z szybkością około 6000 km/h, a całkowity czas trwa-

nia lotu wynosił 15 sekund. Wystarczało to na osiągnięcie odległości rzędu 200-230 km i maksymalnego pułapu około 70. km.

Rakieta *Rheinbote*, zwana również „latającym ołówkiem”, spełniała najwyższe normy balistyczne. Osiągała dalsze odległości, niż przewidywały to plany specjalistów. Stała się ona stylizowanym pojęciem rakiety, o jakiej marzyli naukowcy podczas I wojny światowej. Rakieta stanowiła rozwiązanie, którego prostota zadziwiała każdego fachowca. Składała się z czterech, zaopatrzonych w lotki stopni, które w odpowiednim czasie odłączały się od pozostałych. Pierwszym i najważniejszym stopniem rakiety była konstrukcja napędowa, która składała się z siedmiu połączonych ze sobą silników raketowych opracowanych przez firmę *Rheinmetall* już na długo przed wojną. Jako ciekawostkę można po-



Rheinbote na wyrzutni.

fol. Archiwum autora

dać fakt, że silniki te z powodzeniem stosowane były jako silniki hamujące w niemieckich wielkich szybowcach transportowych. Dwa środkowe stopnie rakiety były do siebie bardzo podobne wyglądem, a czwarty stopień stanowiła głowica z ładunkiem wybuchowym. Z technicznego punktu widzenia rakiety *Rheinbote* była więc konstrukcją nader prostą. Mogła zabrać ze sobą taki sam ciężar, jak V1 i V2. Osiągała, po spełnieniu kilku warunków, odległość 250 km. Jej ostateczna wersja *Rheinbote III* ważyła 8 ton i miała długość 15. metrów. Stanowiła niesłychanie wszechstronne rozwiązanie w broni typu V. Nie ma pewnych potwierdzeń, ale z zapisków osób zaangażowanych w projekt można wnioskować, że rakietę tą była brana pod uwagę jako nośnik

broni nuklearnej, w badaniach nad którą Niemcy byli w tym czasie już dość poważnie zaawansowani. Czy to, że nie doszło do takiego zastosowania *Rheinbote* było spowodowane brakiem czasu, czy tym, że niemiecki program nuklearny nie był jeszcze w stanie wyprodukować głowicy jądrowej, trudno dziś ustalić.

Jednakże nie tylko czas był przeciwnikiem konstruktorów z Łeby. Wielokrotnie, prawdopodobnie wskutek intryg różnych grup lobbystycznych działających w niemieckim przemyśle ciężkim, zainteresowanych powodzeniem projektu V2, a tym samym otrzymaniem priorytetów i niezbędnych kontyngentów materiałowych, wstrzymywano i zawieszano próby nad *Rheinbote*.

Zanim więc w obecności generałów Schneidera i Hüthera oraz pułkownika Tröllera odbyła się pierwsza prezentacja w Łebie, musiało rozwiązać całą masę dotychczasowych problemów związanych z konstrukcją rakiet. Dowództwo wojsk lądowych za każdym razem sprzeciwiało się kategorycznie, kiedy projekt miał być zawieszony z powodu rzekomego braku prochu. Wszechstronność użycia wielostopniowej rakiety balistycznej, jaką zaprezentował podczas swego wykładu dyrektor ośrodka dr Klein na jednym ze spotkań z wysokimi oficerami, przeszła najśmielsze oczekiwania wojskowych. W Łebie, obserwując pierwszy z trzech startów rakiety *Rheinbote*, startującej z 3,5-metrowej prowadnicy wyrzutni przeznaczonych dla startów rakiet typu *Feuerillie*, mogli oni być świadkami pionierskiego dzieła o ogromnym znaczeniu. Widzieli, jak szybko i pewnie rakietę tą wznosiła w prostej linii przyspieszając równomiernie. *I znowu po upływie kolejnego roku, ponownie miano zaprzestać prac nad konstruowaniem Rheinbote. Po raz drugi moje zdumienie nie miało granic. Było to podczas narady, która odbyła się u generała Olbrichta przy Bendlestraße. Musieliśmy ratować projekt. Nagle przyłączyła się do tego SS. Nie wiem, jak do tego doszło. Było to jednak jakieś rozwiązanie, gdyż w przeciwnym razie sprawa wyglądałaby beznadziejnie. W ten sposób rysowała się szansa sfinalizowania projektu. Nadeszło sześć ostatnich, decydujących miesięcy. Jako referent OKH zostałem jednocześnie dowódcą wydziału doświadczalnego projektu Rheinbote. Jego personel ubrano w roboczy uniform [tzw. niebieski Anton] i przydzielono częściowo do zakładów produkcyjnych w Marienfelde, i Stacji Doświadczalnej w Łebie. Zarówno inżynier, jak i żołnierz wykonywali swoje zadania stojąc w hali przy wyrzutni raketowej ramię przy ramieniu. Zdarzyło się to być może po raz pierwszy w historii broni, że oficerowie i żołnie-*

rze, inżynierowie i robotnicy pracowali razem, wspierając się wspólnie, duchowo i organizacyjnie. Można więc z całą słuszością stwierdzić, że ówczesna załoga firmy Rheinmetall i 709. wydział artylerii przedstawiały nowoczesny teamwork, w sensie współczesnego, wojskowo-technicznego pojmowania sił lądowych. Wspólne prace konstrukcyjne przyniosły niebawem, bo już po upływie pięciu miesięcy widoczny efekt. Możliwa była próba bojowa rakiety, która odbyła się w Holandii. W tym czasie wydano również zmodyfikowane przepisy dotyczące wielostronnego zastosowania i reguł przygotowania tych pocisków – pisał w swych wspomnieniach pułkownik Alferd Tröller.

W kwietniu 1944 roku generał-porucznik Fromm i generał Olbricht zdecydowali się na ostateczne zatwierdzenie projektu dotyczącego skonstruowania 200 rakiet typu *Rheinbote*. Wydział artylerii pod dowództwem pułkownika Alfreda Tröllera rozpoczął miał niezwłocznie prace nad doskonaleniem tej broni w zakładach w Berlinie-Marienfelde oraz przeprowadzaniem prób na terenie Stacji Doświadczalnej w Łebie.

Rheintochter (Córy Renu)

Będąc na obiekcie *Wyrzutni*, który przeznaczony był do wystrzeliwania przeciwlotniczych rakiet na paliwo stałe – *Rheintochter*, warto zapoznać się z historią tych pocisków.

Od listopada 1941 roku, wobec różnych niekorzystnych doświadczeń na obydwu frontach, a także wobec zagrożenia bombardowaniami własnych miast, Niemcy stanęły przed koniecznością opracowania skutecznej broni przeciwlotniczej. Stosowane dotychczas działa nie były w stanie sprostać wymaganiom. Z badań przeprowadzonych przez fachowców wynikało, że do tego, aby zestrzelić jeden nieprzyjacielski samolot potrzeba było wystrzelenia aż 5 tysięcy pocisków artyleryjskich! Dodatkowym elementem przemawiającym za rozpoczęciem prac nad inną, skuteczniejszą bronią było to, że alianci coraz częściej latali na wysokości przekraczającej 10 tysięcy metrów. Byli więc nieosiągalni dla niemieckiej obrony przeciwlotniczej. Należało więc szukać nowych rozwiązań. *Arsenał broni niemieckich sił zbrojnych jest bardzo osłabiony i rozbity. Prowadzona na dwóch frontach wojna wymaga oddania lotnictwa do przeprowadzenia operacji na froncie wschodnim. Spowoduje to znaczne luki w obronie przeciwlotniczej. Szyki niemieckich bombowców są zdziesiątkowane. Samoloty zastępcze napływają w skąpych ilościach. Nalotów na Anglię prawie zupełnie zaprzestano. Pierwsze szyki bombowców wojsk alianckich pojawiły się nad terytorium Niemiec. Z danych statystycznych dotyczących zestrzeliwania z broni przeciwlotniczej wynika, że do jednego zestrzelenia samolotu wroga potrzebnych jest średnio pięć tysięcy pocisków. Bilans ten wskazuje, że koszty, jakie ponosi obrona przeciwlotnicza, równe są wartości jednego bombowca. Obawy Urzędu ds. Rozwoju Broni są jednak większe. Nadejdzie kiedyś moment kiedy alianckie bombowce pojawią się na wysokości 10 tys. metrów. Dla*

działań przeciwlotniczych będą one nieosiągalne. Tradycyjna obrona przeciwlotnicza jest przestarzała. Należy więc szukać nowych rozwiązań. Jednym z nich jest skonstruowanie rakiety przeciwlotniczej, która zagrażałaby samolotom na tej wysokości. – tak dramatycznie raportował do swych zwierzchników w listopadzie 1941 roku generał-major artylerii von Rentz, szef Urzędu Broni.

Rzeczywiście, firma *Rheinmetall Borsig* rozpoczęła prace nad skonstruowaniem rakiety przeciwlotniczej naprowadzanej na cel za pomocą radiolokacji i wiązki promieni. Projekt ten opatrzony został symbolem *F-P-1*, co oznaczało rakietę przeciwlotniczą o napędzie prochowym, model 1. Później rakiecie tej nadano kryptonim *Rheintochter* (*Córa Renu*). Była ona zdalnie sterowana z ziemi za pomocą radia. W przyszłości, w założeniach niemieckich wojskowych, rakiety te miały powstrzymać alianckie naloty. W związku z nowymi potrzebami dotyczącymi poprawienia niemieckiej obrony przeciwlotniczej, generał von Rentz polecił utworzenie w Urzędzie Obrony Przeciwlotniczej wydziału ds. rakiet przeciwlotniczych. Jego kierownictwo objął podpułkownik dr Halder.

W majowe przedpołudnie 1942 roku w niedużym gabinecie podpułkownika doktora Haldera w Wydziale Rakiet Przeciwlotniczych Urzędu Obrony Przeciwlotniczej w Berlinie siedziało kilka osób. Biurko szefa wydziału zavalone było rysunkami, wykresami i całą masą podobnych papierysk. Bałagan był jednak tylko pozorny. Ludzie siedzący w fotelach przy niskim stoliku doskonale wiedzieli, po co się tu spotkali i jakie konsekwencje może mieć rozmowa, w której uczestniczyli.

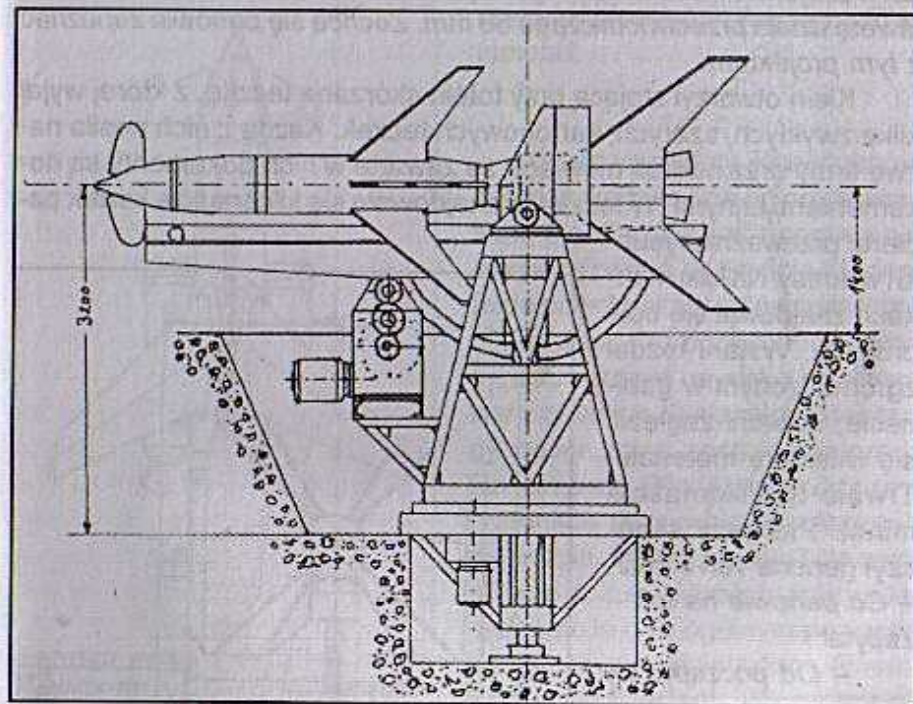
– *Poza projektami bomb kierowanych Fritz X i rakiet Feuerlilie, które są już w fazie prób wydział konstrukcyjny naszej firmy, zajmuje się również nową rakieta przeciwlotniczą – rozpoczął doktor Heinrich Klein, szef wydziału konstrukcyjnego Rheinmetall Borsig. – Z początkiem tego roku, pomimo napiętego programu produkcyjnego zakładów w Marienfelde, zdecydowałem się na rozpoczęcie prac nad rakieta naprowadzaną za pomocą radiolokacji. Może to być projekt, który pozwoli nam wyrównać szanse z aliantami.*

Generał von Rentz, szef Urzędu Broni spojrzał na rozłożone przed nim na biurku rysunki. Chwilę się im przyglądał, a później przeniósł wzrok na niezbyt wysokiego, młodego mężczyznę siedzącego na krześle pod oknem. – *Co pan na to, inżynierze?* – zapytał.

– *Musimy podjąć się tego zadania – odparł inżynier Brand, dyrektor do spraw radiolokacji w firmie Telefunken. – Przewiduję mianowicie, że pod tym względem Anglicy i Amerykanie już w niedługim czasie będą mieli nad nami ogromną przewagę konstrukcyjną.*

– *W czym więc tkwi problem?* – pytał von Rentz.

– *W niezrozumiałym dla mnie silnym oporze przejawianym dla tego projektu zarówno wśród naukowców, jak i wojskowych – odparł Brand. – Pomimo tego zamierzam jednak przeforsować pomysł za-*



Schemat wyrzutni rakiet *Rheintochter*.

rys. Archiwum autora

stosowania radiolokacji do naprowadzania tej rakiety na cel. Twierdzą bowiem, że w tym jest nasza przyszłość. Wszystko jednak zależy od pana, generale.

Generał von Rentz sięgnął po paczkę papierosów leżących na biurku Haldera i spytał wzrokiem o zgodę. Kiedy ją otrzymał, wyjął z paczki jednego papierosa i włożył go do ust. Halder usłużnie podsunął ogień. Rentz zaciągnął się głęboko i wypuścił dym. Chwilę obser-

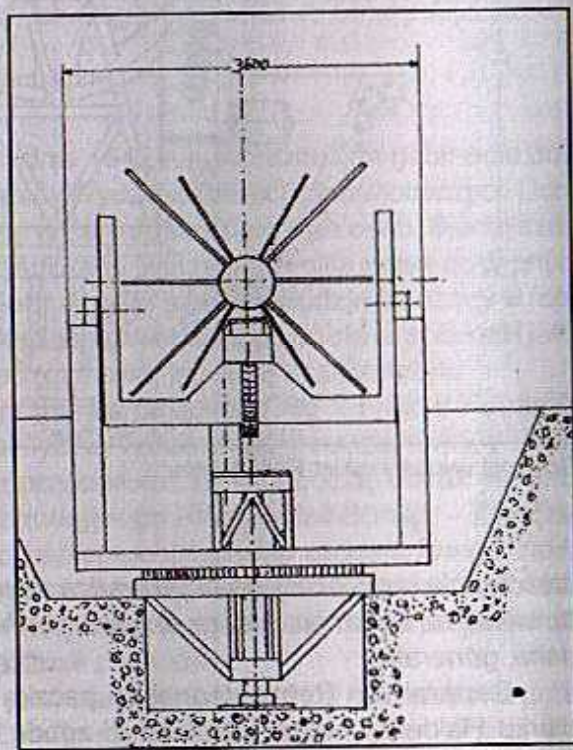
wował, jak jego obłoki krążą w powietrzu. Następnie spojrzął na Kleina. – Jak daleko jest pan z tym projektem? – zapytał.

– Nasz zespół, w którym pracują doktor Vüllers, doktor Fricke oraz inżynierowie Mohr, Strauß, Prier i Müller, opracował już projekt nowej rakiety, który opatrzony został symbolem F-P-1. Posiada ona dwustopniowy system napędowy, zespolone usterzenie rakiety startowej, płaty krzyżowe, wyposażona jest w komory spalania paliwa stałego i zapalnik zbliżeniowy typu „Kugelblitz”. Jako wyrzutnia, podobnie jak w projekcie Fauerlilie, służyła będzie prowadnica nadbudowana na lawetę działu przeciwlotniczego 88 mm. Zechcą się panowie zapoznać z tym projektem.

Klein otworzył stojącą przy fotelu skórzaną teczkę, z której wyjął kilka zwykłych, szarych, kartonowych teczek. Każda z nich nosiła nazwę firmy oraz nadruk mówiący, że zawarte w nich dokumenty są dokumentami tajnymi. W teczkach znajdowało się kilkanaście kartek papieru, przeważnie rysunki i wykresy. Na kilku kartkach znajdował się opis projektu. Wstał i rozdał zgromadzonym w gabinecie. Zebrani zagłębili się w lekturę materiału. Trwało to kilkanaście minut. Pierwszy skończył generał von Rentz. – Co panowie na to? – zapytał.

– Od początku tej rozmowy mam wątpliwości, czy sprawą budowy tejże rakiety nie powinien zająć się jednak resort lotnictwa? – odezwał się Hadler.

– Nie sądzę. – odparował Klein. – Obok znanego projektu o nazwie „Schmetterling”, w ostatnim czasie było

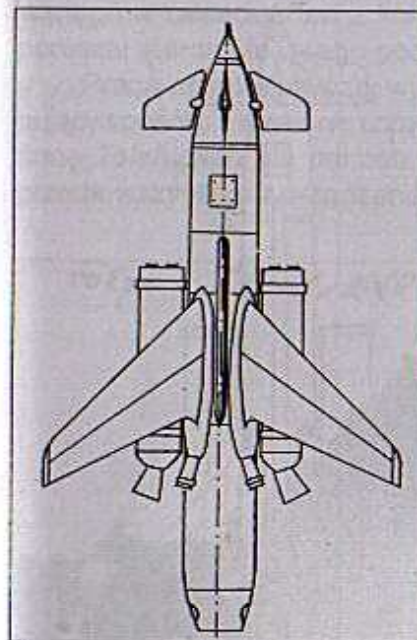


Schemat wyrzutni rakiet przeciwlotniczych Reintochter. Widok od tyłu. rys. Archiwum autora

dość głośno na temat nowego projektu „Wasserfall” z Peenemünde. Nie jest on jednakże realizowany przez lotnictwo. W obecnej sytuacji coraz bardziej zaciera się granice pomiędzy resortami lotnictwa i broni, kiedy sprawy dotyczą rakiet.

– Przejrzałem ten projekt i zgadzam się z inżynierem Brantem, że musimy podjąć pracę nad tego rodzaju raketami – skwitował von Rentz. – Ponieważ w niedalekiej przyszłości także profesor Willy Messerschmitt obiecał przedstawić nam projekt rakiety przeciwlotniczej swojego autorstwa uważam, że należy zatwierdzić również projekt firmy Rheinmetall.

Budowa rakiety Rheintochter, mimo iż nie była ona jej projektem, stała się dla Luftwaffe sprawą niecierpiącą zwłoki. W Berlinie-Marienfelde powołany został oddział roboczy, w skład którego wchodził fizycy, inżynierowie i wysoko kwalifikowani robotnicy. Kierownictwo tej grupy powierzono majorowi Harrasowi. Dla konstruktorów i członków tego oddziału szczególnie ważną i istotną sprawą było osiągnięcie dobrej celności rakiety. Decydowało to o jej ogólnym poziomie technicznym. Konstruktor Rheintochter kładł jednak główny nacisk na to, aby rakieta dolatywała jak naj-



Pierwsza wersja F-P-1 (R-1) rakiety Rheintochter. rys. A. Barański

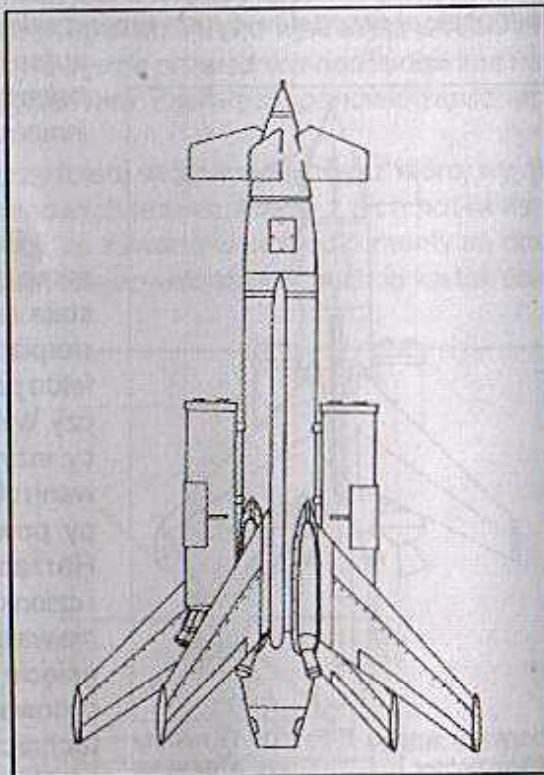
bliżej celu, czyli na jak największą wysokość. Spełniało to tym samym jej podstawowe zadanie postawione przez wojsko.

W czasie II wojny światowej niemieccy konstruktorzy pracowali nad czterema podstawowymi raketami przeciwlotniczymi. Były to rakiety o płacie krzyżowym Wasserfall, produkowane przez zakłady H.V.A. w Peenemünde. Ich ciężar wynosił 3500 kg, a długość 7,8 metra. Osiągały one prędkość 660. m/s. Przy ciężarze 150. kg ładunku użytkowego posiadały zasięg do 30. km. Drugą konstrukcją były rakiety o płacie płaskim Enzian, produkowane przez zakłady Messer-

schmitta w Oberammergau. Ciężar tych rakiet wynosił 1980 kg, a ich długość 3,5 metra. Osiągały one pułap 13,5 km, przy 150 kg ładunku wybuchowego. Kolejną rakieta była rakieta o płacie krzyżowym *Rheintochter*, produkowana przez firmę *Rheinmetall Borsig AG* w Marienfelde. Jej ciężar wynosił 1250 kg, a długość 5,4 metra. Pocisk osiągał prędkość 300 m/s, i pułap 18. km ze 150 kilogramowym ładunkiem wybuchowym. Czwartym pociskiem przeciwlotniczym była rakieta o płacie płaskim *Schmetterling*, produkowana przez zakłady *Henschel* w Berlinie. Waga rakiety wynosiła 450 kg, a jej długość 3,75 metra. Osiągała ona prędkość 265. m/s i pułap 15. km z 40. kilogramami ładunku wybuchowego. Oprócz tych czterech, podstawowych projektów istniał jeszcze jeden, pod nazwą *Feuerlilie*. Była to także konstrukcja opracowana w zakładach *Rheinmetall Borsig*, a próby z tymi raketami przeprowadzano również w Stacji Doświadczalnej Łeba.

Jednak dla *Luftwaffe* sprawą niecierpiącą zwłoki była budowa rakiety

Rheintochter, jako konstrukcji rokującej największe nadzieje. Ponieważ w 1943 roku Berlin stał się głównym celem bombardowań aliantów, zdecydowano się na przeniesienie projektu i prób nad rakieta do Łeby. Kierownictwo nad programem *Rheintochter* objął dr Vüllers. Jesienią 1944 roku wprowadzony został system radiowego naprowadzania rakiety na cel za pomocą urządzeń zdalnego naprowadzania pod nazwą *Rüse*, skonstruowanych w firmie *Telefunken*, a wyprodukowanych w warsztatach w Łebie.



Druga wersja F-P-3 (R-3) rakiety *Rheintochter*.
rys. A. Barański

System wyrzutni rakiet przeciwlotniczych był taki sam dla naprowadzania optycznego, jak i radiolokacji. Samolot namierzany był przez urządzenie naprowadzające. Dane z mechanizmu naprowadzającego do wyrzutni przekazywano przez urządzenie sterujące. Z urządzenia radiolokacyjnego dane były przekazywane do teodolitów oraz urządzeń naprowadzających pociski na cel, tak zwanych traserów przytwierdzonych do stateczników rakiety. Dane o położeniu rakiety, symulowane były w teodolicie i przekazywane za pomocą dźwiga sterowniczego przez nadajnik stacji naziemnej do odbiornika zamontowanego w rakiecie. Ten z kolei za pomocą urządzenia sterującego poruszał sterami lecącego pocisku.

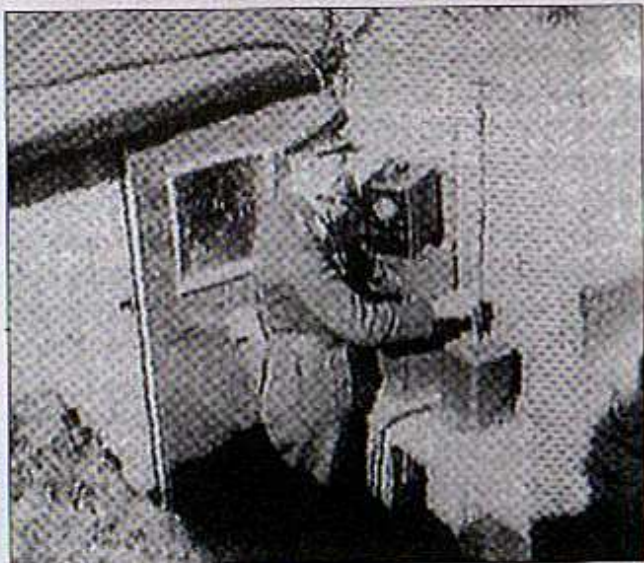
Praca przeciwlotniczej wyrzutni raketowej przebiegała w następujący sposób. Trójosiowe urządzenie *Rheinland*, skonstruowane przez firmę *Telefunken* dla potrzeb rakiet przeciwlotniczych, składało się przede wszystkim z urządzenia naprowadzającego wyposażonego w

lampę Brauna, które podawało dane odnośnie odległości samolotu od wyrzutni. Z zamontowanego dodatkowo w rakiecie nadajnika promieni, za pomocą wysyłanego promienia kierunkowego urządzenie umożliwiało wyświetlanie danych na ekranie teodolitu. Za pomocą dźwiga poruszającego trasery, możliwe było naprowadzanie rakiety na cel poprzez zastosowanie unikatowego systemu nadawczo-odbiorczego. System zdalnego sterowania zastosowany



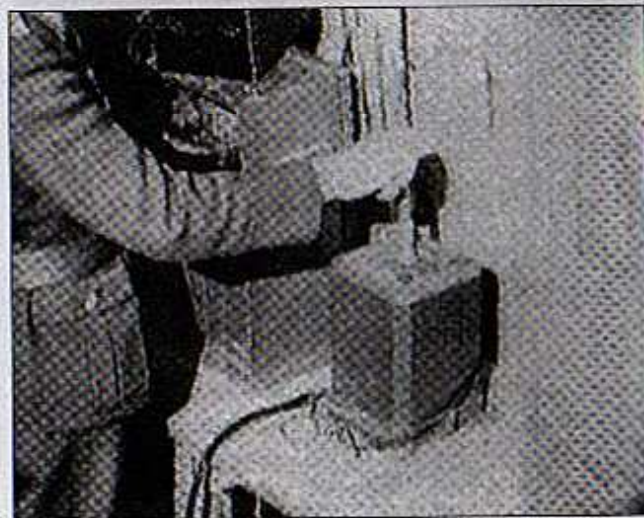
Fototeodolit służący do naprowadzania i kierowania raketami *Rheintochter*.

fol. Archiwum autora



Oficer Luftwaffe steruje lotem rakiety *Rheintochter*.
 fot. Archiwum autora

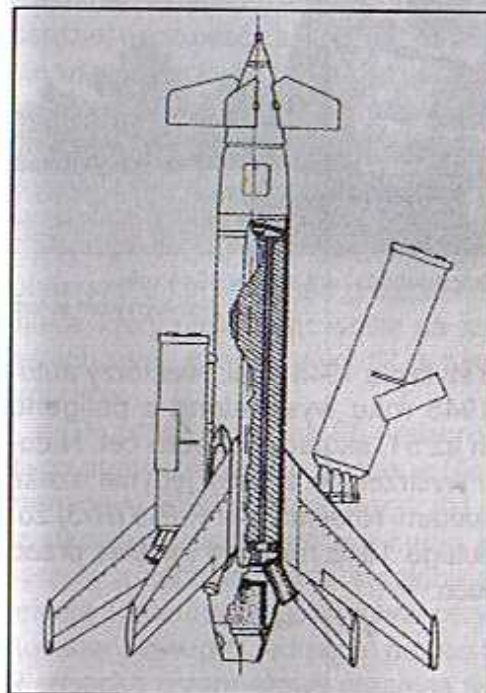
W rakiety *Rheintochter*, niezależnie od tego, czy był to system optyczny, czy też radiowy, różnił się całkowicie od tych, które stosowane były do rakiet napędzanych paliwem ciekłym i startujących z pozycji pionowej. W takich systemach konieczne było zastosowanie podwójnych urządzeń naprowadzających. Jednego, przeznaczonego do ciągłego naprowadzania na cel oraz drugiego, służącego do nakierowania rakiety na właściwy tor lotu. Drugie z tych urządzeń prowadziło raketę nieprzerwanie zbieżnie, aż do momentu, kiedy przejmowało ją pierwsze, kontynuując jej naprowadzanie na cel.



Sterowanie za pomocą prototypu „joysticka” było łatwe.
 fot. Archiwum autora

W 1944 roku generał-porucznik Weise, mianowany niedawno szefem obrony powietrznej kraju, przyjechał do Łeby i przeprowadził kontrolę stopnia zaawansowania prac konstrukcyjnych nad raketą przeciwlotniczą *Rheintochter*. General Weise wziął też udział w jednej z pierw-

szych prób startowych modelu *F-P-1* rakiety w Stacji Doświadczalnej w Łebie. Dla rakiety tej stosowano również symbol *R-1*. Jej głowicę bojową wypełniało 22,6 kg ładunku wybuchowego. Paliwo stałe (proch) wykorzystywane było zarówno do silnika startowego, jak i w silniku marszowym. Jej zasięg wynosił około 8000 metrów. Starty tej rakiety odbywały się z wyrzutni stosowanej do wystrzelania rakiet *Feuerlilie*. Podczas prób generał Weise zapoznał się również z dokumentacją dotyczącą nowego wzorca rakiety *Rheintochter* określonego symbolem *F-P-3* oraz planami budowy wyrzutni rakiet przeciwlotniczych. Jak wynikało z dokumentacji, prototyp rakiety *Rheintochter F-P-3*, określany także jako model *R-3* był lżejszy o 200 kg od swego poprzednika, przy zastosowaniu takiego samego ciężaru użytkowego. To właśnie ta raketa miała zasięg 18. km i poruszała się z prędkością 300. m/s. W tej wersji zakładano możliwość zastosowania silników napędzanych zarówno paliwem stałym, jak i ciekłym. Raketa *Rheintochter F-P-3 (R-3)* była pociskiem bardziej skomplikowanym od pierwszej wersji i wymagała już odpaleń ze specjalnych wyrzutni w kształcie betonowego leja.



Schemat wnętrza rakiety *R-3* oraz systemu odłączania silników za pomocą hamulca aerodynamicznego, czyli kłapy wysuwanej z boku silnika.
 rys. A. Barański

W połowie 1944 roku projekt *Cór Renu* był już na ukończeniu. Brak jest jednak danych o ich użyciu na froncie. Jednym z powodów, dla którego dalszych prac zaniechano był ten, że nie zdołano ulepszyć systemu naprowadzania nowej wersji rakiety na cel. Przypuszczalnie stało się tak dlatego, że w 1944 roku, ze względu na coraz bardziej kulejącą gospodarkę III Rzeszy, priorytet miały wyłącznie projekty rokujące powodzenie lub te, które Hitler uważał za znaczące. Ten zaś zafascynowany był

82

i wiązał duże nadzieje z działami V3, V5 i V6. Ich użycie na froncie okazało się w owym czasie równie nierealne, jak wielu innych, nieudanych projektów, które miały przynieść zwycięstwo Rzeszy i jej wodzowi. Wiadomo tylko, że z Łeby wystrzelono 84 sztuki rakiet *Rheintoch-*



*Rheintochter F-P-3 (R-3) na wyrzutni „Drachenfelds” w Łebie w 1944 roku.
fot. Archiwum autora*

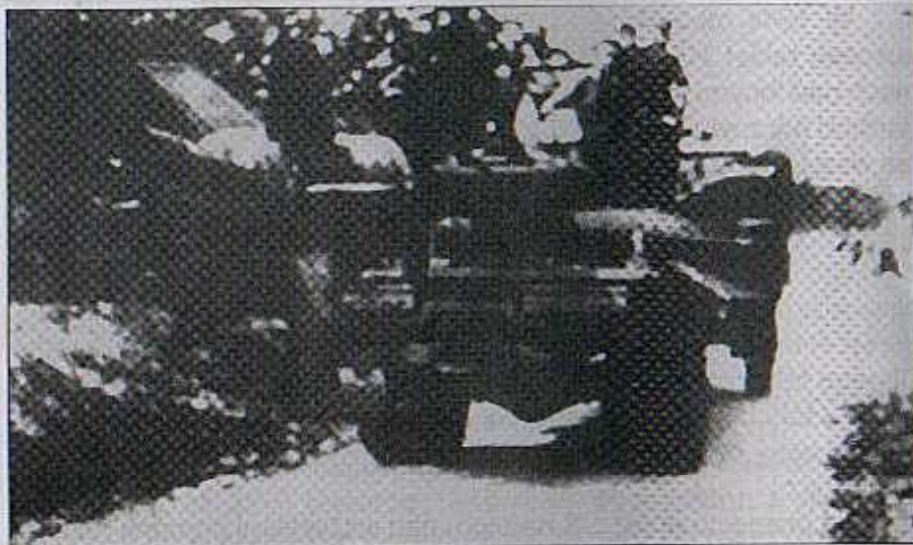
ter, a ostatni start miał miejsce 18 stycznia 1945 roku. Niektórzy autorzy podają, że do 5 stycznia 1945 roku wystrzelono z poligonu w Łebie 82. rakiety R-1, z których aż 51. skutecznie razilo cel. Natomiast w wersji R-3 zbudowano i wystrzelono z Łeby jedynie sześć sztuk *Rheintochter*. Prace nad raketami *Rheintochter F-P-3 (R-3)* zostały ostatecznie wstrzymane 6 lutego 1945 roku, na miesiąc przed wejściem do Łeby wojsk radzieckich.

Rheinbote w Borach Tucholskich

W 1944 roku wojskowi byli coraz bardziej zawiedzeni brakiem sukcesu rakiet V2. Nie było również widocznych postępów w badaniach nad innymi typami „cudownej broni”. Tymczasem Rzesza coraz bardziej odczuwać zaczęła trudności gospodarcze. Brakowało dosłownie wszystkiego, co było potrzebne zarówno na frontach prowadzonej wojny, jak i na głębokich tyłach, gdzie wyścig z czasem prowadziły setki naukowców i inżynierów w dążeniu do skonstruowania broni mogącej zmienić przebieg wojny. Do osiągnięcia jakiegokolwiek sukcesu w pracach nad programem V potrzebne były niezbędne kontyngenty. Armia zaś nie mogła poradzić sobie z ich wyegzekwowaniem. Dlatego też kontrolę nad programem raketowym przejęli ludzie Himmlera, który prowadząc walkę na szczytach władzy pragnął skupić w rękach swej „czarnej gwardii”, a tym samym w swoich, jak najwięcej wpływów.

Po przejściu przez SS nadzoru nad wszystkimi próbami raketowymi prowadzonymi wówczas w Niemczech, dowództwo nad programem objął *SS-gruppenführer* dr inż. Hans Kammler. Jemu też podporządkowane zostały próby w Łebie. Kammler zdając sobie doskonale sprawę z korzyści, jakie mogłoby przynieść zakończenie prac nad raketą *Rheinbote*, spowodował przyznanie niezbędnego kontyngentu materiałowego. Jednakże pomoc ta okazała się niezbyt skuteczna. Niemiecka przemysłowa machina wojenna nie była w stanie zapewnić większości dostaw i zrealizować wszystkich zamówień. Przeznaczone dla konstruktorów z Łeby rury, z których wykonywane były poszczególne stopnie rakiet, dotarły do Stacji Doświadczalnej dopiero po dziesięciu miesiącach. Jednak były one w nieodpowiednich wymia-

rach. Spowodowało to dalsze opóźnienia w próbach. Podczas startów występowały w rakietach różne zakłócenia. Do najczęstszych zaliczana była eksplozja rakiety w powietrzu, niewypalenie się ostatniego, końcowego stopnia rakiety lub oderwanie się stateczników w pierwszym stopniu podczas przekraczania bariery dźwięku. Jak sądzą naukowcy, powodem eksplozji mogły być dwie przyczyny. Jeśli chodzi o eksplozję w powietrzu, działo się tak między innymi na skutek olbrzymiego przyspieszenia rakiety. Przy cienkich ściankach głowicy, nagrzewanie się jej powłoki było tak duże, że już samo termiczne obciążenie wywoływało detonację ładunku wybuchowego. Mogło się zdarzyć jednak tak, że na skutek uszkodzenia stateczników następowało niedopuszczalne opóźnienie startu rakiety z wyrzutni, w następstwie



Rheinbote przewożony w częściach na stanowisko startowe.

fol. Archiwum autora

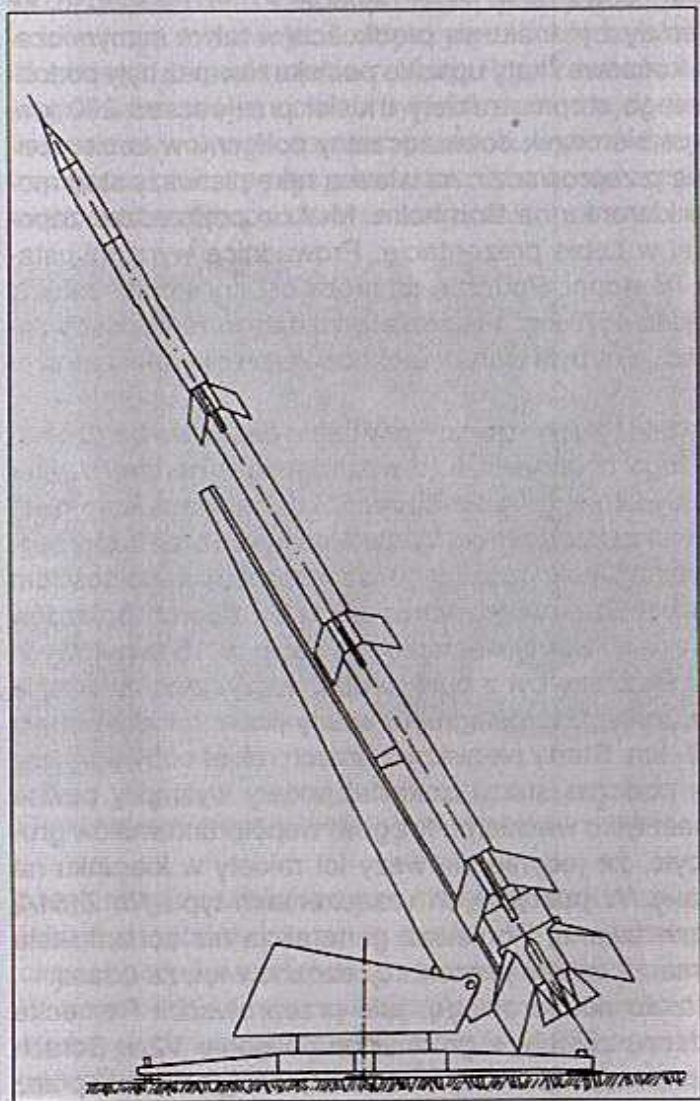
czego mógł zadziałać bardzo czuły zapalnik. Już wcześniej, podczas prób występowały często te awarie. W gorączkowym pośpiechu naukowcy podjęli więc środki zaradcze w celu pokonania tych trudności. W sierpniu 1944 roku zakończyło się wprowadzanie poprawek konstrukcyjnych i rozpoczęła się produkcja 220 egzemplarzy rakiety. Na początku października 1944 roku pojawiły się pierwsze, seryjne rakiety *Rheinbote*. Dwadzieścia egzemplarzy rakiet przeznaczonych zostało, jak pierwotnie zaplanowano, do ćwiczeń w strzelaniu do celu, które odbywały się na terenie poligonu V2 w Borach Tucholskich. Próby te

przeniesiono tam, ponieważ uznano, że Łebie mogło grozić niebezpieczeństwo nalotów bombowych. Dokonano też pomiaru lotu rakiety *Rheinbote* przy użyciu fototeodolitów. Udany strzał pomiarowy na dużą odległość przeprowadzono w październiku 1944 roku w Łebie. Na tej podstawie wysunięto wniosek, że końcowy stopień rakiety V4 (*Rheinbote*) osiągał prędkość końcową taką, jak w rakiecie V2. Oznaczało to, że obydwie rakiety leciały z jednakową prędkością w takim samym czasie. Ich prędkości końcowe i kąty upadku pocisku również były podobne. Zasięg ostatniego stopnia rakiety musiał przekraczać 200 km. Z końcem miesiąca kierownik doświadczalny poligonu w Łebie, Reinecke, odważył się przeprowadzić na własną rękę pierwszy start modelu *Rh Z 61/9* w kierunku na Bornholm. Miał on poprzedzać zapowiadaną wcześniej w Łebie prezentację. Prowadnicę wyrzutni ustawiono pod kątem 76 stopni. Podczas tej próby ostatni stopień rakiety poleciał na odległość 157. km. Osiągnięta została w ten sposób zamierzona odległość, jaka była warunkiem dopuszczenia rakiet do produkcji.

15 listopada 1944 roku na poligonie w Łebie panowała bardzo napięta atmosfera. Tego dnia zawitali tu ważni goście: generał Walter Donberger, generał Hüther, gruppenführer SS dr inż. Hans Kammler i cała masa ekspertów z Urzędu Broni Wojsk Lądowych oraz inni przedstawiciele dowództwa. Około godziny 10. zademonstrowano gościom salwę czterech rakiet *Rheinbote*, startujących z czterech pojazdów *Meillera* (*Meillerwagen*). Starty nastąpiły po sobie w 15-minutowych odstępach. Ich lot śledzony był z punktu obserwacyjnego na wyspie Bornholm. Średnia odległość osiągnięta wtedy przez rakiety wahała się od 155. do 157. km. Starty pierwszych trzech rakiet odbyły się bez zakłóceń. Jednak podczas startu czwartej rakiety wystąpiły pewne problemy. Natomiast tylko wąskiemu kręgowi współpracowników grupy „Z” wiadomo było, że jedynie pierwszy lot rakiety w kierunku na Bornholm był udany. W pozostałych urządzeniach typu *Rh Z 61/2* miały miejsce różne awarie. Ponieważ generalicja nie zorientowała się w tych problemach, całość prezentacji uznano więc za udaną.

Wyniki wystrzału pomiarowego, jaki przeprowadził Reinecke w Łebie, potwierdzone zostały w grudniu na poligonie V2 w Borach Tucholskich. Nie prowadzono wtedy obserwacji osiągania celu przez pierwsze ze startujących rakiet, ponieważ nikt nie spodziewał się, że dolecą one na odległość przekraczającą 200 km. Dopiero ostatnie starty były obserwowane i mierzone w miejscu, gdzie upadł pocisk.

Średni zasięg wynosił 230 km. Wynik ten był rewelacyjnym osiągnięciem. Jednakże o rezultatach tych nic nie wiedziała grupa doświadczalna, która ulokowana była w Berlinie. Nie było bowiem połączenia telefonicznego między Berlinem a Borami Tucholskimi (!?). Wiadomość o osiągnięciu tak dużego zasięgu rakiety nie dotarła też nigdy do pod-



Schemat rakiety *Rheinbote* na wyrzutni ze zmodyfikowanej l awety przeciwlotniczego działa 88 mm wz. 41.

rys. Archiwum autora

pułkownika Tröllera, ani do pracowników nowoutworzonego wydziału 709, którym kierował. W zakładach *Rheinmetall Borsig* nikt nie znał miejsca ani czasu tego zdarzenia. O sukcesie osiągniętym w Borach Tucholskich nieliczni z zespołu pracującego przy powstawaniu *Rheinbote* dowiedzieli się dopiero po wojnie, m. in. z książki H. Kleina. Być może dlatego w archiwach firmy nie ma śladu po dokumentach na temat prób w Borach Tucholskich, ani param-

trów, jakie tam osiągnięto. Można snuć przypuszczenia, iż gdyby wojskowe dowództwo w Berlinie wiedziało o odległości, na jaką dolatywały rakiety, być może losy *Rheinbote* byłyby trochę inne.

Z rozkazu Hitlera, generał-porucznik Guderian wziął udział w prezentacji broni typu V2 przeprowadzanej pod kierownictwem dra Hansa Kammlera, która miała miejsce w tym samym czasie co starty *Rheinbote* w Borach Tucholskich. Start rakiety V2 przewidziany był na godzinę 10. Wystąpiły jednak pewne trudności w przygotowaniu rakiety. Około godziny 12. wszyscy się już niecierpliwi. Przedzwoniono na oddalone stanowisko ogniowe rakiety *Rheinbote* z zapytaniem, czy jej start jest możliwy. Potwierdzono go na godzinę 12:15. Była ona w tym wypadku ostatnią deską ratunku. Latający ołówek, jak nazywano *Rheinbote*, wzbil się w powietrze punktualnie – pisał Heinrich Klein w swojej, wydanej po wojnie, książce. Po raz kolejny udowodniono, że wielostopniowa rakiet balistyczna dalekiego zasięgu *Rheinbote* była na owe czasy bronią nowoczesną i sprawną. Swymi parametrami dorównywała osławionej rakiecie V2. W niektórych wypadkach przewyższała nawet osiągi projektu Wernera von Brauna. Gdyby nie opisywane wyżej, powszechnie już w tym czasie występujące trudności, gdyby konstruktorom wystarczyło materiałów i czasu, rakiety *Rheinbote* z pewnością mogłyby stanowić w rękach Niemców bardzo groźną broń. Nikt rozsądny nie może twierdzić, że wprowadzenie jej do uzbrojenia zmieniłoby losy wojny. Na pewno jednak znacznie wydłużyłaby czas jej zakończenia. Próbnе strzelania na poligonie w Borach Tucholskich stanowiły zwrotny moment w całym eksperymencie z raketami na paliwo stałe. Dowiodły, jak bardzo mogły być one skuteczne. Choć o sukcesie odległościowym raket *Rheinbote* wiedziała tylko garstka bezpośrednio zaangażowanych w próby ludzi, to Klein mógł być dumny ze swego dzieła.

Zupełnie inaczej zachowywał się generał Walter Dornberger. W swojej książce *Der Schuß ins Weltall* wydał bardzo niepocholebą opinię na temat rakiety *Rheinbote*. Opinia ta była zupełnie sprzeczna z faktami. Pisał on m.in.: *Byliśmy zgodni co do tego, że osiągi rakiety i jej znikoma skuteczność były całkowicie bezużyteczne. Z rozkazu Hitlera (nie znalazł on tej broni) i Kammlera miała ona być jednak wdrożona do seryjnej produkcji.*

Wypowiedzią tą wywołał oburzenie zarówno samego Kleina, jak również innych naukowców z firmy *Rheinmetall* związanych z tym projektem. Choć nie chcieli oni, komentować wypowiedzi generała Dorn-

bergera, to publikując w fachowej prasie technicznej swoje artykuły, wyraźnie dawali do zrozumienia, że ten ostatni albo rzeczywiście był laikiem, albo nawet po wojnie, w dalszym ciągu bronił projektu V2, z którym był emocjonalnie i nie tylko emocjonalnie, związany. Deprecjowanie przez Dornbergera wartości rakiety *Rheinbote* prowadzić musi do prostego wniosku, że w grę oprócz ambicji wchodziło jeszcze coś innego. Sądzić można, że bardzo silne grupy lobbystyczne działające w niemieckim przemyśle wojennym miały swój interes w tym, aby tylko określone projekty uzyskiwały priorytety. W tym przypadku była to rakietka V2. Materiały, dostawy, kontyngenty, a później sama produkcja prototypów i podjęcie ewentualnej produkcji seryjnej nie były bez znaczenia. Szły przecież za tym ogromne pieniądze. Jedynie Hitler wierzył w mityczne przeznaczenie swojej cudownej broni i roli, jaką spełni ona w jego dziejowej misji.

W boju

W pierwszych dniach grudnia 1944 roku firma *Rheinmetall Borsig* rozpoczęła strzelanie rakietami *Rheinbote* do tarcz ćwiczebnych. Mimo że próby dokładności celowania nie były jeszcze zakończone i wypadły niezbyt zadawalająco, z rozkazu Hitlera użyto tych rakiet na froncie.

Stało się to w Wigilię 1944 roku. Z lasu pod miejscowością Nunspeet w Holandii odpalono rakietki *Rheinbote*. Stanowiska ogniowe, starannie zamaskowane i oddalone znacznie od siebie ulokowano na przedpolu dywizji rakiet V2, które również miały atakować zajęty przez aliantów port w Antwerpii. W pobliżu stanowisk startowych ulokowane zostały 24 sztuki rakiet *Rheinbote*. Według obliczeń dokonanych przez specjalistów, odległość do Antwerpii wynosiła 165 km. Kąt nachylenia wyrzutni przyjęto więc na 64 stopnie. W południe oddano pierwszą salwę złożoną z czterech rakiet. W przeciągu godziny bez zakłóceń wystartowały następne. Wystrzelono cały zapas 24 rakiet. Znamienym jest, że podczas strzelania uzyskano szybkość natężenia ognia w postaci sześciu startów na godzinę, czyli wystrzelenie rakiety zajmowało tylko 10 minut. Było to niewiarygodnym osiągnięciem w porównaniu z czasem startów innych ówczesnych rakiet dalekiego zasięgu. *Każdy z oficerów dowodzących wyrzutnią otrzymał ode mnie polecenie przetestowania wystrzelonych ze stanowiska rakiet, pod kątem ich bezawaryjnego funkcjonowania. Innymi słowy mieli oni zwrócić uwagę na trzy typowe odgłosy rakiety, jakie musiały wystąpić po upływie dwóch, dziesięciu i dwudziestu dwóch sekund. Meldunki z poszczególnych stanowisk brzmiały: żadnych awarii!* – opisuje w swoich wspomnieniach te starty podpułkownik Alfred Tröller, dowódca ataku *Rheinbote* na Antwerpię.

Wynik ten był niebagatelny, biorąc pod uwagę dość często występujące awarie i prowadzoną bez przerwy konkurencję pomiędzy wszystkimi projektami broni V. Bezawaryjne strzelanie w Nunspeet bezsprzecznie wykazało techniczną wyższość *Rheinbote* nad raketami V2. Później myślałem o salwach kosmicznych, które w ostatniej fazie zbrojeń przedstawiane były jako jednostki ogniowe z czterema bateriami po dwanaście wyrzutni każda. Na każdą baterię przypadają trzy pociągi z czterema lawetami każdy, w sumie czterdzieści osiem wyrzutni. Momentalnie miał się odbyć jednoczesny start czterdziestu ośmiu raket-olbrzymów, które miały być elektrycznie odpalone ze stanowiska bojowego. Cały wydział do spraw związanych z użyciem raket miał się składać co najwyżej z trzystu osób. Przy odpowiednim



Rheinbote na tzw. wozie Meillera przygotowywana do odpalenia.

fot. Archiwum autora

dopasowaniu stopni i odpowiednim ustawieniu toru lotu, daleko sięgające natarcie dywizji zmotoryzowanych mogło być rozproszone – marzył po oddaniu salwy pod Antwerpią podpułkownik Tröller, co opisał w swoich powojennych wspomnieniach przytoczonych w książce *Ab-schnitte...* H. Kleina.

W marzeniach tych było jednak dużo realizmu. Rakiety *Rheinbote* były o wiele sprawniejsze i oszczędniejsze od V2. Stosując nieskomplikowane obliczenia matematyczne można było ustalić związek pomiędzy celem a stanowiskiem ogniowym. Natomiast odbywające się w tym samym czasie i miejscu starty raket V2 prowadzone były bardzo powoli i ociężale z powodu zastosowania skomplikowanej maszyneryi oraz trwających długo różnego rodzaju prób przedstartowych. Nie bez znaczenia na czas przygotowań wpływała konieczność napełniania raket paliwem ciekłym tuż przed startem. Samo napełnianie zbiornika rakiety trwało około 10 minut. W lasach pod Nunspeet ustawionych zostało osiem wyrzutni V2. Liczba personelu potrzebnego do ich obsługi wraz ze wszystkimi służbami pomocniczymi wynosiła kilka tysięcy osób! Znamiennym jest, jeśli chodzi o stan osobowy, że w początkowej fazie używania raket V2 potrzebna była do tego cała dywizja broni „V”. Ludzie ci obsługiwali stanowiska ogniowe w skład którego wchodziło jedynie osiem baz strzelniczych.

Jak już wspominałem, odległość pomiędzy Nunspeet a Antwerpią wynosiła w linii prostej 165 km. Obliczono, że kąt strzelania musi wynieść 64 stopnie i z prowadnic pod takim nachyleniem rakiety wystartowały. Jednak okazało się, że przy takim nachyleniu prowadnic wyrzutni, rakiety osiągnęły odległość 218,5 km! Poleciały więc o 53,5 km za daleko i spadły w rejonie miejscowości Gent. Mimo że *Rheinbote* nie spełniły pod Antwerpią swego niszczycielskiego zadania, po raz kolejny udowodniły, iż mogą być bronią bardzo skuteczną. Potwierdziły to późniejsze działania aliantów, którzy po zakończeniu wojny wykorzystali prawie wszystkie niemieckie osiągnięcia, w tym podstawy działania *Rheinbote* do tworzenia własnej broni raketowej.

Istnieją pogłoski, że rakiety *Rheinbote* użyte zostały także przeciwko Rosjanom. W ich głowicach zamiast ładunku wybuchowego znajdować się miały pojemniki ze sprężonym powietrzem. Mogło się to okazać makabryczne w skutkach. Nie ma jednak żadnego potwierdzenia tych faktów ze strony Rosjan. Nie ma zresztą nawet jakiegokolwiek uwagi na temat działania tych raket na froncie wschodnim. Atak taki jest mało prawdopodobny, gdyż w zasadzie nie było miejsca, skąd mógłby się odbyć. Strzały takie byłyby możliwe jedynie podczas wykonywania prób w Borach Tucholskich. Nikt jednak o tym nie wspomina.

Do startów raket *Rheinbote* zarówno pod Nunspeet, jak i we wszystkich innych próbach, używano transportera i podnośnika broni

V2, czyli tzw. wozu Meillera (*Meillerwagen*). Ze względów konstrukcyjnych nie spełniał on wszystkich wymagań stawianych przez rakietę balistyczną. Rakieta, startując pod kątem obciążała prowadnicę i podstawę wyrzutni, co powodowało zbyt duży rozrzut. Próbowano więc znaleźć rozwiązanie tego problemu. Konstruktorzy swoją uwagę zwrócili na działo przeciwlotnicze wz. 41 kalibru 88 mm, z przerobionej lawy którego startowały rakiety *Faerlilie*. Prowadzono próby nad wykorzystaniem takiej właśnie wyrzutni. Jednak problemu tego nie udało się do końca rozwiązać. Przebudowana podstawa tego działa nie sprawdziła się jako wyrzutnia dla rakiet *Rheinbote*. Fachowcy twierdzą, że gdyby się to udało, wyrzutnia w tej formie byłaby w pełni nowoczesną konstrukcją raketową. Jej znaczenie doceniono zresztą dopiero po zakończeniu wojny.

Incydent

Badacze zajmujący się historią niemieckiego programu raketowego realizowanego podczas II wojny światowej nie są zgodni w wielu kwestiach. Jedną z nich jest to, czy podczas prób z pociskami raketowymi na poligonach doświadczalnych stosowano egzemplarze z bojowymi głowicami, czy też jedynie z głowicami próbnymi. Problem ten dotyczy również poligonu w Łebie.

Podczas wspomnianej już prezentacji rakiety *Rheinbote*, która odbyła się 15 listopada 1944 roku w Stacji Doświadczalnej Łeba, od której zależał dalszy los jej produkcji, doszło do pewnego incydentu. Mianowicie jedna z odpalanych rakiet zamiast polecieć w zaplanowanym kierunku, wymknęła się spod kontroli i wzniosła prawie pionowo górę. Sytuacja taka zagrażała zarówno bezpośrednio obsłudze wyrzutni, jak i członkom komisji, wysokim oficerom Urzędu Broni Sił Lądowych i Dowództwa Wojsk Lądowych. Wypadek ten jest istotny o tyle, że mógłby przynieść odpowiedź na pytanie, czy rakiety wystrzeliwane w Łebie miały ładunek bojowy. Niestety, relacje trzech świadków tego wydarzenia różnią się zasadniczo od siebie.

*Z młodego lasu sosnowego wystrzelono kilka rakiet z ostrym ładunkiem w głowicy pocisku. To był niezwykły widok. Nad niskimi drzewkami znajdowały się prowadnice naszych wozów Meillera (*Meillerwagen*) z leżącymi na nich wąskimi, długimi raketami uniesionymi pod kątem 45 st. Na niebie wisiały na wysokości około 1000 metrów ciężkie chmury deszczowe. Pierwsze rakiety poleciały prawidłowo. Słychać było zapalenie się w pewnych odstępach czasu poszczególnych stopni rakiety i głęboki huk towarzyszący spadaniu wypalonych stopni na ziemię. Przy trzecim wystrzale usterzenie jednego stopnia musiało w*

jakiś sposób uderzyć w prowadnicę tak, że rakieta wzniosła się prawie pionowo. Mimowolnie skryliśmy się głęboko w naszym wąskim rowie. Pojedyncze stopnie musiały przecież spaść na nas. Trzy pierwsze stopnie spadły na sosny nie wyrządzając nikomu krzywdy. Czekaliśmy na ostatni, czwarty stopień, którym była uzbrojona głowica. Działanie odłamkowe mogło być niebezpieczne. Po kilku minutach usłyszeliśmy świst spadającego pocisku i krótko po tym wybuch na lewym skrzydle baterii. Wybuch ten nie wydawał się zbyt mocny. Nic się nie stało! – tak napisał generał dr Walter Dornberger w swej książce *Der Schuß ins Weltall*.

(...) Chodzi o generała Waltera Dornbergera, którego widywałem w latach 1943/44 podczas inspekcji. (...) Był wtedy wojskowym kierownikiem Stacji Doświadczalnej w Peenemünde (...). Tytułu specjalisty od rakiet dorobił się dopiero po 1945 roku w toku intensywnych studiów. Podobnie, jak wielu innych wysoko postawionych wojskowych, również on wypowiadał się często na tematy związane z techniką raketową mając o tym wątpliwe pojęcie, wystawiając się w ten sposób na



Jeden z elementów Rheinbole na polu obok poligonu. Mogł on się tam znaleźć wskutek awarii rakiety na wyrzutni.

fol. Archiwum autora

Ogromne zainteresowanie tymi rzeczami, jak i zadania, do których zatrudniano mnie ze względu na niedobór personelu, pozwoliły mi na opanowanie znacznej wiedzy z tego zakresu, jak i wielu fachowych terminów (...). Dzień 15 listopada 1944 roku wrył mi się w pamięć bardzo dokładnie. Pod

czas wystrzeliwania obsługiwałem razem z panią Lietz kinoteodolit na Stanowisku nr 1. Jak zwykle w czasie strzelania rakiet typu Rh Z, zajęte były również stanowiska 3, 5 i 6. Przy podawaniu czasu startowego za każdym razem podsłuchiwałem w słuchawkach zmiany kąta nachylenia rakiety. Wystartować miały trzy rakiety typu Z pod różnym kątem nachylenia. Po dłuższej gadaninie przy wyrzutni postanowiono zwiększyć kąt nachylenia trzeciej rakiety do 75 st., a więc nie 45 st., jak twierdzi Dornberger. Kąt nachylenia Rheintochter wynosił zawsze 60 st. Z doświadczenia wiedzieliśmy, co mogło się zdarzyć podczas silnie wiejącego wiatru. Przeżyliśmy już kilka podobnych sytuacji. Stało się tak, jak przewidywaliśmy. Całość spadła z powrotem na nas. Filmowaliśmy wszystko w spokoju, aż do ostatniego stopnia, kiedy w słuchawkach usłyszeliśmy: – Kryć się! Pani Lietz co tchu rzuciła się ze stromych schodów, ja natomiast przeskoczyłem balustradę i wciśnąłem głowę w piasek wydmy. Po kilku minutach było po strachu.

Nigdy nie doszło w Łebie do prób z głowicami o ostrym ładunku. Być może Dornberger brał masę smugową i dymną w ostatnim stopniu rakiety za ładunek wybuchowy. W komorach ostatniego stopnia, przeznaczonych na ładunek wybuchowy, nie znajdowało się nigdy nic innego poza cudownym, białym piaskiem Łeby. Dornberger pisze, że niebo tego dnia było zachmurzone. Również to jest niesłychanym nonsensem. Czy w dzień, czy w nocy strzelano wyłącznie przy bezchmurnym niebie i dobrej widoczności, gdyż najważniejszą rzeczą dla całej bazy pomiarowej były zapisy ze startów, jak i późniejsza analiza filmów kręconych za pomocą kino- i fototeodolitów. – wspominał Manfred Mantzke w swym liście z 1988 roku, skierowanym do jednego z byłych mieszkańców Łeby, którego kopię posiadam.

Dokładnie nie wiadomo, czy doszło do zaklinowania rakiety na prowadnicę, czy też może jeden ze sterowników uderzył w prowadnicę lub jakąś część ramienia nośnego. Usłyszeliśmy metaliczny dźwięk. Nie trwało to długo, gdy otrzymaliśmy potwierdzenie, że faktycznie uszkodzony został statecznik, który oderwał się na skutek pędu powietrza. W konsekwencji rakieta po odrzuceniu stopnia startowego zboczyła z prawidłowego toru lotu i podążała dalej pionowo. Od tej chwili stanowiła bezładnie lecący, nie do opanowania, trójpłatowy pocisk raketowy. Mimo tego, odrzucenie pierwszego i drugiego stopnia odbyło się bez komplikacji. Nie ulegało jednak wątpliwości, że musiała spaść na ziemię w pobliżu miejsca, gdzie ustawiona była wyrzutnia. Po krótkim czasie zwiastun w postaci fali czołowej ostatniego stop-

nia obwieścił jej zbliżanie się. Uderzyła w miękki piasek wydmy, około 200 m za stanowiskiem ogniowym. Wszyscy członkowie komisji oraz personelu obsługującego i pomiarowego instynktownie padli na ziemię, aby ochronić się w ten sposób przed skutkami detonacji ładunku. Na szczęście nikt nie ucierpiał. Lej, jaki powstał po wybuchu był niewielkich rozmiarów. Tłumaczono to stłumieniem wybuchu w piaskach wydmy oraz wyfuknięciem fali uderzeniowej nad ziemię.— tak relacjonował to wydarzenie dr Heinrich Klein w swojej książce *Abschnitte*, wydanej w 1976 roku.

Te trzy różne relacje opisujące to samo wydarzenie pokazują, jak wiele jeszcze tajemnic kryje łebski poligon i jak bardzo ulotna jest ludzka pamięć. Dwaj naukowcy z doktorskimi tytułami twierdzą, że rakiety *Rheinbote* miały ładunek wybuchowy. Natomiast pracownik poligonu, na co dzień mający do czynienia z raketami twierdzi, że go nie było. Komu wierzyć? To prawda, że generał Walter Dornberger był dowódcą wojskowym Peenemünde i swój doktorski tytuł uzyskał dopiero po wojnie w USA. Był również szefem programu raketowego i bliskim współpracownikiem Wernera von Brauna. Nie wydaje się więc, jak twierdzi Mantzke, żeby był aż takim ignorantem. Po drugie, obecność ładunku wybuchowego potwierdza dr Heinrich Klein, twórca

rakiety *Rheinbote*. Poza tym Mantzke myli dwie różne sprawy. Twierdzi, że strzelano wtedy raketami *Rheintochter*. Tymczasem wiadomo, że na pewno były to próby *Rheinbote*. W jednym jednak ma rację. Rzeczywiście trudno uwierzyć, że prób dokonywano przy zachmurzonym niebie. Klóciłoby się to bowiem z używaniem teodolitów i wykorzystywaniem ich do obserwacji startów i lotów raket.



Naukowcy na stanowisku nr 4.

... fot. Archiwum autora

Ewakuacja

Pod koniec lutego 1945 roku do Łeby coraz bardziej zbliżał się front. W nadmorskiej ciszy można było usłyszeć huk armat, jaki dobiegał z południa. Na Stacji Doświadczalnej nikt już nie pracował, ponieważ nie miało to najmniejszego sensu. Poza tym nie było tu już nic do roboty. 28 lutego z Karlshagen na motocyklu przyjechał kapitan o nazwisku Wille, aby zabrać jeszcze jakieś urządzenia pozostałe po ewakuacji stacji. Chodziło też o żywność, z którą na nowym miejscu lokalizacji były problemy, podczas gdy w Łebie znajdowało się jej jeszcze stosunkowo dużo. 1 marca wczesnym rankiem kapitan Wille odjechał jedną z ciężarówek, która została jako zabezpieczenie ostatniego transportu w kierunku Karlshagen. Dotarł jednak tylko do Sławna, dalej było to niemożliwe. Próbował jeszcze przedrzeć się przez Darłowo wzdłuż wybrzeża, ale również tam został zatrzymany przez niemieckie oddziały bojowe. Wieczorem niemieckie radio podało informacje o tym, że czołgi rosyjskie przekroczyły trasę Słupsk-Koszalin. Łeba została więc otoczona i odcięta. Dla pozostałej tu części załogi poligonu nie było już drogi ucieczki. Heinrich Huppertz, kierownik poligonu próbował połączyć się z Berlinem korzystając z łączny przeznaczonych dla *Wehrmachtu*. Udało mu się porozmawiać z drem Vüllersem, który dopiero teraz dojrzał bezpodstawność dalszej pracy i wydał Huppertzowi polecenie przekazania nadzoru nad poligonem, któremuś z pracowników, a jego samego wezwał do Berlina, gdzie otrzymać miał dalsze wskazówki. Z wydaniem polecenia przyjazdu do Berlina nie było kłopotu, trudniejsza okazała się jego realizacja. 3 marca huk armatni stał się coraz bliższy. 4 marca Huppertz po raz ostatni zrobił obchód całej Stacji Doświadczalnej. Hale i pozostałe po-

mieszkania stały puste i zimne. Z hali Nitschkego burza zerwała dach. Teraz stoję przed nową, na wpół gotową halą montażową, przed Kesselhaus, na stanowiskach ogniowych. Rakieta olbrzym jest zamontowana. Jest nawet wypełniona ładunkiem wybuchowym i wystarczyłoby nacisnąć guzik, aby mogła wylecieć w powietrze. Raz jeszcze jadę do Doliny Komarów, gdzie znajduje się niedokończony jeszcze stanowisko ogniowe dla zdalnie sterowanych rakiet. Nowy olbrzym – przyrząd radiolokacyjny sztywno wyciąga ku niebu swoje nagie ramiona – pisze w swych pamiętnikach Huppertz, z których posiadam część dotyczącą ewakuacji Łeby. Ponieważ wiadomo już, że nie ma możliwości przedostania się na zachód drogą lądową, zapada decyzja, aby jechać do



Jedno ze zdjęć ścisłej ekipy dra H. Kleina (w środku w kapeluszu) na Stacji Doświadczalnej Łeba. Od lewej stoją: dr H Huppertz, nieznany z nazwiska adiutant, hauptman dr Wille, gen. Weise, dr Fricke, dr Klein, major Harras, oberleutnant Schmidt, gen. von Abdhelm, inż. Mohr, inż. Strauss.

fot. Archiwum autora

Gdyni w celu wynegocjowania specjalnego, zamkniętego transportu statkiem przeznaczonym dla Wehrmachtu. W Gdyni, po okazaniu specjalnych dokumentów potwierdzających rozkaz przeniesienia, Huppertz otrzymał zgodę i zapewnienie, że załoga zostanie wzięta na następny statek. Miał jednak czekać na to w Łebie. Jednakże obawiając się pozostawienia, 5 marca Huppertz zarządza odjazd następnego rana, czyli

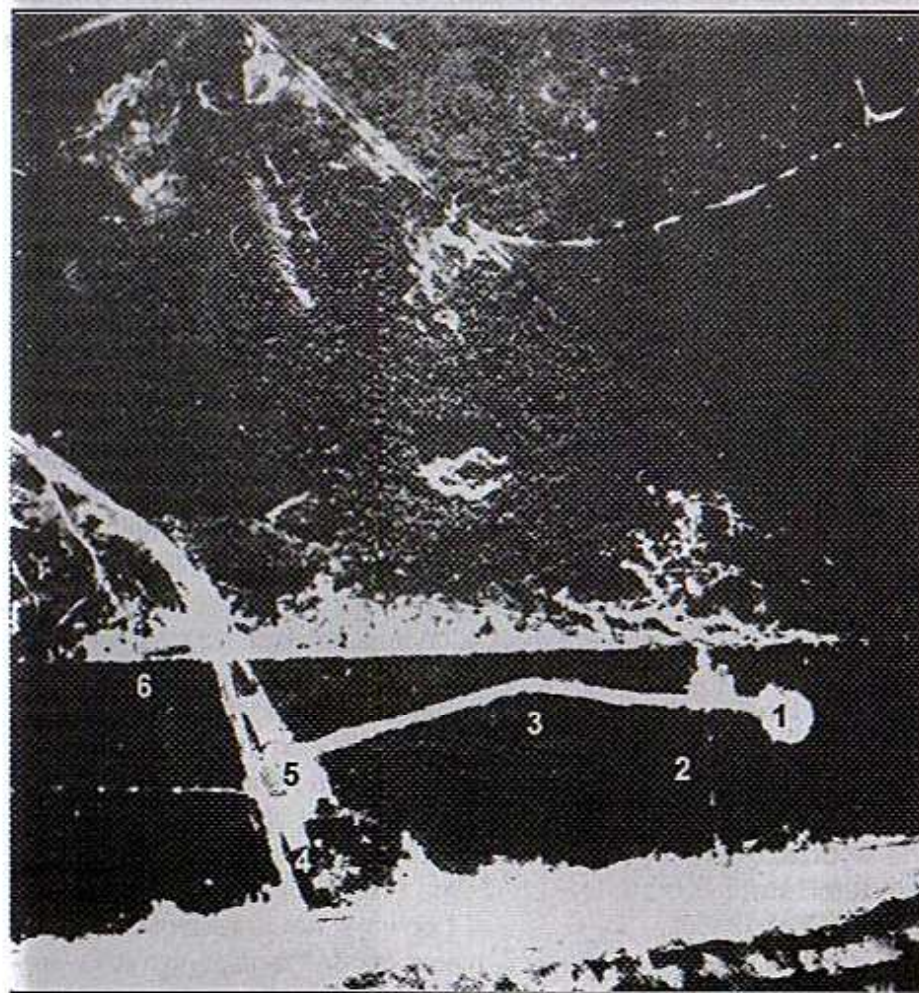
6 marca. W tym też dniu pisze: *Właśnie minęła ostatnia noc w Łebie! Wystawiam walizki przed drzwiami... Po raz ostatni stoję na stanowisku dowodzenia... Jakże często kierowałem akcjami z tego miejsca, które stanowiło centralny punkt rozciągającego się zakładu, w którym zbiegały się sznurki ze wszystkich miejsc liczących się na jego terenie. Tam w dole znajduje się budynek główny, tam warsztat, hala, stanowisko ogniowe Drachenfelds, z którego wlatywały w niebo rakiety. Tam z kolei rozciąga się Dolina Słowików (Nachtigaltal), a za nią Błękitna Kraina (das Blaue Ländchen) z Górami Czarnymi w tle i Rowokołem, stanowiącym symbol Pomorza Wschodniego... Ilu wysokich rangą generałów oprowadzałem po tym miejscu, aby pokazać im z dumą, jak wiele pobudowaliśmy z niczego i co mogę w dużej mierze nazwać swoim dziełem. Teraz wszystko żegnam, budynki i ich dobrze znane pomieszczenia – wspomina Huppertz. Wyjeżdżają około 8,30 w padającym śniegu. Mieli jedną ciężarówkę z przyczepą i jeszcze jedną ciężarówkę. Dalej jechał ciągnik na gaz generatorowy ze specjalną naczepą, w której znalazło się miejsce dla kilku osób. Na trasie z Łęborka do Gdyni mijali co najmniej dziesięć punktów kontrolnych. Około godziny 14. ostatni pracownicy z załogi poligonu byli w porcie w Gdyni. 9 marca zostali załadowani na pokład węglowca parowego Robert Sauber, który pływał pomiędzy Pillau i Hamburgiem. Punktualnie o godzinie 16. cumy zostały zwolnione i statek odpywa. 10 marca około szóstej rano, gdy statek przepływał na wysokości Łeby, Huppertz i pozostali mogli po raz ostatni zobaczyć miejsce, gdzie spędzili ostatnie lata. U ujścia rzeki Łeby cumował właśnie parowiec, który zawinął do Łeby prawdopodobnie po to, aby zabrać uchodźców. Wszystkie urządzenia poligonu były już wówczas wysadzone w powietrze przez specjalny oddział saperów. Tego samego dnia wieczorem do Łeby wkroczyli Rosjanie.*

Tajemnice i mity

Funkcjonowanie w czasie wojny niemieckiego poligonu rakietowego w Łebie od początku owiane było tajemnicą. Był nieznany wywiadowi alianckiemu. Nie wiedzieli o Łebie także Rosjanie. Wydaje się to wręcz niewiarygodne, ponieważ tego typu instalacje, gdzie przeprowadzano eksperymenty i próby z nową bronią, zawsze były objęte szczególnym zainteresowaniem wywiadów.

Wywiad Armii Krajowej rozszyfrował poligony w Bliźnie i w Borach Tucholskich. Odkryto również tajemnice Peenemünde, co w dużym stopniu przyczyniło się do jego zbombardowania. Znane są także przypadki rozpracowania wielu innych niemieckich tajnych stacji doświadczalnych budowanych na potrzeby „cudownej broni”. Dlaczego nic nie wiadano o Łebie? Przecież nie można tego tłumaczyć faktem, że na tym terenie nie działał wywiad organizacji podziemnych. Była przecież chociażby Tajna Organizacja Wojskowa *Gryf Pomorski*. Niemożliwym jest, aby jego członkowie chociażby nie domyślali się tego, co dzieje się w Łebie. Czyżby angielski wywiad był o tym informowany, ale zignorował te rewelacje, jak zresztą wiele innych? Jest to bardzo możliwe. Poza tym teren wyrzutni rakietowych mimo – jak mówią niektórzy świadkowie, którym dane było oglądać teren Stacji Doświadczalnej Łeba w czasie wojny z bliska – dobrego maskowania siatkami, był doskonale widoczny z powietrza. Potwierdzają to niemieckie zdjęcia lotnicze z tamtego okresu. Jak więc wytłumaczyć fakt, że załogi angielskich samolotów, które latały w pobliżu aż nad Gdańsk niczego nie zauważyły? Przy tej okazji musi nasunąć się pytanie: co tak właściwie było maskowane, skoro teren Stacji widoczny był z powietrza? Jak można zauważyć na zamieszczonym obok zdjęciu lotniczym, z góry doskonale widać było plac z halami montażowymi (obecny parking), wewnątrz drogę bazy i plac z wyrzutnią *Rhein-*

tochter (Drachenfelds). Świadczy natomiast twierdzą, że teren Stacji był doskonale zamaskowany. O poligonie w Łebie wiedzieli również mieszkańcy Lęborka. Edwin Koltz, który pracował jako kolejarz, wielokrotnie był w Łebie. Jak twierdzi, słyszał także ogromny huk, jaki przy startach wydawały rakiety. Startujące rakiety widzieli również



Teren głównej bazy Stacji Doświadczalnej Łeba na niemieckiej fotografii sprzed 1944 roku. 1. *Drachenfelds* wyrzutnia raket *Rheitochter*. 2. Tajemnicza droga ku morzu. 3. *Hala Nitsche'go*. 4. Stanowisko Nr 1. 5. Hale montażowe. 6. Laboratorium i warsztaty naukowców. Nie było wtedy jeszcze drogi do enklawy bazy, w której umieszczono potężną lufę.

fol. Archiwum autora

mieszkańcy Łeby. Jednak Niemcy, którzy pracowali na Stacji Doświadczalnej w Łebie twierdzą, że do końca wojny poligon nie był znany aliantom. Potwierdza to także fakt, że nigdy nie użyto zainstalowanych tu dział do obrony przeciwlotniczej, zaś w angielskich źródłach nie ma wzmianek o Łebie. Również Rosjanie, którzy wieczorem 10 marca 1945 roku wkroczyli do Łeby, byli bardzo zaskoczeni tym, że znajduje się tu poligon raketowy. Dość długo zgłębiali jego tajemnice. Jedyne ślad można znaleźć w leksykonie traktującym o pomorskiej konspiracji „Konspiracja pomorska 1939-1947” autorstwa Krzysztofa Komorowskiego. *Prawdopodobnie z inicjatywy grupy »Wybrzeże« por. Jana Belaua zdobyto informacje o budowie ośrodka A4 (V2) w Łebie (2 wyrzutnie w pobliżu kanału i 6 km na zach. przy ruchomych wydmach, na terenie poligonu i ośrodka przeciwlotniczego); po zakończeniu prac i nieudanej próbie zbombardowania ośrodka przez lotnictwo amerykańskie we wrześniu 1944 rozstrzelano wszystkich robotników-jeńców (ok. 200 osób), w tym wywiadowców, w rejonie Choczewka.*

Notka ta godna jest uwagi jedynie z powodu informacji, że wśród jeńców radzieckich byli jacyś wywiadowcy, że jeńców jednak rozstrzelano oraz że partyzanci (?) interesowali się Łebą. Reszta informacji jest nieprawdziwa. Wiadomo bowiem, że łebski poligon nie miał nic wspólnego z raketami V2. Nie było też najprawdopodobniej żadnej próby amerykańskiego nalotu, gdyż w przeciwnym razie Niemcy wspomnieliby o tym w swoich pamiętnikach.

Po nalocie na Peenemünde, który miał miejsce 18 sierpnia 1943 roku, Hitler, Himmler i Speer postanowili przenieść prace nad projektami „V” w inne, bardziej bezpieczne miejsca, które pozostawały wówczas poza zasięgiem alianckiego lotnictwa. Pomimo upływu ponad pół wieku niewiele wiadomo o tym, gdzie kontynuowano te prace. Literatura milczy na temat nadbałtyckich poligonów, chociaż do dziś na wybrzeżu zachowały się resztki instalacji, schrony, pozostałości wyrzutni i stanowisk startowych. Jedną z najbardziej tajemniczych jest historia Łeby. Wokół jej wojennej i powojennej przeszłości narosło wiele mitów, legend i opowieści, nieraz bardzo fantastycznych i często naiwnych. Dziś wiadomo, że do Łeby przeniesiono z Peenemünde tylko część prac. Niestety, nie wiadomo dokładnie, jakich. Na pewno nie prowadzono w Łebie prób z raketami V2, gdyż szefowie projektów (Henrich Klein i Heinrich Huppertz), nad którymi pracowano w Łebie wspomnieliby o tym na pewno. Chociażby dlatego, że projekt V2 był konkurencyjnym w stosunku do raket *Rheinbote*. Poza tym wiado-

mym jest, że większość prób z raketami V2 przeniesiono z Peenemünde na poligon w Borach Tucholskich i na poligon w Bliźnie. Nieustannie pojawia się więc pytanie, czy i z czym jeszcze oprócz raket *Faerlie*, *Rheinbote* i *Rheintochter* eksperymentowano w Łebie? W dokumentach z Peenemünde można się natknąć na informację, iż w tej ogromnej bazie raketowej – oprócz raket V2 – pracowano także nad superdziałami artyleryjskimi i nie były to znane V3. Po bombardowaniu kompleksu wiele projektów zostało przeniesionych w inne, bezpieczniejsze miejsca. Część badań i prób przeniesiono do Łeby – stąd prawdopodobnie wzięta się obiegowa nazwa „*Klein Peenemünde*”. Czy przeniesiono tu także projekty artyleryjskie? Nie wiadomo. Jeśli tak, to ogromna lufa miałaby swoje wytłumaczenie, a rozwiązania jej przeznaczenia należałoby szukać nie w próbach raketowych, ale w artyleryjskich! Być może dlatego nikt nie jest w stanie, przynajmniej na razie, dokładnie odtworzyć wyglądu tajemniczej lufy zamontowanej na ogromnym, betonowym bunkrze. Nie można też określić jej przeznaczenia. Zagadką pozostaje więc, czy było to rzeczywiście dział, czy też prowadnica *Rheinbote III*, czy też urządzenie do wystrzeliwania zupełnie innych pocisków. Jeśli więc przyjąć wersję, że lufa miała tylko 15 metrów długości, co wychodzi z pomiarów, to długość ta odpowiada dokładnie długości *Rheinbote III*! Niektórzy badacze Stacji w Łebie próbują odtworzyć wygląd tego monstrum. Na terenie muzeum *Wyrzutnia* pre-



Ślad po zabetonowanej komorze, w której osadzona była lufa.

fol. Autora

zentowany jest plan ogromnego działa, które, mogłoby być działem z Łeby. Nie uważam tej teorii za słuszną z kilku powodów. Jednym z zasadniczych, są różnice w konstrukcji



Na „dachu” schronu wyraźnie widać pozostałości szyn dla wózków, za pomocą których ładowano do lufy pocisk (?). fot. Archiwum autora

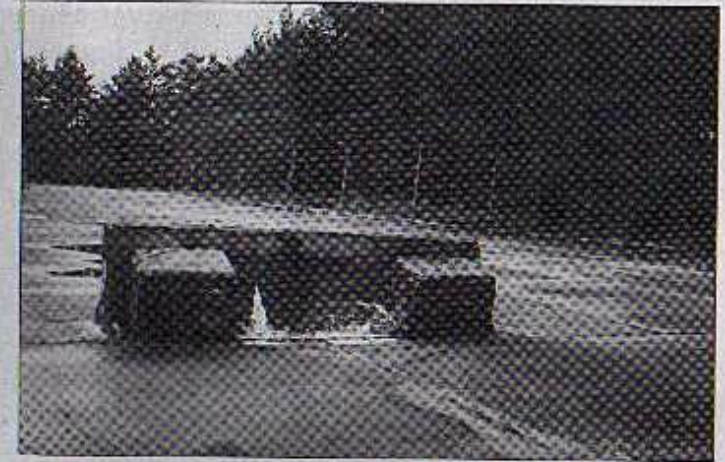
„Kesselhaus”. Wiadomo tylko, że nie była ona zbudowana do końca, a więc decyzję o jej wzniesieniu podjęto na krótko przed końcem funkcjonowania poligonu. Huppertz wspomina, że ulokowano ją na lub przy stanowiskach ogniowych. Prawdopodobnie znajdowała się ona w lesie przy wejściu na teren późniejszej stacji meteorologicznej. Inna wersja zakłada, że hala owa mogła znajdować się tuż przy stanowiskach startowych w silnie strzeżonej, tzw. enklawie poligonu, gdzie jak niektórzy przypuszczają, eksperymentował z olbrzymią lufą Werner von Braun. O ile istnienie lufy zostało potwierdzone w momencie odnalezienia w lesie przy wyrzutni fragmentu jej konstrukcji, to nie ma tu śladu po hali. Może znajdowała się więc na w zupełnie innym miejscu. W lesie przy wyrzutniach *Rheintochter* w Rąbce znajdują się fundamenty po ogromnej hali. Może to jest właśnie „Kesselhaus”.

Huppertz pisze jeszcze o innym, bardzo istotnym szczególe. Twierdzi mianowicie, że na stanowisku startowym stała zamontowana, gotowa do startu rakietą-olbrzym. Mantzke wspomina natomiast, że takiej rakiety nigdy nie wybudowano z powodu braków materiało-

posadowienia działa. Kształt komory zilustrowanej na planach i tej, której ślady widnieją na schronie, różnią się całkowicie. Wielkiej armaty widocznej na rysunkach w żaden sposób nie można umieścić w łebskiej komorze.

Relacja Heinricha Hupperta dość dokładnie opisuje ostatnie dni Niemców w Łebie. Rzuca także pewne światło na to, co się tam działo. Pomimo wielu informacji zawartych w tych wspomnieniach, nie sposób dziś dokładnie zlokalizować opisywane przez niego miejsca i urządzenia. Nie wiadomo, gdzie dokładnie znajdowała się nowa hala montażowa, którą Huppertz określa mianem

wych. Jest prawdopodobne, że obaj byli pracownicy łebskiego poligonu mają rację i mówią o dwóch różnych rakietach! Mantzke myśli o trzeciej wersji rakiety *Rheinbote*, nazywaną również „olbrzymem”, a Huppertz o zupełnie innej rakiecie. Problem w tym, że nikt nie wie, jakiej. Jeśli bowiem istniała w Łebie ogromna lufa, to na pewno nie była ona klasycznym działem. Kaliber 1400 mm i grubość ścianek 9 cm wyklucza użycie jej jako armaty. Nie wytrzymałaby bowiem ciśnienia wytwarzanego w jej wnętrzu podczas strzału. Musiała więc służyć do innych celów. Czy była to konstrukcja wykorzystywana jako przewodnica do rakiet, która nadawała im kierunek i zasięg podczas startu? Technicznie takie rozwiązanie jest możliwe. Zagadkę natomiast stanowi fakt, że nikt nie wspomina o tym, aby trzecia wersja *Rheinbote* wymagała podobnego lufie urządzenia startowego. Więcej, podpułkownik Alfred Tröller pisze wyraźnie w swojej relacji z ataku przeprowadzonego za pomocą *Rhein-*



Oporowa ściana przewodnicy ogromnej lufy, która wystaje na „dachu” bunkra z zabetonowanej dziś komory. fot. Autora

inbote na Antwerpię, że wyrzutnia dla olbrzymów mogła być transportowana pociągiem! W przypadku tak ogromnej lufy sytuacja taka byłaby mocno skomplikowana. Z drugiej strony kolejną transportowano takie olbrzymy, jak działa *Dora*. Wersję taką należy chyba jednak odrzucić, a to ze względu na fakt, że Niemcy po to przystąpili do eksperymentów nad rakietami, aby wyeliminować nieefektywne i ciężkie kóły na szynach. Po co więc wracaliby do punktu wyjścia? Ciekawą hipotezę wysuwa Edward Kubiak, mieszkaniec Łeby zajmujący się badaniem jej historii. Uważa on, że to, co Mantzke bierze za lufę, wcale nią nie było. Kubiak skłania się raczej do tego, że był to rodzaj przewodnicy w kształcie kolebki. Może ma rację, ale i tak niczego fakt ten nie zmienia. Obojętnie lufa czy koleba nie mogłyby być w tej postaci prze-

wożone pociągiem.

Huppertz w swych pamiętnikach pisze również, że raz jeszcze jedzie do tajemniczej „Doliny Komarów”, w której znajduje się niedokończony stanowisko ogniowe dla zdalnie sterowanych rakiet. O jaką dolinę chodzi? Zdalnie sterowane były tylko rakiety *Rheintochter*. Ich znane dzisiaj stanowiska ogniowe, to stanowisko w centralnym punkcie stacji doświadczalnej nazywane przez Niemców „*Drachenfelds*”, a znajdujące się na opisywanym już terenie wojskowego punktu obserwacyjnego. Drugie zaś stanowisko znajduje się na terenie późniejszej stacji meteorologicznej, dzisiejszej galerii. Czyżby więc chodziło o to właśnie miejsce? Jeśli tak, to wychodzi na to, że z tego miejsca nigdy nie startowały rakiety, gdyż wyrzutnia była nieukończona. Poza tym zastanawia stwierdzenie Huppertza o nowym olbrzymie, czyli przyrządzie radiolokacyjnym, który ...*sztynno wyciąga ku niebu swoje nagie ramiona*. Gdzie znajdowała się owa konstrukcja o ogromnym maszcie z dziwnymi antenami, wspomina też Mantzke z tym, że mówi on, iż konstrukcja ta znajdowała się w pobliżu *Stanowiska Nr 1*, czyli punktu dowodzenia. Nie ma dziś śladu czegokolwiek, co by na to mogło wyglądać. Można też przyjąć, iż chodzi o wieżę, która znajdowała się bardziej na wschód od *Stanowiska Nr 1*, w lesie za ruinami kościoła św. Mikołaja. Mogło również, co jest raczej wątpliwe, chodzić o opisywaną wcześniej wielką kratownicę, zlokalizowaną prawdopodobnie na



Obok olbrzymiego bunkra z lufą znajdują się fundamenty, które mogły być podstawą dla konstrukcji radaru.

fot. Autora

opisywanym przez Huppertza przyrządzie radiolokacyjnym. Jednakże Huppertz wyraźnie łączy informację o przyrządzie radiolokacyjnym z „*Doliną Komarów*”. Tam więc mógł być zagadkowy maszt. Są dwa miejsca możliwe do umiejscowienia takiej konstrukcji. Pierwsze, przy tajemniczych obiektach (hamowni?) – sto metrów na wschód za ogrodzeniem muzeum, po prawej stronie betonowej drogi wiodącej na północ widać pozostałości żelbetowych fundamentów. Z powodzeniem mogły one służyć za podstawę masztu. Drugim miejscem jest była stacja meteorologiczna. Zagadkowe są też fundamenty znajdujące się po obu stronach wejścia na teren stacji, zwłaszcza ten po prawej stronie. Powszechnie uważa się, że jest to podstawa działa przeciwlotni-



Fundamenty po urządzeniu radiolokacyjnym przed wejściem na teren wyrzutni.

fot. Autora

czego 88 mm. Są jednak co do tego bardzo duże wątpliwości. Po pierwsze fundament jest bardzo głęboko posadowiony, po drugie, do jego wnętrza prowadzą schodki. W jednej ze ścian znajdują się trzy wyloty rur, w których umieszczone były przewody elektryczne. Biegają one w kierunku jeziora i wychodzą dokładnie w miejscu, gdzie zlokalizowana była ceglana wieża obserwacyjna. Przypuszczać więc moż-

na, że fundament był podstawą opisywanego przez Huppertza przyrządu radiolokacyjnego. Poza tym są także ustne relacje świadków – m. in. mieszkańca Łęborka Henryka Thermann – którzy bywali w tym miejscu po zakończeniu wojny. Twierdzą oni, że na tych fundamentach stała wysoka, stalowa konstrukcja w kształcie bramy. Maszty wykonane z ogromnego dwuteownika posiadały charakterystyczne okrągłe wycięcia o różnych średnicach rozmieszczone na całej ich wysokości. Opisy te zdają się więc potwierdzać przypuszczenie, że tu właśnie usytuowany był ogromny przyrząd radiolokacyjny opisywany przez Huppertza w jego wojennych wspomnieniach.

Pod piaskiem i betonem?

Do tajemnic łebskiego poligonu należy jeszcze jedna, bardzo zajmująca i wręcz nieprawdopodobna historia. Jej podstawą jest relacja obywatela niemieckiego, przebywającego na wakacjach w Łebie. Tak się złożyło, że mieszkał on u Edwarda Kubiaka, który od lat zajmuje się wyjaśnianiem tajemnic poligonu. Niemiec ów, zastrzegając sobie anonimowość, wyznał Kubiakowi, że w czasie wojny dość długo przebywał w Łebie jako pracownik organizacji Todta. Jego oddział zakwaterowany był we wsi Gęś i codziennie dowożony na teren Stacji Doświadczalnej. Jak twierdzi, zajmowali się oni pracami maskującymi. Pewnego dnia, podczas startów rakiet z bazy „*Drachenfels*”, doszło do awarii. Jak wiadomo z relacji innych świadków, w takiej sytuacji padał rozkaz ukrycia się. Tak było i tym razem. Grupa, w której pracował tajemniczy Niemiec, przerwała prace maskujące, a pracownicy szukali schronienia. Nasz świadek schował się na leśnej wydmie. To co zobaczył, wprawiło go w osłupienie. Twierdzi mianowicie, że widział jak ze zbocza wydmy na wózku wyjeżdża coś, co można by nazwać *rakieta-torpedą*. Po przejechaniu kilkunastu metrów, to coś zostało odpalone poziomo w stronę morza. Ślad, jaki pozostawiał pocisk na wodzie można było przyrównać do kilwata dużego ślizgacza. W morze, za pociskiem udało się kilka wojskowych jednostek pływających. Świadek nie może określić, czy były to kutry, czy motorówki. Twierdzi natomiast, że widział doskonale, że tunel (?), z którego wyjechał wózek z pociskiem zamykany był grubymi, stalowymi wrotami, poruszanymi za pomocą hydraulicznych siłowników. Wtedy zrozumiał, że na łebskim poligonie dzieje się znacznie więcej niż próby z raketami. Ciekawe jest to, że Niemiec ów twierdzi, iż do maskowania używano nie tylko siatek, ale także drzew wraz z bryłami korzeniowymi, które po akcji startowej zasadzano na wydmach (!?). Może to rzucić zupełnie inne światło na badania „*Klein Peenemünde*”.

Gdyby te rewelacyjne opowiadania były prawdziwe, oznaczałoby to, że pod punktem obserwacyjnym Marynarki Wojennej znajdują się nieznanne podziemne bunkry. Co ciekawe, po spenetrowaniu terenu dokonany wraz z Piotrem Kruszyńskim i Edwardem Kubiakiem, nie udało się znaleźć miejsca, które odpowiadałoby opowieści Niemca. Nie ma śladu podobnych Instalacji, poza jednym, jedynym obszarem.



Zarwane płyty nad prawdopodobnym wejściem do podziemi.

fot. Autora

Znajduje się on tuż przy tajemniczym budynku, w którym dziś kwaterują żołnierze. Od północy skarpa stromo opada w dół. Kiedy się jej dokładnie przyjrzeć, nie wydaje się ona naturalnie ukształtowana. Wyraźnie też widać, że została prawdopodobnie wysadzona w powietrze. Obok znajdują się prowadzące donikąd betonowe schodki. Dokładnie na wprost skarpy, biegnie w kierunku morza leśna ścieżka. Bez problemu można stwierdzić, że była tu kiedyś szeroka przecinka. Potwierdza to plan geodezyjny z początku lat 50., na którym zaznaczona jest w tym miejscu droga kończąca się na wydmach oddzielających teren od plaży i morza. Droga ta widoczna jest również na niemieckim zdjęciu lotniczym. Na końcu ścieżki, wydma jest wyraźnie obniżona.

Jeszcze dziś widać tam jakby siodło. Czyżby więc było to miejsce opisywane przez tajemniczego Niemca? Czyżby rzeczywiście prowadzono tu próby z tajemniczymi *rakieta-torpedami*? Czy pod wyrzutnią rakiet *Rheintochter* znajdują się podziemia? Jeśli tak, to co one kryją? Być może właśnie tutaj odbywały się próby z nieznaną nam dotychczas, tajną bronią III Rzeszy. Być może pogłoska o pobycie w Łebie Wernera von Brauna nie jest tylko efektem wybujałej wyobraźni Mantzkego. Jeśli spojrzeć na plan geodezyjny, to po przeanalizowaniu położenia głównej bazy zastanawia jej kształt. Można to oczywiście tłumaczyć ukształtowaniem terenu. Piaszczyste, nieregularne wydmy



Prowadzące donikąd betonowe schody. Po ich obydwu stronach widać płaszczyzny do sprowadzania wózków.

fot. Autora

wymuszały niejako na budowniczych formę obiektu. Mając jednak na uwadze stopień zaawansowania niemieckiej techniki budowlanej w tym czasie, śmiało można stwierdzić, że sprawa ukształtowania terenu nie stanowiła dla nich przeszkody. Zauważyć tu również należy fakt, że Niemcy byli mistrzami kamuflażu. Prawdopodobnie dlatego teren bazy wygląda w ten właśnie sposób. Wtopenie obiektów i budowli w nadmorskie wydmy mogło pomóc w ukryciu prawdziwego charakteru bazy. Przy okazji warto

także pamiętać o tym, co mówił tajemniczy Niemiec. Teren bazy maskowano nie tylko siatkami, ale też gotowymi drzewami. Cóż to może oznaczać? Chyba tylko to, że chciano ukryć w ten sposób nie tylko wyrzutnie rakiet, ale jeszcze coś innego.

W miejscu, które pasuje do opowieści niemieckiego świadka główna droga bazy prowadzi górą „nasypu”, jaki stanowi wydma. Znajdująca się dalej na zachód wyrzutnia *Rheintochter* również usytuowana jest na tym nasypie. Od północy wydma gwałtownie się obniża tworząc wspomnianą przez Huppertza, „Dolinę Słowików”. Później teren



Leśna przecinka w kierunku morza, przez którą prowadziła droga. W wydmie oddzielającej teren od plaży wyraźnie widać siodłowe obniżenie.

fol. Autora

znowu się podwyższa. To ostatnia przed plażą i morzem wydma ciągnąca się na przestrzeni całego wybrzeża. Od wydmy, po której biegnie droga do wydmy przed plażą prowadziła dość szeroka droga. Nie ma co do tego najmniejszej wątpliwości, bo wyraźnie pokazują to plany. Droga ta kończyła lub, jak kto woli zaczynała się przy stromej skarpie wydmy. Jednym słowem prowadziła do nikąd. Na planie widoczny jest wyraźnie obrys, jakby wjazdu do czegoś, co znajduje się pod wydumą. Kształt tego elementu do złudzenia przypomina wjazd do tunelu. W

połączeniu ze schodami przy budynku całość może stanowić dokładnie to, co opisywał Niemiec. Do dziś zachowały się też pewne elementy mogące potwierdzić tą teorię. Górną część skarpy stanowi betonowy plac. Natomiast jej skraj od północy jest zrujnowany. Na stoku skarpy leżą betonowe płyty oderwane od... filarów! Z góry wyraźnie widać trzy duże, żelbetowe filary, które stoją w skarpie. Wygląda to tak, jakby podtrzymywały one strop nad wjazdem (wejściem?), które prowadziło w głąb skarpy. Potrzeba niewiele wyobraźni, aby zobaczyć w tym miejscu stalowe wrota otwierane za pomocą hydraulicznych siłowników.

Za nimi zaś... właściwie, co?

Tutaj otwiera się przed poszukiwaczami świat fantazji i tajemnic. Przyjmując, że pod wydumą rzeczywiście znajdują się podziemne obiekty powstaje natychmiast szereg pytań. Jak są one duże? Co się w nich znajdowało lub jeszcze znajduje? Do czego służyły. I wreszcie najważniejsze pytanie, jak i czy można się do nich dostać? Wiadomym jest, że Niemcy przed swoją ucieczką wysadzili większość urządzeń i obiektów. Nie wiadomo natomiast, które z nich leżały zniszczeniu i, czy



Na betonowej powierzchni placu wyraźnie rysuje się kształt filara. Czy podtrzymuje strop bunkra?

fol. Autora

rzeczywiście uległy. Wielokrotnie bowiem zdarzało się, że wysadzano tylko wejścia do pomieszczeń w taki sposób, aby je zamaskować. Ktoś, kto wiedział, jak zostało to zrobione, może w prosty sposób dostać się do środka. Wierzono bowiem, że sytuacja wojenna szybko się zmieni



Na „dachu” olbrzymiego bunkra z lufą znajdują się dwie tajemnicze „pokrywy”. Nie wiadomo co, i czy coś, przykrywają. *fol. Autora*

i niebawem los się odwróci. Wtedy będzie potrzeba powrotu do pracy i badań. Czy i w ten sposób postąpiono również w Łebie? Jeśli tak, to piaski wydmy kryją o wiele więcej tajemnic niż się tego można spodziewać.

Kolejnym pytaniem jest, czy w podziemiach, zakładając oczywiście, że te istnieją, jest czego szukać. Niektóre źródła mówią, że Rosjanie po wkroczeniu do Łeby byli zaskoczeni faktem istnienia tu poligonu i tajnej Stacji Doświadczalnej. Z drugiej strony pojawiają się relacje o radzieckich wywiadowcach będących wśród jeńców wojennych, którzy po wybuchu wojny znaleźli się w Łebie. Przedwojenni mieszkańcy okolic Łeby, np. Marta Rzeczycka ze Smołdzińskiego Lasu, mówią o tym, że agenci radzieccy penetrowali te okolice. Oznaczać by to mogło, że Rosjanie interesowali się tym, co działo się w Łebie i przed i po wybuchu wojny. Radzieckie dokumenty, które wspominałyby o łebkiej Stacji są jednak niedostępne. Nie ma to zresztą aż tak istotnego znaczenia przy rozpatrywaniu tej kwestii. Wiadomo bowiem, że niezależnie od tego, czy Armia Czerwona wiedziała o poligonie, czy też nie, to dokładnie spenetrowała teren bazy. W wielu opowieściach starsi autochtoni wspominają o tym, iż po zakończeniu penetracji Rosjanie wysadzili w powietrze pozostałości bazy.

Przypuszczalnie z Łeby wojska radzieckie wywoziły jakieś urządzenia związane z raketami *Rheinbofe*. Nie jest przypadkiem, że po wojnie wiele rozwiązań z tych konstrukcji zastosowano w radzieckich raketach balistycznych. Nikt jednak nie wie, co zostało wywiezione, co wysadzono, a co znajduje się jeszcze prawdopodobnie w ziemi. Nikt nie natrafił jeszcze na choćby cień dokumentu mówiącego o tajemniczych „*rakieto-torpedach*”. Nic nie wiadomo o takich konstrukcjach. Nie wspomina się o nich w żadnej publikacji. Zadać więc należy po raz kolejny pytanie, nad czym jeszcze pracowano w Łebie? Czy nad czymś tak bardzo tajnym, że trzeba było to chować pod ziemią i stosować tak pracochłonny kamuflaż? I następne pytanie, czy Rosjanie dotarli do tych podziemnych pomieszczeń? Jeśli tak, to co tam znaleźli?



W lesie można spotkać kominki wentylacyjne. *fol. Autora*

Zagadka Wenera von Brauna

Manferd Mantzke, były pracownik poligonu w swoich wspomnieniach twierdzi, że widywał się z Wernerem von Braunem na terenie Stacji Doświadczalnej w Łebie. Nie można jednak tego w żaden sposób zweryfikować. W dokumentach nie ma śladu o tym, że von Braun prowadził jakieś próby w Łebie. Jednak realacja Mantzkego jest dość intrygująca. Twierdzi, że von Braun częstował go papierosami i był wobec niego bardzo przyjaźnie nastawiony. Nawet gdyby Mantzke



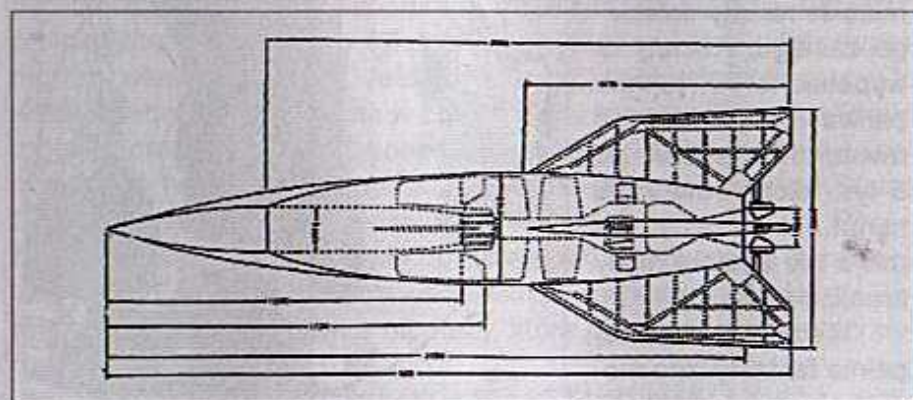
Werner von Braun. Czy kiedykolwiek przebywał w Łebie?

fot. Archiwum autora

koloryzował swoje opowieści, to chyba nie do tego stopnia. Zwłaszcza, że jego relacje dotyczące zarówno obiektów znajdujących się w Stacji, jak i profilu jej działalności, w dużym stopniu zostały potwierdzone. W jednym z listów do swego przyjaciela z Łeby pisze: (...) widywałem Wenera von Brauna prawie codziennie. Miał zawsze dużo wolnego czasu i często pomagał mi, smarkaczowi, przy napełnianiu balonów meteorologicznych. Czasami zapraszał mnie także do pomieszczenia radiowego na papierosa. Prawie zawsze miał dobre papierosy, których nie znałem. Zauważyłem, że nie interesował się zupełnie startami raket

Rheintochter ani Rheinbote, nie spoglądał tam prawie wcale! W innych listach Mantzkego, których kopie posiadam, są również wzmianki o von Braunie przebywającym w Łebie. Dlaczego sprawa, czy był on tutaj, czy też jego obecność jest wymysłem Mantzkego jest taka ważna? Wiąże się bowiem z jedną z największych wojennych tajemnic

Łeby. W innym fragmencie listu Mantzkego, opisującego jego powojenny pobyt w Łebie, możemy przeczytać następujące słowa: *Wtedy też sfotografowałem dużą płytę wyrzutni raketowej znajdującą się na terenie strefy wojskowej w odległości, na jaką pozwoliły mi rosnące tam drzewa. Jak przypominam sobie jeszcze w 1945 roku, na tej ogromnej płycie wyrzutni znajdowała się pomalowana na czerwono, mierząca 23 m, podziemna lufa o przekroju zewnętrznym ok. 1,80 m. Jej wylot skierowany był na zachód. W pozycji poziomej możliwość zwrotu lufy była bardzo ograniczona, wynosił on zaledwie kilka stopni. Wewnątrz tego ogromnego kłosa z betonu znajdowały się, również pod ziemią, pomieszczenia załogi i warsztaty. W styczniu 1945 roku lufa ta, której grubość ścianek sięgała 20 cm, została z ogłuszającym hukiem wysadzona w powietrze... Dalej Mantzke pisze, że (...) projekt startów doświadczalnych podlegał wówczas najściślejszej tajemnicy, a otoczony wysokim ogrodzeniem obiekt pilnowany był przez strażę. Do startu rakiety z tego urządzenia jednak nigdy nie doszło. Przypuszczam, że ze względu na jego duże rozmiary mogło to mieć związek z planowanym przez Wenera von Brauna projektem raketowym A-9 lub A-10. Na powiązania te może wskazywać jego dłuższy pobyt w 1944 roku na terenie Stacji Doświadczalnej w Łebie. Zamontowano dla niego w jednym z pomieszczeń Stanowiska Nr 1, osobistą instalację radiową dużej mocy. W bezpośrednim sąsiedztwie Stanowiska Nr 1 znajdował się bardzo wysoki maszt z zamontowanymi na nim antenami, które nam wszystkim wydawały się bardzo dziwne.*



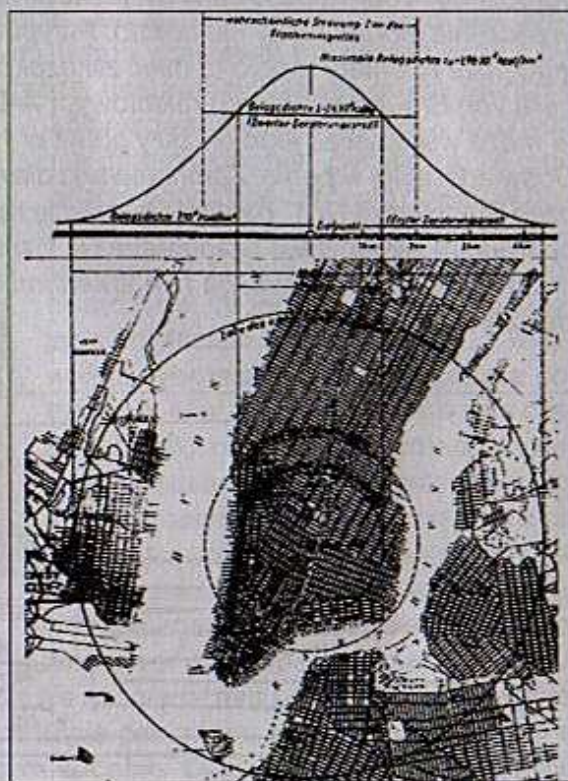
Schemat rakiety A9, którą planowano atakować USA.

rys. Archiwum autora

Przypuszczalny pobyt Wernera von Brauna w 1944 roku w Łebie, kojarzy się niektórym badaczom z tym, jakoby ogromna lufa miała związek z projektem raketowym A-9 lub A-10 (!?). Mantzke, kategorycznie twierdzi, że w bezpośrednim sąsiedztwie *Stanowiska Nr 1* znajdował się bardzo wysoki maszt z nietypowymi antenami, a w jednym z dolnych pomieszczeń zamontowano osobistą instalację radiową dużej mocy. Werner von Braun nie zwracał prawie wcale uwagi na starty raket *Rheintochter* i *Rheinbote*. W różnych publikacjach, które ukazują się zarówno w formie książkowej, jak i w formie artykułów prasowych, dość często wspomina się też o fantastycznej wręcz teorii mówiącej o tym, że Niemcy za pomocą raket A9/10 planowali atak raketowy na... Nowy Jork (!). W jednym ze wspomnianych już listów Mantzkego pojawiła się – powtarzana później przez miejscowych badaczy historii Stacji – sugestia o tym, że atak ten przygotowywano właśnie w Łebie (!?).

30 listopada 1944 roku niemiecki U-boat numer 1230 wysadził na wybrzeżu Stanów Zjednoczonych kilku mężczyzn. Mieli oni za zadanie zainstalować na amerykańskim wybrzeżu urządzenia do naprowadzania na cele niemieckie rakiety dalekiego zasięgu. Rakiety te wypełnione 70 tonami paliwa miały przenieść dwutonowe ładunki na 5 tys. kilometrów w 35 minut. Ta fantastyczna misja nie została nigdy zrealizowana.

Teoria ta, choć zupełnie fantastyczna może być jednak prawdziwa. Oczywiście jeżeli kiedykolwiek potwierdzi



Wykres rażenia podczas planowanego ataku raketami A9 na Nowy Jork. rys. Archiwum autora

się fakt, że von Braun w ogóle przebywał w Łebie. Na razie jedynym przekazem o tym pobycie jest relacja Manfreda Mantzkego. Patrząc realnie należy chyba ją jednak wykluczyć i to z kilku powodów. Jednym z nich jest fakt, że hitlerowscy dygnitarze najbardziej liczyli na projekt rakiety dalekiego zasięgu napędzanej paliwem ciekłym pod nazwą *Agreggat-1*, czyli ostatecznej V2. Twórcą tego programu był prof. Werner von Braun. Na próby i eksperymenty w stworzonym przez niego ośrodku doświadczalnym w Peenemünde na wyspie Uznam przeznaczona była lwią część środków z niemieckiego funduszu badań nad bronią raketową. Wielka nadzieja niemieckiej armii jednak się nie spełniała. Ciągłe w tych próbach brakowało ostatecznego sukcesu. Sprawa, zdaniem niektórych znawców problemów raketowych, polegała na zastosowaniu paliwa. Materiałem pędnym dla rakiety V2 było paliwo ciekłe. Powodowało ono niezliczone problemy. Dlatego też wojsko, przy całym aplauzie dla prac von Brauna szukało innych rozwiązań. Jednym z nich była rakiet balistyczna na paliwo stałe (proch) opracowana przez Heinricha Kleina, dyrektora działu konstrukcyjnego firmy *Rheinmetall Borsig*. Projekt ten nazwano *Rheinbote* i dla prób z tą właśnie raketą wybudowano w 1941 roku poligon w Łebie. Wielce wątpliwym jest więc przypuszczanie, że sławny naukowiec zechciałby pracować w konkurencyjnym ośrodku badawczym, konkurencyjnej firmy prowadzącej badania nad konkurencyjnym projektem.

Z drugiej strony przy obecnym stanie wiedzy na ten temat niczego nie można wykluczyć. Znane są przecież kłopoty von Brauna z przełożonymi, którzy polecili nawet jego aresztowanie. Mógł więc być zmuszony do takiej współpracy. Poza tym, jak twierdzi Huppertz, projekt *Rheinbote III* brany był pod uwagę jako ten, który mógł uzupełnić, lub nawet zastąpić V2. Jeśli więc przyjąć, że Huppertz ma rację, to wtedy obecność von Brauna w Łebie byłaby uzasadniona. Von Braun mógł też pracować tu nad zupełnie inną bronią. Tak tajemną, iż nie wspomina się o niej w żadnej publikacji. Można przypuszczać, że Stacja Doświadczalna Łeba służyła nie tylko do badań nad raketami *Rheinbote* i *Rheintochter*. Działo się tu o wiele więcej. W czasie penetracji terenowych, spotkań i dyskusji uściśliłem pewne kierunki dociekań. Pomogły one postawić pewne hipotezy, które jednak wymagają sprawdzenia.

Wyjaśnienie tego elementu w historii Stacji może mieć kapitalne znaczenie w badaniach byłego poligonu raketowego. Jeśli rzeczywiście von Braun przebywał w Łebie i prowadził tu jakieś badania, to fakt

ten mógłby obalić twierdzenia niektórych historyków zajmujących się II wojną światową, którzy uważają, że Stacja Doświadczalna w Łebie nie była obiektem strategicznym, a raczej podrzędnym miejscem prób. Osobiście nie zgadzam się z tą teorią, bo przeczą temu fakty. Obiekt był zbyt dobrze zamaskowany i zbyt dobrze pilnowany. Gdyby wyjaśniona została zagadka pobytu tu von Brauna, to można byłoby przyjąć, że „Klein Peenemünde” było jednym z kluczowych miejsc w niemieckim systemie badawczym nad cudowną bronią. Być może jednak Werner von Braun nigdy nie był w Łebie, a jedyny dotychczas świadek, Manfred Mantzke myli osobę. Tak się bowiem składa, że w pamiętnikach Heinricha Kleina również pojawia się nazwisko o tym brzmieniu. Jednak chodzi tu o zupełnie inną osobę. W systemie naprowadzania rakiet *Rheitochter* na cel pracowało urządzenie naprowadzające „Rheinland” skonstruowane przez firmę „Telefunken”, w którym jednym z elementów była tzw. „lampa Brauna”. Urządzenie to współdziałało z zamontowanym w rakiecie nadajnikiem promieni „Rüse”, który produkowany był w Łebie, w filii zakładów badawczych. Jeśli więc urządzenie firmy „Telefunken” produkowane było w Łebie, to możliwym jest, że jego współtwórca, niejaki Braun również tu przebywał. Być może więc Mantzke rzeczywiście rozmawiał z Braunem, tyle tylko, że nie był to osławiony prof. Werner von Braun, a tylko inżynier „Telefunkena”.

Istnieje też druga możliwość pomyłki Manfreda Mantzkego w określeniu właściwej osoby. Przeglądając dokumenty dotyczące projektu *Fauerlilie* dość często natknąć się można na nazwisko doktora G. Brauna, współtwórcę tych rakiet. Jeśli przyjąć, co raczej jest pewne, że próby z raketami *Fauerlilie* odbywały się w Łebie, to musieli tu także przebywać ich konstruktorzy. Być może więc Mantzke nie kłamie, tylko myli osoby. W Łebie rzeczywiście przebywał człowiek o nazwisku Braun. Tyle tylko, że nie był nim profesor Werner von Braun, a doktor G. Braun z LFA współtwórca programu *Fauerlilie*. Wtedy rzeczywiście mógł on częstować Mantzkego papierosami i opowiadać mu o tajnikach techniki raketowej. Wtedy też teoria o tajnych projektach Wenera von Brauna, które miały być prowadzone w Łebie, okazałoby się jeszcze jednym fantastycznym mitem związanym z tym miejscem.

Polemiki

Wiele opowieści i domniemań na temat tajemnic Stacji Doświadczalnej Łeba w czasie jej działalności podczas II wojny światowej niestety się nie potwierdziło. Jest to być może wynikiem zatarcia w pamięci świadków określonych faktów lub wybujałej wyobraźni niektórych z nich. Niemniej jednak na podstawie zachowanych opisów i dokumentów dość trudno jest ustalić jednoznaczną listę tajnych projektów i broni nad którymi pracowano w łebskiej Stacji Doświadczalnej.

Nie są także do końca wyjaśnione sprawy znaczenia i przeznaczenia konstruowanej i badanej tu broni. Niektórzy badacze tematu niemieckiej tajnej broni z okresu II wojny światowej skupiają się prawie wyłącznie na V1 i V2. Nie ma w tym nic dziwnego, ponieważ te dwie konstrukcje były i są powszechnie znane. Niemniej jednak można spotkać w opracowaniach wzmianki na temat *Rheitochter* i *Rheinbote*. Są to jednak tylko jedno lub kilkudzaniowe wzmianki. Wyjątek stanowi książka Igora Witkowskiego *Supertajne bronie Hitlera cz. I*, w której poświęca on *Rheinbote* cały rozdział. Píše w nim między innymi: *Pomimo że pocisk Rheinbote oficjalnie nie był zaliczany do broni serii V, to w istocie należy go traktować łącznie z nimi, jako że stanowił on próbę stworzenia konkurencji dla V1 i V2.*

Witkowski pisze również o tym, że oficerowie *Wehrmachtu* byli jednak raczej sceptyczni względem całego projektu rakiety i stawiali pod znakiem zapytania jej wojskową przydatność. Dlatego przyjęto tylko pierwszy wariant. Zdaniem autora z góry zakwalifikowano *Rheinbote* jako *...jeszcze jedną broń »psychologiczno-odwetową«, a nie czysto wojskową.* Autor twierdzi również, że (...) *Nieoczekiwanie zarówno Kammler, jak i inni oficerowie SS stali się, wbrew »sceptycznemu« stanowisku oficerów Heereswaffenamtu, entuzjastycznymi zwolennikami*

nowej rakiety. Miejsce prowadzenia jej prób w locie przeniesiono z Łeby do Borów Tucholskich. Witkowski podaje także dane o donośności tych rakiet ...od ok. 50 km do 160 km oraz uważa, że (...)nic nie wskazywało na to, żeby pociski Rheinbote mogły być w najbliższym czasie użyte bojowo.



SS-Obergruppenführer dr. inż. Hans Kammler (z lewej) i generał-major Walter Dornberger (z prawej). fot. Archiwum autora

Witkowski twierdzi, że projekt Rheinbote nie był oficjalnie wpisany do programu broni V. Tymczasem twórca rakiety, wyraźnie pisze w swych pamiętnikach „Abschnichte”, że projekt ten znajdował się w programie V i oznaczony był symbolem V4. Autor twierdzi również, że oficerowie Wehrmachtu byli sceptyczni względem całego projektu Rheinbote. Wyraźnym przeciwnikiem jego wdrożenia był Walter Dornberger, pułkownik, a później generał-major. Dornberger był wojskowym kierownikiem programu rakiety V2, programu konkurencyjnego do Rheinbote. Być może to właśnie powodowało jego niechęć. Zainteresowanych i popierających Rheinbote było wielu wysokich oficerów wydziału artylerii Heereswaffenamtu, którzy pełnili funkcje kierowników różnych wydziałów Urzędu Broni. Rheinbote popierali pułkownicy Wulst, Zierold, Tröller, generałowie Hüther, Leeb i Schnerider. Tylko w wyniku rozgrywek o priorytety i przydziały materiałów nie doszło do natychmiastowej akceptacji programu Rheinbote. To prawda, że do realizacji przyjęto tylko pierwszy „lekki” wariant projektu Rh Z 61. Nie oznaczało to jednak braku zainteresowania pozostałymi dwoma. Świadczy o tym fakt, że prowadzono prace nad najcięższą wersją, ośmiotonowym olbrzymem dorównującym wymiarami i osiąganiami V2.

Nie do końca prawdziwa jest również informacja, że po nieuda-

nym zamachu na Hitlera (20 lipca 1944 roku w Kętrzynie) i przejęciu kontroli nad raketami przez SS, oficerowie tej formacji stali się (...)nagle zwolennikami Rheinbote. Nie sądzę, aby stało się to nagle, a jeśli tak, to nie ma w tym wcale nic dziwnego. SS musiała się wykazać przed Hitlerem. Przy nie najlepiej rokujących pracach przy raketach V2, projekt Rheinbote, już po usunięciu wad i rozwiązaniu wielu problemów, te nadzieje stwarzał. Dlatego też SS-gruppenführer dr inż. Hans Kammler (w okresie pomiędzy 15 a 26 stycznia 1945 r. awansowany do stopnia SS-obergruppenführera) i inni oficerowie SS, którzy okazali się ludźmi trzeźwo myślącymi, stali się zwolennikami projektu. Po prostu nie mieli wyjścia. Uznali, że rakietą Rh Z 61, to broń przyszłości. Później okazało się, że mieli stuprocentową rację. Zabrakło jednak czasu. Autor pisze też, że z tego właśnie powodu miejsce prowadzenia prób w locie przeniesiono z Łeby do Borów Tucholskich. To również jest nieprawdą, ponieważ próby na poligonie w Łebie odbywały się do końca istnienia Stacji. W Borach Tucholskich, na poligonie V2 przeprowadzane były tylko próby strzelania do celu i próby odległościowe. Efekt prób odległościowych przerósł najśmielsze oczekiwania konstruktorów. Rheinbote osiągnęła odległość 230 km, a więc w tej kwestii zrównała się z V2. Nieuzasadnione jest więc stwierdzenie, że donośność Rheinbote ograniczała się do odległości od 50 do 160 km. Na usprawiedliwienie autora można tylko dodać, że efekty tych prób, jak pisze Klein, nie były znane w Berlinie i ujawniono je dopiero po wojnie.

Kłopoty z Rheinbote nie były spowodowane jedynie warunkami technicznymi, chociaż te miały również niewątpliwą wpływ na zainteresowanie wojska tą bronią. Rakietą ta stanowiła bardzo poważną konkurencję dla programu V2. Okazało się bowiem, że



Stację Doświadczalną Łeba odwiedzało wielu wysokich oficerów. Na zdjęciu od lewej: dr Fricke, adiutant, gen. von Yunck, prof. dr. Orthmann i H. Huppertz, kierownik Stacji. fot. Archiwum autora

była rakieta lepszą i tańszą. Z opisów pułkownika Tröllera cytowanych w pamiętnikach H. Kleina, który był dowódcą bojowego strzelania *Rheinbote* na froncie zachodnim z wyrzutni w lasach Neunspeet w Holandii w kierunku Antwerpii (nieprawdziwe jest więc twierdzenie, że (...) *nic nie wskazywało na to, aby pociski te mogły być użyte bojowo*) wynika, że nadając odpowiedni kąt wyrzutni, można było osiągnąć odległość 230 km, a nawet większą. Zasięg był więc taki sam, jak V2. Czas przygotowań do startu był zaś o wiele krótszy. *Rheinbote* mogła wystartować praktycznie „z marszu”. Natomiast czas przygotowań V2, z powodu napełniania rakiety paliwem ciekłym tuż przed startem przedłużał go w nieskończoność.

Żeby uzmysłowić sobie całą, bardzo skomplikowaną procedurę startową V2, należy zapoznać się z krótkim opisem przygotowań. Rakieta w okolicy odpalenia trzeba było przewieźć pociągiem. Następnie do pracy przystępowały dwa oddziały obsługi. Jeden zajmował się przygotowaniem pocisku, a drugi wyrzutni. Technicy po zdjęciu obudowy zabezpieczającej mocowali głowicę. Następnie wozem „*Meillera*” przewożono pocisk do miejsca startu. Na pojeździe tym rakieta wspierała się w dwóch miejscach – między zbiornikiem a ogonem i na nosie. Układanie go na wozie wymagało dużej ostrożności, a więc i czasu. W tym samym czasie oddział obsługujący wyrzutnię musiał



SS-Gruppenführer dr inż. Hans Kammler na jednym z poligonów rakietowych. *fol. Archiwum autora*

najpierw ustawić ją w odpowiednim miejscu. Lekka konstrukcja zbiorników paliwowych nazywała tankowanie dopiero po ustawieniu pocisku w pozycji pionowej. Przed tankowaniem rakieta ważyła cztery tony, po tankowaniu 12 ton. Transport paliw do każdej rakiety był olbrzymi. Składał się on z cysterny i ciężarówki z alkoholem, pompy na przyczepie i pojazdu z ciekłym tlenem. Zaczynało się tankowanie. Około 10 minut zajmowało

samo wlanie alkoholu do zbiorników pocisku. Następnie do wyrzutni podjeżdżał pojazd z ciekłym tlenem. Z powodu zamarzania zaworów tlen nie mógł być tankowany wcześniej niż godzinę przed startem. Ostatnim z dostarczanych paliw był nadmanganian sodu, zwany *C-Stoff*. Trzeba go było jednak wcześniej podgrzać w elektrycznym podgrzewaczu. Ponieważ po zatankowaniu zwiększała się znacznie masa rakiety, trzeba było poprawiać łączenia pomiędzy korpusem paliwowym a częścią ogonową. Żeby nie dopuścić do zamarzania zaworów, specjalne dmuchawy na gorące powietrze utrzymywały pocisk w cieple. Był to kolejny element komplikujący przygotowanie startowe. Po napełnieniu rakiety ciekłym tlenem przez otwór w części ogonowej ładowano nadmanganian sodu i odłączano przewody. Odsuwano podtrzymujące rakieta ramię. Obsługa kryła się w okopach, a dowódca zajmował miejsce w specjalnym wozie pancernym. Jeszcze raz sprawdzano wszystkie urządzenia startujące i elektrycznie odpalano pocisk.

Jak widać procedura startowa V2 była ogromie skomplikowana i czasochłonna. Dodać do tego należy także fakt, że odbywała się ona w ciągłym napięciu obsługi z powodu obawy przed wykryciem przez nieprzyjacielskie samoloty. Natomiast *Rheinbote* nie potrzebowała całej tej skomplikowanej maszynierii i zawiłych procedur przygotowania do startu. W sytuacji, w jakiej znajdowała się armia niemiecka



Rakieta V2 wraz z całą maszynierią potrzebną do startu w czasie transportu na miejsce wystrzelenia. *fol. Archiwum autora*

w tym czasie, miało to niebagatelne znaczenie. Poza tym *Rheinbote* była tańsza. Koszt wyprodukowania jednej małej (wersja I) rakiety wynosił około 5500 marek, a olbrzyma (wersja III) – 23 tys. marek. Przy koszcie produkcji rakiety V2 wynoszącym około 40. tys. marek ekonomia była po stronie projektu firmy *Rheinmetall*. Do tego dochodziły również sprawy obsługi. Żeby całkowicie obsłużyć cały zestaw wyrzutni *Rh Z 61* (cztery baterie po 12 wyrzutni każda) potrzebnych było około 300. ludzi. Natomiast do całkowitej obsługi ośmiu wyrzutni V2 potrzebna była cała dywizja broni V! Koszty finansowe i personalne były więc nieporównywalne. Niemcom zaś w owym czasie brakowało już wszystkiego.

Witkowski sugeruje też, że projekt *Rheinbote* był kontrowersyjny i niezbyt udany, w dodatku o nieokreślonym bliżej przeznaczeniu. Przy tym wszystkim nieporozumieniem wydaje się określenie, że *Rheinbote* z góry zakwalifikowano jako jeszcze jedną broń „psychologiczno-odwetową” (a nie czysto wojskową), przeznaczoną do zwalczania wyłącznie dużych celów powierzchniowych. Można nad tym dyskutować. Chociaż Hitler traktował ją jako broń ofensywną, w zasadzie cały program V, tworzony był jako broń odwetowa. Chciał m.in. bezkarnie ostrzeliwać Londyn zza kanału La Manche. Dlatego też stawiano określone wymogi odnośnie zasięgu rakiet i dział. Broń odwetowa przeznaczona była właśnie do niszczenia dużych celów powierzchniowych. Oczywiście, że konstruktorzy marzyli o tym, żeby ich rakiety precyzyjnie trafiały w cel, lecz do tego potrzeba było długotrwałych badań i kosztownych prób. Generalnie skupiono się więc na odwecie.

Do precyzyjnych trafień przeznaczone były inne rakiety, m.in. *Rheintochter*, nad którymi również pracowano w Łebie. Igor Witkowski pisze o nich w drugiej części *Supertajnych broni Hitlera*. Jednakże poświęca tu temu tematowi niewiele miejsca. Tym bardziej więc problematycznym wydaje się być stwierdzenie, iż (...) *Rheintochter* był pierwszą niemiecką rakieta kierowaną ziemia-powietrze, która została użyta bojowo na znaczącą skalę. Miało to miejsce na początku 1945 roku. Celami były oczywiście nieprzyjacielskie bombowce. Odpalono łącznie 82. sztuki R-1, z których cele razilo aż 51 (62%) oraz 88 sztuk R-3, które wykazały cechy niedopracowania, gdyż cele zniszczyło tylko 8 pocisków. Z dostępnych materiałów wynika jednoznacznie, że próby nad raketami *Rheintochter* zostały przerwane w styczniu 1945 roku z powodu niedoskonałości systemu naprowadzania. Rakiety te nie mogły więc być użyte bojowo. Liczby, jakie podaje autor odpowia-



Start *Rheinbote* odbywał się z niewielkiej, mobilnej wyrzutni, z każdego miejsca i w bardzo krótkim czasie.
fol. Archiwum autora

dają ilości pocisków wystrzelonych w Łebie podczas prób. Prawdopodobnie więc Witkowski pomylił się biorąc te liczby za liczby strzałów bojowych. Jak stwierdzają w swych wspomnieniach byli kierownicy programu *Rheintochter*, rakiety te nigdy nie zostały użyte bojowo, ponieważ zabrakło czasu na doskonalenie systemu naprowadzania.

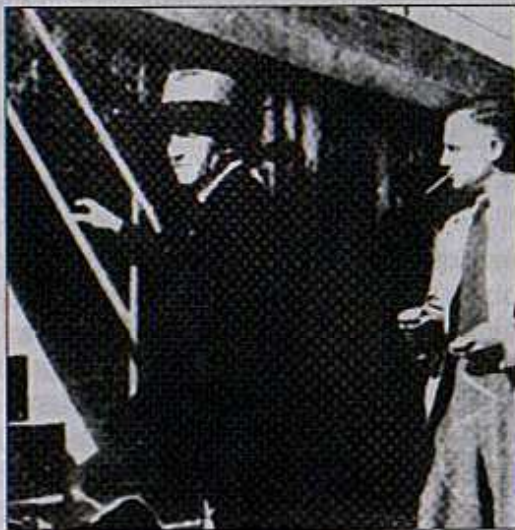
Pozostaje też pytanie, co naprawdę działo się w czasie wojny w Łebie? Oprócz wszeźniej cytowanych książek i opisów Niemców literatura milczy na ten temat. Tylko nikły trop można znaleźć w londyńskim wydaniu książki *Hitlers last weapons* Józefa Garlińskiego. Autor opisuje jedną z prób V2 w Peenemünde, przeprowadzoną 29 czerwca 1943 roku w obecności szefa SS, Heinricha Himmlera. Próba nie powiodła się, co Himmler skwitował dość ironicznie pomimo, że przywiązywał ogromną wagę do eksperymentów z raketami. *W jego własnym centrum w Grossendorf, a także na Bałtyku, na północ od Gdańska, eksperymentowano z raketami. Ambicją Himmlera było wzięcie wszystkiego we własne ręce. Pod dowództwem Himmlera SS stało się*

potęgą o randze niemal odrębnego państwa – pisał w swej książce Józef Garliński.

Podobnie sprawa się miała z mieszkającymi w kraju badaczami niemieckich tajnych broni z okresu II wojny światowej. Mam wyrzuty sumienia, że nie wspomniałem o Łebie. Oczywiście, byłem w Łebie, oglądałem szczątki urządzeń i obiekty wyrzutni. To nie był rozbudowany i ważny strategicznie obiekt. Podobne urządzenia widziałem w Międzyzdrojach i Gołdapi, przygotowywano je do akcji V-3. Proponuję zajrzeć do trzeciego wydania mojej książki i wczytać się w odpowiedź na mój list pułkownika Maxa Wachtla, dowódcy V-1 Division. Spotkaliśmy się, porozmawialiśmy, podarowałem mu książkę. A w tym liście to wspomniiał o raketowych pociskach przeciwlotniczych. Prawdopodobnie Łeba była przygotowana do ich odpalania – wyznał redaktorowi „Głosu Pomorza” Michał Wojewódzki, autor książki Akcja V-1, V-2. Ciekawe wypowiedzi można było też usłyszeć z ust mieszkań

ców okolic Łeby, którzy przebywali tu w interesującym nas okresie. W ostatnich latach sporo ludzi stąd wyjechało na Zachód, a ja zostałam tu, gdzie się urodziłam i mieszkam stale od 1925 roku. Przed wojną Holzkahten, po wojnie Chalupy, a później Smoldziński Las. Myśmy tu mało wiedzieli, co się działo w Łebie, tajemnicą było okryte i dobrze pilnowane. Ale od początku do końca, prawie codziennie, od zachodu na wschód, latały nad nami te pociski V. Wyglądało to tak, jakby na niebie krzyż leciał i dudnił.

Wydawały inny dźwięk niż samoloty. Spadały z nieba do Łebska, albo na Białą Wydęgę. Tam było wojsko, zasłonięte siatkami maskującymi. Wybuchów nie było słychać (...). Ruskich przed wojną i tuż po zakończeniu ja widywałam więcej niż niemieckiego wojska przez całą wojnę. Przed wojną niemiecko-sowiecką szpiegowali te



Dr Vüllers (przy schodach) na Stanowisku Nr 1 w Łebie, w 1944 r. fot. Archiwum autora

okolic. Interesowali się najbardziej wodnosamolotami lądującymi na Łebsku. Chcieli wiedzieć co z nich wyładowywano tam, gdzie dziś jest ośrodek wypoczynkowy Kapitanatu Portu w Gdańsku – opowiadała Marta Rzeczycka.

Przytoczone fragmenty zawierają kilka rzeczy. Potwierdzają one mianowicie fakt, że w literaturze nic istotnego nie można znaleźć o tym obiekcie. Książka Garlińskiego wspomina o próbach raketowych



Oficerowie i naukowcy idą na miejsce startu Rheitochter. Łeba, 25 maja 1943 r. fot. Archiwum autora

nad Bałtykiem. Nie precyzuje jednak miejsca, w którym się one odbywały. Stwierdzenie, że (...) na północ od Gdańska, nie musi przecież oznaczać Łeby. Chyba, żeby kie-

runek północno-zachodni przyjąć w uproszczeniu jako północny. Wtedy by się to zgadzało zwłaszcza, że nic nie wiadomo o miejscach w pobliżu Gdańska, gdzie prowadzono próby z raketami. Oczywiście można założyć pomyłkę Garlińskiego, któremu mogło chodzić o poligon w Borach Tucholskich. Położony był on jednak na południowy-zachód od Gdańska. Niemożliwym jest, aby autor aż tak się pomylił.

Znamienną jest też zacytowana wypowiedź Michała Wojewódzkiego, autora książki Akcja V-1, V-2. Tutaj jednak jest więcej sprzeczności. Pomimo tego, że nieżyjący już Wojewódzki był uznanym ekspertem z dziedziny badań nad tajemnicami V2, to inni, np. Marian Prazmowski wiele mu zarzucają. Wojewódzki po obejrzeniu resztek urządzeń w Łebie i porównaniu ich z tymi w Międzyzdrojach i Gołdapi, bezkrytycznie twierdzi, że są to pozostałości po działach V3! W Łebie nie prowadzono eksperymentów z tymi działami, tak jak to czyniono w Międzyzdrojach. Przy tej okazji jednak Wojewódzki wspomina o liście pułkownika Maxa Wachtla, traktując go jako źródło wyja-

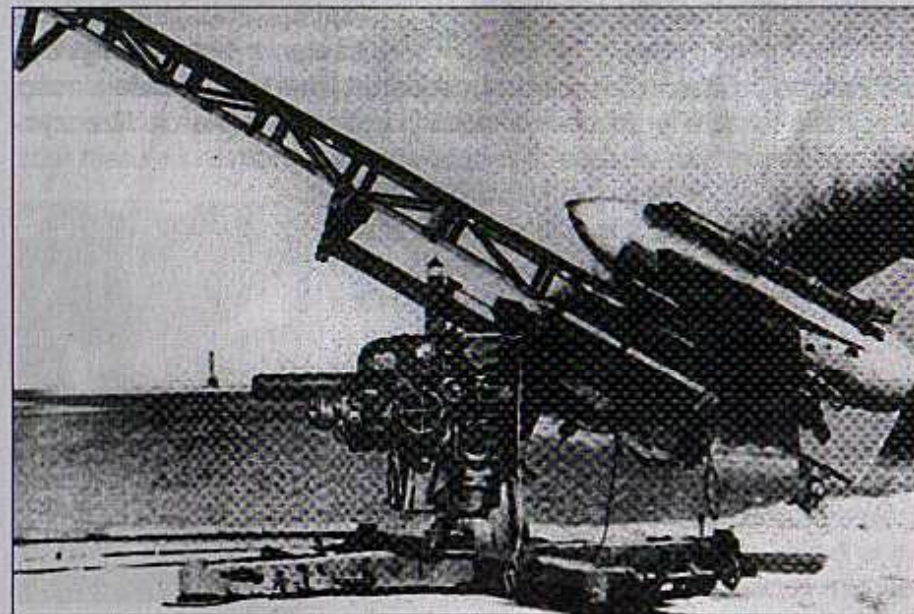
śniające tajemnice Łeby. Nie przedstawił jednak w swojej książce tego listu, który dotyczył wyjaśnienia sprawy prób na poligonie w Bliźnie. Wachtel pisał w nim m.in. (...) *W obozie Heideleger Blizna miały miejsce wyłącznie próbne strzelania V2. Próbne strzelania V1 odbywały się w Peenemünde i Prusach Wschodnich nad brzegiem Morza Bałtyckiego. Dla jasności pozwalam sobie zauważyć, że V1 było pomniejszonym Me-109 (?), startującym z katapulty-rampy o nachyleniu 45 st. i długości ok. 50 m. V2 odpalano w powietrze pionowo. Wspominam o tym, albowiem nie mogę sobie wytłumaczyć obserwacji mieszkańców Blizny »kaczek-pocisków i sani z dyszlem.« Pułk przeciwlotniczy 155 (W) i później 5 dywizja przeciwlotnicza nie wchodziły w rachubę dla tych strzelań. Przy dużym rozwoju rakiet, jak Rheinbote, Rheintochter, Tajfun, (...) być może zainteresowany przemysł podejmował tego rodzaju próby...*

Oto jak na te rewelacje w artykule *Próby bomb V1 na ziemiach polskich* odpowiada Marian Prażmowski, ekspert z dziedziny lotnictwa i broni rakietowej: *Świadek Wachtel, odpowiedzialny za przygotowanie zespołów do obsługi V1 i bombardowanie Londynu, rozstrzygnął spór: na poligonie Blizna próbowano wyłącznie rakiet V2. Twierdzenie to jednak nie odpowiada faktom (...) Wojewódzki powtarza również za nim, że w Bliźnie mogły być próbowane inne rakiet, a właściwie silniki do nich. Niestety, te próby nie odbywały się w rejonie Blizna-Sarnaki. Wszystkie typy pocisków rakietowych nie potrzebowały katapult długości 50 m, lecz krótkich, ruchomych prowadnic lub stołów startowych i próbowane były w Peenemünde i w Łebie. Rakieta Rheintochter była dwustopniowym...*

Z wypowiedzi tej wynika, że Wojewódzki potraktował sprawę powierzchownie i niestety, niekompetentnie. Bliżej prawdy był natomiast twierdząc, iż Stacja Doświadczalna Łeba przygotowywana była do odpalania rakiet przeciwlotniczych, czyli *Rheintochter*.

Kolejną zagadkową sprawą jest wypowiedź Marty Rzeczyckiej ze Smołdzińskiego Lasu. Twierdzi ona, że codziennie z zachodu na wschód przelatywały rakiet. Z wypowiedzi pracowników i topografii poligonu wynika jednak, że strzelano zawsze na północny-zachód w kierunku Bornholmu. Świadek myli więc prawdopodobnie rakiet z samolotami, gdyż te właśnie nadlatywały z zachodu od strony Słupska. Ważne są jednak dwie rzeczy z jej opowieści. Pierwsza, że poligon był okryty siatkami maskującymi i dobrze pilnowany, co zaprzecza wnioskowi Wojewódzkiego, że Łeba nie była obiektem strategicz-

nym. Druga, że wybuchów nie było słycać, co by potwierdzało wersję Mantzkego, który twierdzi, że rakiet nie były uzbrojone w głowice bojowe. Niezmiernie ciekawe jest natomiast stwierdzenie Marty Rzeczyckiej, kiedy mówi o Rosjanach. Wynika z niego, że wywiad radziecki interesował się jednak okolicami Łeby. Dlaczego więc Armia Czerwona, kiedy wkroczyła na te tereny tak bardzo była zaskoczona faktem istnienia tu poligonu rakietowego? Wyjaśnieniem tego może być przypuszczenie, że Rosjan interesowało tylko lotnisko wodnosamolotów w Rąbce. Zagadką pozostaje, w jaki sposób się to działo, że Rosjanie mogli nie dostrzec budowy poligonu? Przecież pracowali przy nim także rosyjscy jeńcy, wśród których znajdowali się wywiadowcy. Chyba, że nie byli to agenci rosyjscy, bo i skąd by się tu wzięli przed 1941rokiem. Natomiast nie wydaje się logiczne, aby po zakończeniu wojny w 1945 roku na terenie Łeby działali radzieccy agenci bądź wywiadowcy,



Z prowadnic umieszczonych na lawecie działa przeciwlotniczego 88 mm wystrzeliano także rakiet *Faerflille*, *Rheinbote*, *Rheintochter* i *Enzian*. Na zdjęciu pocisk *Enzian*.
 fot. Archiwum autora

którzy interesowaliby się Stacją i poligonem rakietowym. Rosjanie mieli pełną swobodę w penetrowaniu tego obszaru i nie potrzebowali uciekać się do technik wywiadowczych. Jedyne nad czym można się za-



Leba, *Dranchenfels*. Na drugim planie krótka prowadnica wyrzutni rakiety *Rheintochter*.

fol. Archiwum autora

dla Rosjan źródłem wielu cennych informacji nie tylko o działalności Stacji, ale także o innych mieszkańcach Łeby. Może Marcie Rzeczyckiej chodziło o tych właśnie „wywiadowców”?

stanowić, to czy radzieckie oddziały zafrontowe, tzw. *trofiejszczyki* podczas bytności w Łebie w 1945 roku i trochę później nie stosowały technik wywiadowczych w celu poznania działalności bazy rakietowej. W tym czasie zarówno w samej Łebie, jak i w okolicznych miejscowościach przebywało jeszcze wielu ludzi narodowości niemieckiej. Zanim wywiezieni zostali na Zachód lub szynkami zmuszeni do opuszczenia miasta, mogli być

Heinrich Klein

Kiedy już zapoznaliśmy się z historią powstania rakiet napędzanych silnikami na paliwo stałe, wypadaloby bliżej poznać człowieka, który współtworzył ten program. Niestety, nie ma zbyt wiele wiadomości o twórcy rakiet *Rheinbote* i budowniczym Stacji Doświadczalnej Łeba.

Inżynier doktor Heinrich Klein, późniejszy kierownik wydziału badawczo-rozwojowego *Rheinmetall Borsig*, twórca niemieckiego programu rakiet napędzanych paliwem stałym, urodził się 2 czerwca 1901 roku w Bonn w wielodzietnej rodzinie handlarza rybami. W 1920 roku zdał maturę i rozpoczął studia na politechnice w Aachen. W kwietniu



Dr Heinrich Klein.

fol. Archiwum autora

1924 roku złożył egzamin dyplomowy. Z powodu braku innej pracy zatrudniony został w firmie *Rheinmetall Borsig* w Düsseldorfie, gdzie trafił do działu konstrukcyjnego broni marynarki wojennej. W latach 1925-32 zajmował się badaniami nad luźną rurą rdzeniową lufy dział. Stworzył definicję żywotności luf dział. W 1929 roku obronił pracę doktorską na temat badań nad ciągnionymi na zimno grubościennymi lufami dział, uwzględniające zmiany właściwości surowców. Opublikował tę pracę w Instytucie Cesarza Wilhelma do Badań nad Żelazem. W 1933 roku przypisany został do zespołu zajmującego się konstruowaniem przyszłościowej broni ciężkiego kalibru. Od 1934

roku został kierownikiem centralnego biura balistyki, a od 1936 roku objął kierownictwo działu konstrukcyjnego w firmie *Rheinmetall Borsig*.

W 1937 roku został mianowany członkiem korespondencyjnym Niemieckiej Akademii Lotnictwa (*Deutsche Akademie der Luftfahrtforschung*), a od marca 1942 roku, został jej honorowym członkiem. Na początku roku 1940, jako jeden z czternastu w historii odznaczenia, otrzymał medal Lilienthala, który przyznano mu za zasługi w tworzeniu nowoczesnej broni lotniczej. W październiku 1944 roku mianowano go pełnomocnikiem w Radzie Ośrodka Badawczego Rzeszy do spraw Broni (*Reichforschungsrat für das Waffenwesen*). Heinrich Klein był inicjatorem powstania warsztatu konstrukcyjnego w Düsseldorfie w 1936 roku, budowniczym zakładu konstrukcyjnego broni lotniczej w Berlinie-Marienfelde w 1940 roku. W 1941 zbudował i kierował, jako główny naukowiec, Stacją Doświadczalną Łeba. Był twórcą zasad funkcjonowania wielostopniowej rakiety balistycznej dalekiego zasięgu o napędzie na paliwo stałe (prochowym).

Po II wojnie światowej, w styczniu 1950 roku wraz z grupą innych konstruktorów wyjechał do Hiszpanii, gdzie wykładał jako profesor. Do 1954 roku kształcił studentów i zaznajamiał ich z podstawami konstruowania broni raketowej. W latach 1960-70 po powrocie do Niemiec, pracował dla Bundeswehry. Był może nie tak sławną postacią, jak jego konkurent Werner von Braun, ale na pewno osobą zasłużoną w rozwoju światowej techniki raketowej. Trudno nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że jego sukcesy są kontrowersyjne, ponieważ poświęcił się tworzeniu i pracował nad bronią zagłady. Z drugiej jednak strony należy wziąć pod uwagę fakt, iż to właśnie wojna wymusza powstawanie coraz to nowych rozwiązań technicznych i co jest swoistym paradoksem, wojna daje największe możliwości rozwoju myśli technicznej. Nie ulega też wątpliwości, że ich działalność pozwoliła na uczynienie wielkiego kroku naprzód w dziedzinie podboju Kosmosu.

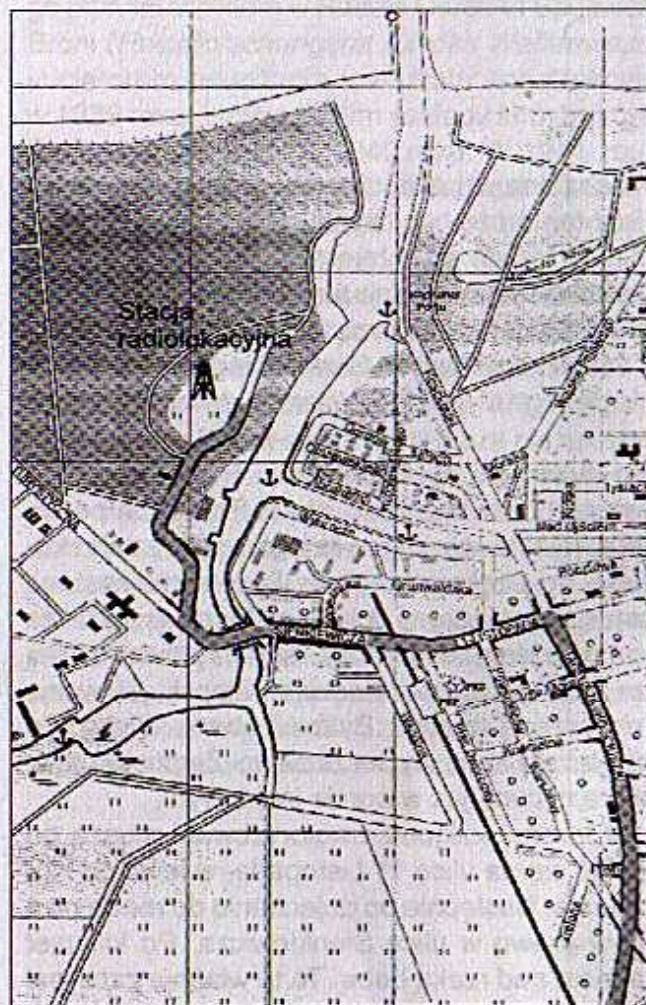
Jak zwiedzać?

Była Stacja Doświadczalna w Łebie stanowi niewątpliwą atrakcję tej miejscowości. Fakt ten może przyczynić się do zainteresowania Łebą także miłośników fortyfikacji i tajemnic. Niestety, sprawa poligonu nie jest właściwie wyeksponowana turystycznie. Dodatkowe utrudnienie stanowi fakt, że większość urządzeń niemieckiej Stacji znajduje się dziś na terenach zamkniętych Słowińskiego Parku Narodowego i punktu obserwacyjnego Marynarki Wojennej. Mimo tego można zobaczyć dość dużo.

Do Łeby dostać się można na kilka sposobów. Pociągami dalekobieżnymi, które w sezonie kursują z wielu miast Polski lub pociągami lokalnym z Łęborka, miasta leżącego przy głównym szlaku komunikacyjnym z Gdańska do Szczecina – o ile linie te nie zostaną zlikwidowane. Autobusami dalekobieżnymi i lokalnymi kursującymi także z Łęborka. Własnym samochodem drogami z Gdańska przez Wejherowo, Łębork, Wicko; ze Szczecina przez Koszalin, Słupsk, Główny, Wicko; z Bydgoszczy przez Chojnice, Bytów, Łębork, Wicko. Do Łeby można także dopłynąć statkami wycieczkowymi Żeglugi Bałtyckiej z Gdańska oraz jachtami cumując w porcie jachtowym.

Żeby dostać się na tereny poligonu zmotoryzowani muszą po dojechaniu do Łeby dostać się na ulicę 11 Listopada, w lewo od Kościuszki, głównej ulicy miasta. Następnie po dojechaniu do ronda przy dworcu PKP skręcamy w prawo w ulicę Sienkiewicza. Po kilkuset metrach wjeżdżamy na most nad rzeką Łebą. To tu właśnie zaczynał się teren poligonu. Na moście w latach wojny znajdowały się posterunki strażnicze, które nie przepuszczały na drugi brzeg nikogo postronnego. Za mostem ulica Turystyczna lekkim łukiem skręca w prawo. Jedziemy już po dawnej głównej drodze stacji doświadczalnej. Druga ulica w prawo doprowadzi nas do portu jachtowego. Mniej wię-

cej w połowie drogi po prawej stronie znajduje się duży, piętrowy budynek ze spadzistym dachem. To strażnica WOP, w której w czasie wojny znajdowała się centrala łączności. Naprzeciw budynku znajduje się dość duża polana, z trzech stron otoczona lasem. To tu prawdopodobnie ustawiona była wielka, kratowa konstrukcja, którą uważa się za wyrzutnię rakiet. W niektórych miejscach polany widać jeszcze kilka betonowych bloków. Nieznane jest jednak ich przeznaczenie. Jadąc dalej ul. Jachtową możemy zwiedzić łebską marinę. Wjeżdżając po wtórnie w ulicę Turystyczną, skręcamy w prawo i jedziemy do rozwidlenia dróg. Kierujemy się w lewo, do Rąbki. Po kilkuset metrach dojeżdżamy do pierwszej bramy SPN. Warto się tu na chwilę zatrzymać. Tuż przy bramie, po prawej stronie drogi biegnie przez las szeroka przecinka. Tędy, w czasie funkcjonowania Stacji musiała prowadzić jakaś droga, ponieważ

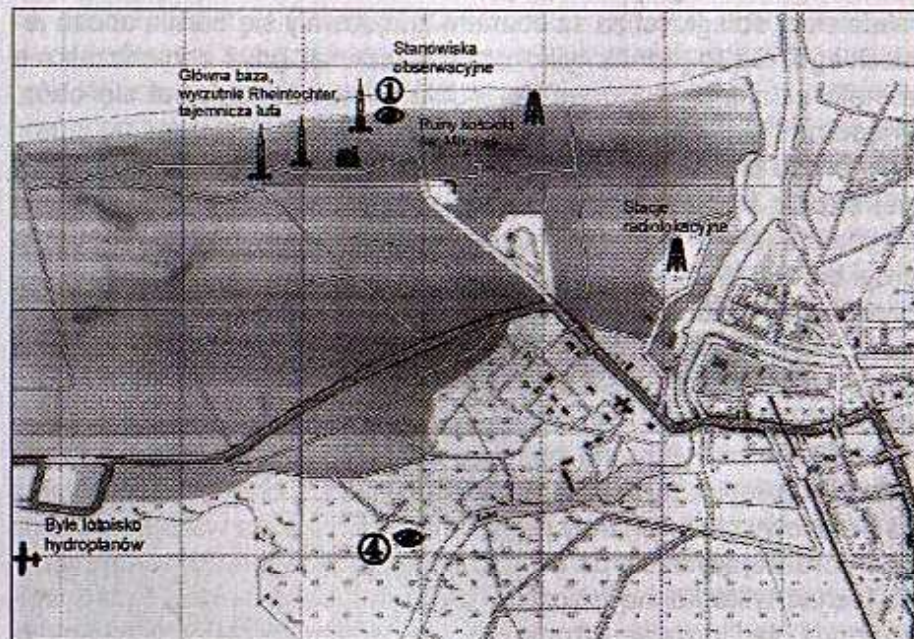


Dojazd do miejsca, w którym prawdopodobnie znajdowała się stacja radiolokacyjna rys. Autora

prostej wiedzie aż do wyrzutni. Jest ona też doskonale widoczna na niemieckich zdjęciach lotniczych z czasów wojny. Co ciekawe, do dzi-

sią widoczny jest niezbyt głęboki rów, biegnący środkiem przecinki przez całą jej długość. Nie wiadomo, do czego służył. Jedziemy dalej do chwili aż znaki zaprowadzą nas na duży parking. Po lewej stronie drogi, nad brzegiem jeziora Łebsko widać zachowane jeszcze fragmenty betonowych konstrukcji. Są to pozostałości po molach, do których cumowały hydroplany. Wjeżdżamy na parking. Tu kończy się możliwość korzystania z własnego samochodu. Do dalszego zwiedzania trzeba wykorzystać inne środki lokomocji. Wózki akumulatorowe, rowery lub własne nogi. Parking znajduje się na terenie byłego lotniska

dla hydroplanów działającego jeszcze przed rozpoczęciem wojny z Polską. To tu właśnie dotarł i został zatrzymany przez wojsko Józef Kisielewski, co opisał w swojej książce *Ziemia gromadzi prochy*. Na północ od parkingu znajdują się dawne budynki lotniska, w których dziś mieści się ośrodek wypoczynkowy. Po wyjściu z parkingu skręcamy w prawo i poruszamy się drogą nad brzegiem jeziora Łebsko. Dochodzimy do wieży widokowej, z której możemy podziwiać panoramę Łebska. Tuż przy niej, po lewej stronie drogi można jeszcze zobaczyć



Dojazd do miejscowości Rąbka, punktu wyjściowego do zwiedzania wyrzutni *Rheintochter*. rys. Autora

Widoczny jest niezbyt głęboki rów, biegnący środkiem przecinki przez całą jej długość. Nie wiadomo, do czego służył. Jedziemy dalej do chwili aż znaki zaprowadzą nas na duży parking. Po lewej stronie drogi, nad brzegiem jeziora Łebsko widać zachowane jeszcze fragmenty betonowych konstrukcji. Są to pozostałości po molach, do których cumowały hydroplany. Wjeżdżamy na parking. Tu kończy się możliwość korzystania z własnego samochodu. Do dalszego zwiedzania trzeba wykorzystać inne środki lokomocji. Wózki akumulatorowe, rowery lub własne nogi. Parking znajduje się na terenie byłego lotniska

kolejne pozostałości betonowych konstrukcji lotniska. Przed wieżą odchodzi w prawo droga prowadząca do drogi głównej. Przy niej właśnie znajduje się wypożyczalnia rowerów. Dochodzimy do głównej drogi i skręcamy w lewo. Po kilkunastu metrach drogę przegradza szlaban. Tu zaczyna się teren Słowińskiego Parku Narodowego. Tu też znajduje się stacja wózków akumulatorowych, którymi można dojechać do byłej stacji meteorologicznej i muzeum *Wyrzutnia*.

Spod szlabanu, po wykupieniu biletu wstępu do Parku, dalej możemy poruszać się pieszo, na rowerze lub wózkami akumulatorowymi. Betonowa droga prowadzi prosto na zachód. Prawdopodobnie w niedalekiej odległości za szlabanem znajdowały się baraki obozu jeńckiego. Są to jednak tylko przypuszczenia, gdyż dotychczas nie zostało ustalone, w którym dokładnie miejscu znajdował się obóz. Wiadomo tylko, że zlokalizowany był w Rąbce.

Droga prowadzi przez sosnowe lasy porastające wydmy. Po lewej stronie poprzez drzewa widać taflę jeziora Łebsko. Po prawej ciągną się lasy. Po drodze można spotkać stojący po prawej stronie drogi betonowy kiosk w kształcie grubego ołówka. Jest to schron obserwacyjny, jakich wiele stało na terenie byłego poligonu. Ten egzemplarz przywieziony został na to miejsce w latach 60. Po 3,5 kilometra docieramy do rozwidlenia dróg w kształcie trójkąta. Na północ odbiega betonowa droga. Prowadzi ona do pozostałości wyrzutni lub hamowni silników i schronu obserwacyjnego (startowego?). Po przejściu kilkudziesięciu metrów dalej w kierunku zachodnim, docieramy na betonowy plac. To jakby pętla komunikacyjna dla wszelkich pojazdów poruszających się po SPN. Dalej, aż do ruchomych wydm, można jechać tylko konną bryczką, rowerem lub iść pieszo. Przed wejściem na plac, po lewej stronie drogi, w pobliżu kontenerów na śmieci widać dwie betonowe płyty. Na jednej z nich stała wysoka ceglana wieża obserwacyjna. Druga to zrzucony dach wieży. Kilka metrów dalej skręcamy w lewo, w stronę jeziora. Po betonowych elementach ułożonych jako podjazd wchodzimy na betonową płytę. To pozostałości fundamentów jakiegoś budynku. Trudno powiedzieć dziś, do czego służył. Po kilkunastu metrach wyjdziemy na drewniane molo. Rozciąga się z niego wspaniały widok na jezioro Łebsko. To w jego wody Niemcy zrzucali betonowe bomby lotnicze, bomby rykoszetowe oraz torpedy. Na dnie jeziora leży ich zapewne jeszcze dużo. Kiedy nasycimy się widokiem jeziora, musimy wrócić na plac. Widoczne są na nim ślady po fundamentach. Po bokach zaś leżą betonowe filary. Tutaj znajdo-

wała się hala montażowa. W głębi lasu po zachodniej stronie placu widać jeszcze porośnięte roślinnością fundamenty ogromnej hali. Starsi mieszkańcy Łeby twierdzą, że zastosowano tu strop strunobetonowy o rozpiętości sześciu metrów. Rzeczywiście hala miała taką właśnie rozpiętość, a nie widać śladów po filarach. Prawdopodobnie była to opisywana przez Huppertza niedokończona hala nazywana „*Kesselhaus*”. Na północnym skraju placu znajduje się brama wejściowa na teren byłej stacji meteorologicznej. Na nim znajdowały się wyrzutnie rakiet *Rheintochter*. Po obydwu stronach bramy stoją betonowe fundamenty o dziwnych kształtach. Do dziś nie rozszyfrowano do końca, do czego służyły. Przypuszcza się, że konstrukcja ta mogła służyć jako fundament przyrządu radiolokacyjnego, prawdopodobnie radaru typu *Würzburg*, o którym również wspominał Huppertz. Po przejściu bramy po lewej znajduje się drewniane zadaszanie. Znajduje się tam bufet i punkt informacji o wyrzutniach. Tam właśnie można dowiedzieć się najwięcej na ten temat. Można zamówić przewodnika, który oprow-



Dzierżawca terenu wyrzutni chce tu zorganizować muzeum. Na zdjęciu odkopywanie fundamentu radaru.

fof. Autora

rowadzi po terenie wyrzutni i wyjaśni wiele spraw. Możliwe jest też zwiedzanie indywidualne. Jeśli zdecydujemy się na drugi wariant, to ruszamy w kierunku północnym. Po kilku metrach po lewej stronie drogi znajduje się niewielki schron ze szczelinami obserwacyjnymi zamiast okien. Czynna jest w nim wystawa tematyczna traktująca o tajnych niemieckich broniach z czasów II wojny światowej. Warto ją zwiedzić. Liczne tablice informacyjne rozstawione przy drodze dokładnie objaśniają poszczególne zagadnienia. Za drzewami po prawej stronie drogi na piaskach, stoi oryginalna ra-

dziecka rakieta przeciwlotnicza z 1957 roku. Dalej mijamy betonowy kiosk i wychodzimy na okrągły plac. W jego północno-zachodnim skraju znajduje się ogromny betonowy lej ze stalową rampą. Jest to stanowisko startowe rakiet przeciwlotniczych *Rheintochter*. Lej jest oryginalny, rampa pochodzi z czasów późniejszych. Na placu przed lejem leżą odnalezione niedawno szczątki trzeciego stopnia rakiety *Rheinbofe*. Od placu w kierunku wschodnim biegnie betonowa droga prowadząca do hali montażowej i dalej, poza ogrodzeniem łączy się z drogą prowadzącą od trójkątnego rozgałęzienia do prawdopodobnej hamowni. Hala również pochodzi z powojennego okresu prób, jakie miały tu miejsce z raketami meteorologicznymi „*Meteor*”. Planuje się w niej urządzić stałą wystawę archiwaliów. Na razie fotogramy z prób z raketami meteorologicznymi można obejrzeć na planszach stojących z lewej strony podjazdu. W pobliżu hali leżą zardzewiałe kawały metalu. To odnalezione na terenie punktu obserwacyjnego Marynarki Wojennej fragmenty wielkiej lufa. Na wydmach stoi jeszcze jeden betonowy kiosk obserwacyjny. Na stelażach eksponowane są grube, klejone z kilku warstw szkła szyby wyjęte ze szczelin bunkra.

Żeby zobaczyć więcej musimy wyjść z terenu wyrzutni poza ogrodzenie i udać się główną drogą około 100 metrów w kierunku wschodnim do trójkątnego rozgałęzienia dróg. Skracamy w lewo i po kilkudziesięciu metrach dochodzimy do kolejnego zagadkowego miejsca. Po prawej stronie drogi znajduje się ceglany schron służący do obserwacji, o czym świadczą podłużne szczeliny zamykane od wewnątrz stalowymi żaluzjami. Kilka metrów od schronu na północ znajduje się betonowy element nieznanego przeznaczenia. Prawie pewne jest jednak, że ma związek z raketami. Być może są to pozostałości po stanowisku hamowni silników rakietowych. Wracamy do głównej drogi. Skracając w prawo możemy na powrót dostać się do placu przy wyrzutni i dalej na zachód dojść do unikatowych w Europie, ruchomych wydm. Udając się w lewo, wracamy do szlabanu w Rąbce.

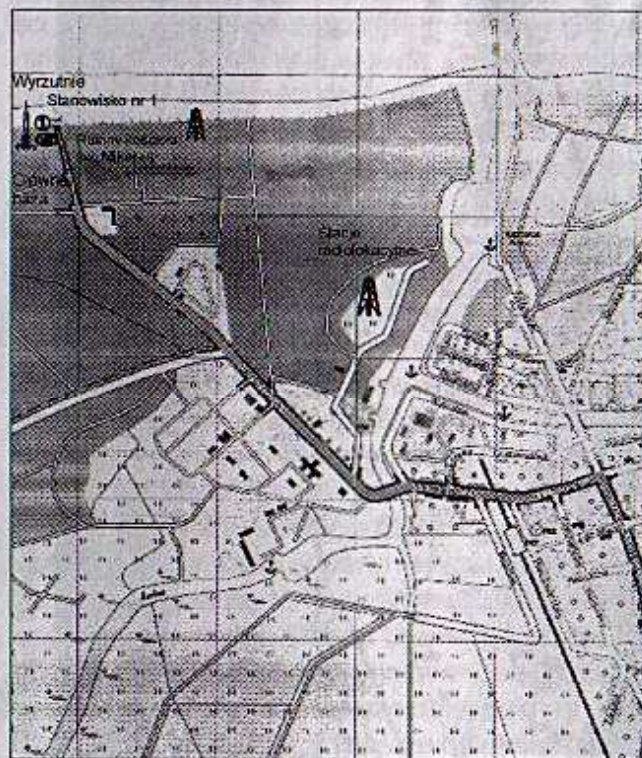
Tuż przed szlabanem odbiega w kierunku północnym leśna ścieżka. Po kilkuset metrach doprowadzi nas do porośniętych lasem wydm. Teraz należy się bardzo uważnie rozglądać. W lesie, po prawej stronie ścieżki znajdują się ruiny ogromnych, żelbetowych schronów, które służyły jako magazyny paliwa do rakiet. Schrony są zniszczone i porośnięte lasem. Bardzo trudno jest je odnaleźć. Jeśli jednak nam się to uda i zwiedzimy je, nie pozostaje już nic innego, jak cofnąć się do szlabanu w Rąbce. Wybierając się do wysadzonych magazynów

prochu pamiętać należy, że poruszamy się po obszarze SPN i to poza wyznaczonymi szlakami. Możemy więc narazić się na przykre konsekwencje w razie spotkania ze strażą Parku. Najlepiej mieć na zwiedzanie zgodę dyrektora Parku.

Chcąc zwiedzić dalsze urządzenia Stacji Doświadczalnej Łeba musimy udać się w drogę powrotną tą samą szosą, którą przyjechaliśmy. W miejscu, w którym minimy pierwszą od Łeby bramę do SPN, w bok, tym razem po lewej stronie drogi odbiega w las szeroka przecinka, o której już wspominałem. Udając się nią na północny-zachód wyjdziemy akurat na tyły punktu obserwacyjnego Marynarki Wojennej, gdzie znajduje się ogromny schron i płyta, na której znajdowała się olbrzymia lufa. Przecinką tą można się swobodnie poruszać, gdyż nie przebiega ona po terenie Parku. Po kilkuset metrach dojdziemy do ogrodzenia z drutu kolczastego i budynku stacji transformatorowej.

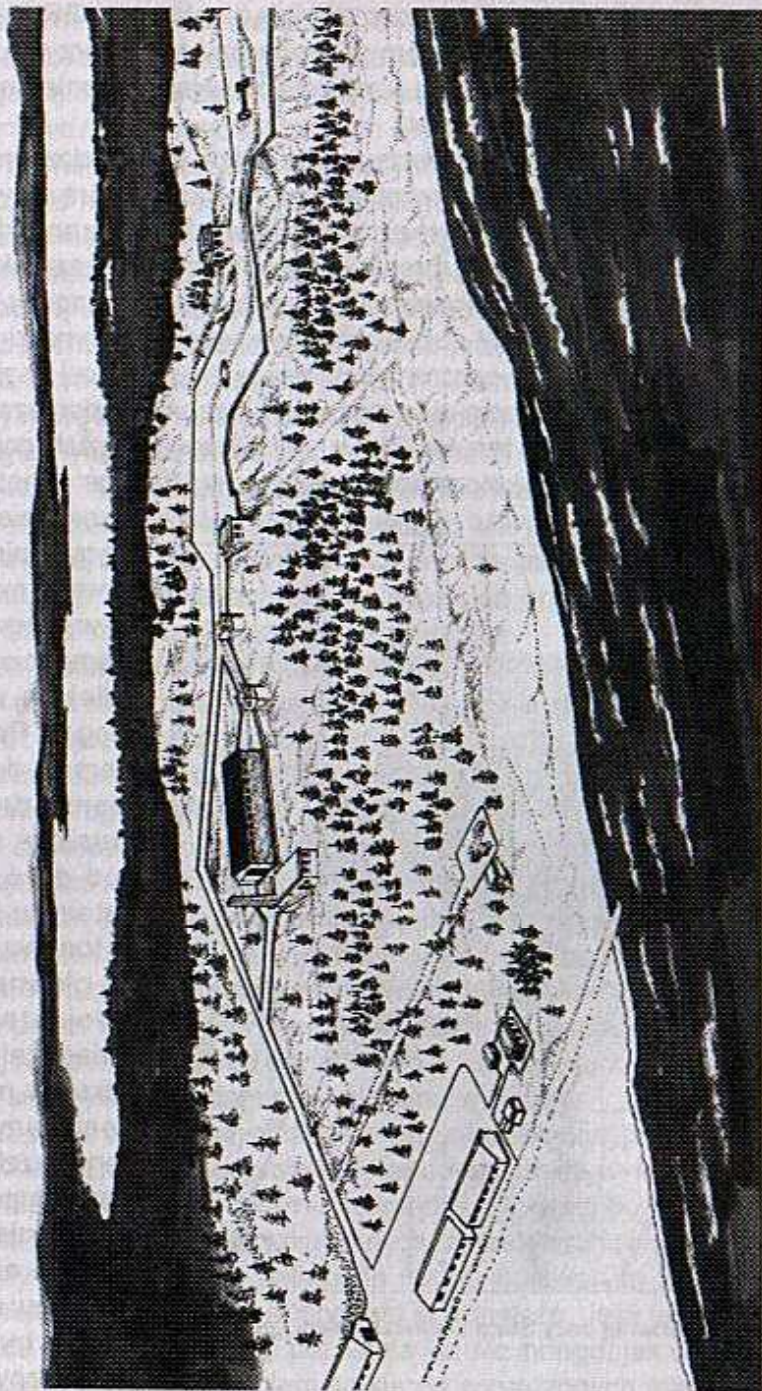
Tu na razie zakończymy opis trasy i powrócimy do niego w odpowiednim momencie. Jadąc dalej na wschód drogą z Rąbki docieramy do rozwidlenia dróg. Tu musimy skrócić pod dość ostrym kątem w lewo w betonową drogę. To główna droga byłej Stacji Doświadczalnej. Po kilkuset metrach docieramy do parkingu zlokalizowanego po jej lewej stronie.

Na obecnym parkingu umieszczone były hale montażowe i



Dojazd do głównej bazy Stacji Doświadczalnej Łeba.

rys. Autora



Rekonstrukcja terenu głównej bazy Stacji Doswiadczalnej Łeba.

rys. A.

obiekty ochrony poligonu. Kilka metrów dalej, w kierunku morza stoi budynek lokalu *Agados*. W tym miejscu mieszkali wartownicy. Za nim znajdują się dwa niewielkie budyneczki. Pod pierwszym z nich mieściła się hydrofornia. Do dziś w jego piwnicach są ślady po urządzeniach. Przeznaczenie drugiego nie jest znane. Kilka metrów za nim biegną w górę betonowe schodki. Po lewej mijamy toalety. Na wprost, za ogrodzeniem z siatki wznosi się niepozorny, nieduży budynek. Jest to obecny magazyn Urzędu Morskiego. To właśnie w nim mieściło się *Stanowisko Nr 1*, czyli centrum dowodzenia startami rakiet. Został on przebudowany, a jedno z jego pomieszczeń zamurowano. Od strony południowej widoczny jest fundament po konstrukcji schodów prowadzących na dach. Wracamy na parking, mijamy go i po kilku metrach dochodzimy do bramy ośrodka wypoczynkowego PTTK, znajdującego się po lewej stronie drogi. Wzdłuż jego północnego ogrodzenia wiedzie szlak turystyczny do ruin kościoła św. Mikołaja, jedynej pozostałości po Starej Łebie. Około 150. metrów w kierunku północno-wschodnim za ruinami widnieją w lesie zagadkowe fundamenty. To prawdopodobnie pozostałości po stacji namiarowej. Dostęp do nich jest niemożliwy ze względu na zakaz poruszania się po strefie nabrzeżnych wydm. Wracamy tą samą drogą. Za ogrodzeniem, na terenie ośrodka PTTK widać duży ceglany obiekt. Został on zbudowany w latach pięćdziesiątych na miejscu budynku, w którym mieściła się filia zakładów badawczych firmy *Rheinmetall Borsig*. Jeśli uda nam się dostać na teren ośrodka, to możemy obejrzeć wejścia do schronów przeciwlotniczych. Jest ich kilka, a wszystkie oprócz jednego, są zamurowane. Wracamy na parking. Od niego w kierunku zachodnim, poprzez teren wojskowego ośrodka wypoczynkowego (konieczna zgoda na wejście), wiedzie betonowa droga, która służyła do transportu części rakiet. Dalej widać betonowy plac, na którym stała *Hala Nitschego*, główna hala montażowa bazy. Obok placu wznoszą się ruiny budynku kotłowni lub wytwórni paliw. Dalej w kierunku zachodnim drogę przegradza brama. Za nią zaczyna się teren wojskowy. Tutaj właśnie mieści się zasadnicza część wyrzutni. Tuż za bramą po prawej stoi budynek dawnego schronu, dziś wojskowa drewnitnia. Dalej przebudowany obiekt nieznanego przeznaczenia. Jeszcze dalej nakryty betonowymi płytami lej po wyrzutni *Rheintochter*, a jeszcze dalej wielki schron i płyta startowa, na której ustawiona była tajemnicza, ogromna lufa. Wracając, możemy tuż przed bramą wejściową na teren ośrodka skrócić w lewo i lasem przejść do dwóch betonowych obiektów. Jednym z nich jest schron

obserwacyjny drugim, pozostałość po małej wyrzutni. Po raz kolejny wracamy na parking, wychodzimy z niego i skręcamy w prawo. Po kilku metrach, przy końcu kamiennego murku skręcamy ponownie w prawo. Po lewej stronie dróżki leży na wpół zagrzebany w ziemię betonowy, stożkowy kiosk obserwacyjny. Idziemy na zachód wzdłuż ogrodzenia ośrodka, a później punktu obserwacyjnego MW. Po półkilometrowym marszu dochodzimy do stacji transformatorowej. Z lewej strony dróżki wybiega z lasu przecinka wiodąca od bramy SPN. Skręcamy w prawo i dalej wzdłuż ogrodzenia podchodzimy pod niewielką wydmy. Za nią dochodzimy do najważniejszego obiektu poligonu. Jest nim ogromny betonowy schron, na którym ustawiono żelbetową rampę. Nie pochodzi ona jednak z czasów wojny. W schronie znajdowały się warsztaty, pomieszczenia pomiarowe lub magazyny. Przed nami obiekt stanowiący największą tajemnicę łebskiej stacji doświadczalnej.

Wrócić na parking możemy tą samą drogą. Możemy także pójść dalej na północ. Pokonać jeszcze jedną wydmy i wyjść na plażę. Tu należy skręcić w prawo i brzegiem morza dojść do przejścia przez wydmy. Kilkadziesiąt metrów dalej znajduje się parking.

Powyższy opis sporządzony został dla posiadaczy samochodu. Jednakże w sytuacji, kiedy nie posiadamy własnego pojazdu, mamy inne możliwości. Z centrum Łeby, z przystanku przy kinie *Rybak*, co kwadrans odjeżdża *Kolejka Bajkowa*. Zawiezie nas ona pod szlaban do Rąbki. Można też skorzystać z licznych wypożyczalni rowerów.

Opisana trasa w niektórych momentach będzie trudna do zrealizowania z powodu ograniczeń przepisami zabraniającymi wstępu w określone miejsca. Czynione są starania o zorganizowanie trasy turystycznej i udostępnienie wszystkich istotnych miejsc byłego niemieckiego poligonu raketowego i Stacji Doświadczalnej, zwanych swego czasu „*Klein Peenemünde*”. Jest to jednak projekt trudny do zrealizowania.

Zamiast zakończenia

Zdaję sobie sprawę z tego, że opisana w tej publikacji historia hitlerowskiej Bazy Doświadczalnej zlokalizowanej w czasie II wojny światowej w Łebie, nie jest historią kompletną. Od początku wiedziałem, iż podejmując się przedstawienia historii Stacji nie dysponuję zbyt wieloma materiałami historycznymi. Mimo wszystko na tyle, na ile pozwalały zebrane materiały spróbowałem odtworzyć dzieje jednej z super tajnych baz doświadczalnych, jakimi dysponowali Niemcy na obecnych terenach Polski w okresie II wojny światowej. W opisanej historii bardziej chciałem przybliżyć dzieje Stacji Doświadczalnej w Łebie. Miejsca, o istnieniu którego, poza dzisiejszymi, starszymi mieszkańcami Łeby i osobami mieszkającymi obecnie na terenie Niemiec, wiedziało bardzo niewielu. Celem publikacji jest również wyjaśnienie kilku nieprawdziwych, obiegowych opinii krążących wśród niedoinformowanych turystów, tłumnie odwiedzających Łebę. Wielu z nich albo w ogóle nie wie, że znajduje się w miejscu, z którym związane były ogromne nadzieje hitlerowskich naukowców i generałów, albo posiada szczątkową, często zdeformowaną, ubarwioną fantazjami wiedzę. Niektórzy twierdzą, że prawdopodobnie pojawił się tu i przebywał stosunkowo długo Werner von Braun, geniusz niemieckiego programu raketowego? Może to właśnie z tego powodu od lat powtarza się, że z Łeby startowały rakiety V2. Żadne z cytowanych źródeł nie wspomina o dokonywanych tu jakichkolwiek próbach z V2. Nie było tu także najprawdopodobniej i Wernera von Brauna. Niestety, autorzy przewodników i folderów turystycznych uparcie twierdzą, że w Łebie znajdują się wy-

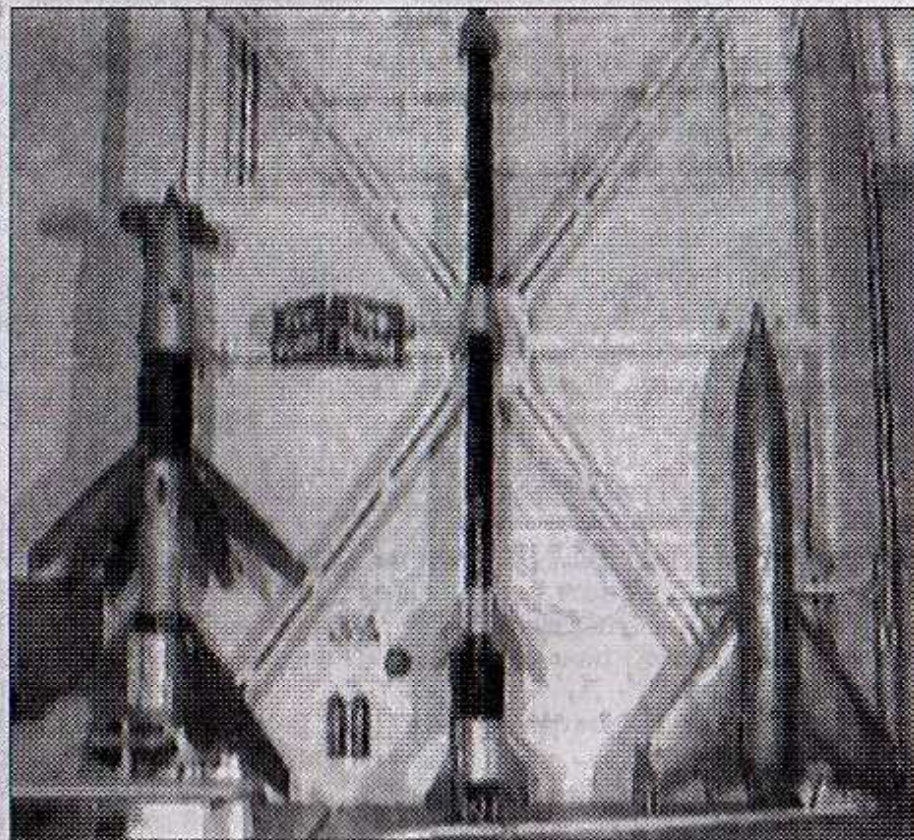
rzutnie V2. Powtarzają tę nieprawdziwą informację od lat w uaktualnianych co jakiś czas przewodnikach. Jest to co najmniej dziwne działanie, biorąc pod uwagę fakt, że już w grudniu 1991 roku Ireneusz Wojtkiewicz, dziennikarz „Głosu Pomorza” napisał o tym, co naprawdę znajdowało się w Łebie. Później, w sierpniu 1993 roku w tej samej gazecie, wraz ze swym redakcyjnym kolegą Marcinem Barnowskim, opisał dość szczegółowo historię poligonu. Dlaczego wydawcy przewodników dalej podają nieprawdziwe informacje? Być może liczą, że będzie to doskonały chwyt reklamowy na przyciągnięcie turystów. Nic bardziej błędnego. Rozczarowany turysta nie wyda pochlebnej opinii o tych, którzy go oszukali.

Historia Stacji Doświadczalnej Łeba, zwanej też w kręgach niemieckich wojskowych i naukowców „Klein Peenemünde” zawiera jeszcze wiele tajemnic. Do końca bowiem nie wiadomo nad czym, oprócz raket *Fauerlilie*, *Rheinbote* i *Rheintochter* tu pracowano. Nikt też nie jest w stanie, przynajmniej na razie, dokładnie odtworzyć wyglądu tajemniczej lufy zamontowanej na ogromnym, betonowym bunkrze. Nie można też określić jej przeznaczenia.

Nie znalazł się do tej pory nikt, kto potrafiłby zweryfikować rewelacje opowiedziane przez tajemniczego Niemca panu Edwardowi Kubiakowi. Dotyczyły one podziemnych hal, drzwi na siłownikach i prób z nieznaną bronią w formie rakieto-torped. Jedyne miejsce, którego penetracja mogłaby nieco rozjaśnić tajemnicę znajduje się pod jurysdykcją wojska.

Literaturę o niemieckich raketach z okresu II wojny światowej zdominowały historie o V1 i V2. Niewiele wspomina się natomiast o pionierskich dokonaniach w innych dziedzinach techniki raketowej. W zasadzie nie ma się czemu dziwić, ponieważ na taką właśnie literaturę było zapotrzebowanie, a dokumenty o innych projektach nie były dostępne. Łeba jest właśnie takim przykładem. Od 1945 roku wszyscy zajmujący się tajnymi ośrodkami badawczymi III Rzeszy i ich tajemnicami w zasadzie wiedzieli o łebskiej Stacji Doświadczalnej. Nikt jednak nie podjął się bardziej szczegółowych dociekań. Nikt też nie wspominał o typach raket, które były tu testowane. Przyjęto (lub puszczono w obieg) nieprawdziwą informację mówiącą o tym, że w Łebie były wyrzutnie V2 i to wszystko, co było wiadomo o tym miejscu przez ponad pół wieku. Dlaczego tak się stało? Byli pracownicy łebskiej Stacji, przynajmniej ci, mieszkający w byłej NRD, nabrali wody w usta. Czego się obawiali? Roszanie, po wkroczeniu do Łeby byli zaskoczeni

faktem istnienia tajnej bazy. Być może tak było tylko z jednostkami frontowymi? Wkrótce po wojnie Armia Radziecka wprowadziła do uzbrojenia rakiety typu T-5, zadziwiająco przypominające *Rheinbote* i *Rheintochter*. Skąd posiadli technologię? Co ciekawe, podobną rzecz uczynili również Amerykanie. Dlaczego fachowa literatura o raketach *Fauerlilie*, *Rheinbote* i *Rheintochter* wspomina tylko zdawkowo lub mi-



Trzy projekty rakietowe realizowane w Stacji Doświadczalnej Łeba cieszą oko znawców w niemieckim muzeum. Od lewej: *Rheintochter F-P-3 (R-3)*, *Rheinbote Rh-Z-61/9*, *Fauerlilie F-55*.
fot. Archiwum autora

mochodem? Chyba nie dlatego, że projekty te nie warte były zainteresowania. O ich niewątpliwych walorach można się było przekonać na kartach tej publikacji. Nie powinno też być wątpliwości co do tego, że w Łebie znajdował się jeden ze znaczących tajnych ośrodków nauko-

wo-badawczych hitlerowskich Niemiec, a wyniki jego prac, gdyby pozwolił na to czas, mogły mieć wpływ na rozstrzygnięcie II wojny światowej.

Pytań jest jeszcze dużo i nie na wszystkie do końca można będzie odpowiedzieć. Gdyby ta książka choć w niewielkim stopniu przyczyniła się do wyjaśnienia choćby jednej z opisanych powyżej tajemnic byłbym niezmiernie usatysfakcjonowany. Gdyby zaś przyszedł komuś do głowy pomysł, aby z pozostałości łębskiego poligonu rakietyowego uczynić kolejną atrakcję turystyczną Łeby i okolic, udostępniając i zagospodarowując turystycznie jego tereny, byłbym szczęśliwy. Cieszyć mnie będzie każdy Czytelnik, który zainteresuje się tą książką, i tym co działo się podczas II wojny światowej w małym nadmorskim miasteczku położonym pomiędzy Bałtykiem a jeziorem Łebsko.

Będę również wdzięczny osobom, które mając informacje na temat wojennych losów Łeby i jej Stacji Doświadczalnej zechcą się swoją wiedzą podzielić ze mną lub moim wydawcą. Wszelkie listy proszę kierować do Wydawnictwa „JMK” – Marek Dudziak, 62-500 Konin, ul. 3 Maja 32 lub przez Internet: www.odkrywca@lm.pl



Bibliografia

- Adamczewski Leszek, *Milczące ślady*, Poznań 1995.
Biuletyn Historyczny Lęborskiego Bractwa Historycznego nr 3, (1997) i nr 9, Lębork 1998.
Chawliszewski Roman, Baron Werner von Braun, *Artykuły i materiały*.
Dornberger Walter, *V2 - Der Schuss ins Weltall*, Esslingen 1952.
Garliński Józef, *Hitlers last weapons*, Londyn.
Dubiel Artur S., *Dolina Łeby*, Lębork 1984.
Hahn Fritz, *Waffen und Geheimwaffen des Deutschen heeres 1933-1945*, Wetzlar 1995.
Huppertz Heinrich, *Droga przez rok czterdziesty piąty (maszynopis)*.
Kisielewski Józef, *Ziemia gromadzi prochy*, Warszawa 1990.
Klein Heinrich, *Abschnichte aur meinem Leben und dem Werk. Der Grosse Umbruch in der Waffenentwicklung 1914-1945*, Neckargemünd 1976.
Klein Heinrich, *Vom Geschoss zum Feuerpfeil*, Neckargemünd 1977.
Komorowski Krzysztof, *Konspiracja pomorska 1939-1947*, Gdańsk 1993.
Ludwig Karl-Heinz, *Die Hochdruckpumpe, ein Beispiel technischer Fehleinschätzung im 2 Weltkrieg*, in: *Technikgeschichte Band 38/1971*.
Mantzke Manfred, *listy prywatne*.
Mantzke Manfred, *Sprzed 50 lat: Stacja Doświadczalna firmy Rheinmetall Borsig z Berlina-Marienfelde, materiał prasowy*, Waldeck 1989.
Porezag Karsten, *Geschichte der „V-Waffen“ und geheimen Militäraktionen das Zweiten Weltkrieges an Lahn, Dill und im Westerwald. Dokumentation*, Wetzlar 1996.
Prażmowski Marian, *Próby bomb V1 na ziemiach polskich [w] Wojskowy Przegląd Historyczny nr 16*, Warszawa.
Waffen-Lexikon 2002-100-3, *Waffen Revue* 84.
Witkowski Igor, *Supertajne bronie Hitlera cz I*, 1998.
Witkowski Igor, *Supertajne bronie Hitlera cz. II*, 1999.
Wojewódzki Michał, *Akcja V1, V2*, Warszawa 1993.
Wojtkiewicz Ireneusz, *Poligon księżniczki broni*, *Głos Pomorza* 1991.