

Kokarda i belkowany krzyż

Co prawda nasz Koszalin jest tu tylko wspomniany, to zachęcam do lektury tego artykułu. Kiedy zakończyła się II Wojna Światowa, wiemy wszyscy. Różne były losy ludzi w tych pierwszych dniach pokoju. Jak to wyglądało „z drugiej strony”? Co spotkało niemieckich pilotów ratujących uciekinierów z lotniska w Unieściu?

„To nie do wiary! Co to ma znaczyć? Czy przespaliśmy koniec wojny? ”

Takie i podobne stwierdzenia słyszało się wówczas w Szlezwiku – Holsztynie. Wielu przecierało oczy ze zdumienia, przybierało postawę osłupienia, gdy w południe 18. czerwca 1945 roku mruzczały na niebie niemieckie samoloty z belkowanym krzyżem, uformowane w formacje czwórki – siedem tygodni po kapitulacji!

Była to ostatnia operacja niemieckiego lotnictwa: 15 wodnopłatowców typu Dornier Do 24 i samolot Arado 196 na pływakach. Royal Air Force leciała czterema maszynami ochrony konwojowej. Co zdarzyło się tam daleko tego 18. czerwca 1945 roku?

Zaczęła się sumienna ewakuacja zbiegów, rannych i żołnierzy 1944/45 z Prus Wschodnich, Gdańska, Prus Zachodnich i Pomorza nad Bałtykiem. Uczestniczyły w tym największym w niemieckiej historii dziele ratunkowym: 1000 statków z jezior, promy marynarki, kutry, czółna opróżniające, statki handlowe, wszystko co wyglądało na w pewnej mierze żeglowne.

Punktem kulminacyjnym było zabezpieczenie włączenia do akcji samolotów.

W marcu/ kwietniu 1945 roku działa 81 grupa d/s niebezpieczeństwa na morzu Bałtyk, pod dowództwem komendanta kapitana Karla Borna. Do tej pory grupa miała na stanie: 15 trzymotorowych wodnopłatowców Do 24 w zatoce Rugii; 17 czółen – szalup ratunkowych typu B w Świnoujściu i jeden burzyciel Me 410 w Parow przy Stralsundzie.

Lotnicy ratownictwa na morzu mieli jeszcze wystarczająco paliwa dla dużych wodnopłatowców. Dlatego mogli codziennie wystartować do akcji z tonącymi statkami lub w powietrzu. Latali również, gdy za wysoka fala nie pozwalała na wodowanie, jako „uchwyty czucia” nad miejsca nieszczęścia. Kapitan Born i jego ludzie przynieśli szczególnie ratunek na początku marca

1945. Miejsce akcji to Bałtyk, a cel – wyratowanie dzieci, w dokumentach zapisano: "radzieckie czołgi nagle stanęły przed głównym lotniskiem bazy przy Koszalinie na Pomorzu. W grupie drzew wystraszone dzieci z licznych okolicznych domów dziecka, personel pielęgniarstwa, matki."

O tym dramacie gdzieś tam dowiaduje się kapitan Born. Wkrótce nad przymorską bazą Unieście zakręca 12 samolotów Do 24, wodują i toczą się na bieżnię. Samoloty są szturmowane prawidłowo. Przeładowane maszyny wolno i ciężko przenoszą ludzki ładunek w bezpieczne miejsce i wracają tak 10 razy. Samoloty zwiadowcze dalekiego zasięgu nad jeziorem biorą udział w toczącej się akcji ratunkowej. Baza jest opróżniana przez lotników przez most powietrzny, około 2000 ludzi. Pilot Do 24 dostaje miękki kolan przy wylądowaniu jego samolotu – jego Do urzędowo dla 14 osób, musi pomieścić 17 dorosłych i 99 dzieci!

„Morscy anieli” ratunkowi musieli myśleć o swej przyszłości na początku maja 1945r. Wyspa Rugia wpadła w zasięg rosyjskiej artylerii. Kapitan Born miał schronienie w Guldborg w Danii (miał sam zdecydować, co dalej). Działania podjął 5. maja 1945 rano. Pędząc nad gęstymi grzywami fal, przy absolutnym spokoju w eterze, wszystkie Do 24 i jeden Arado wylądowały w Guldborg. Ciągłe jeszcze gotowe do działania w akcjach ratunkowych, koniec wojny trzy dni później przeżyły raczej niedramatycznie. Lotnicy zostali wezwani przez stronę duńską wraz z brytyjskimi oficerami na negocjacje oddania się do niewoli.

Stało się. Przecież wynik zaskoczył i ucieszył Niemców w takim samym stopniu. W internowaniu i niewoli przyszło ostatecznie zlecenie udzielone przez Brytyjczyków i Duńczyków.

Niemcy powinni polecieć własnymi maszynami do ojczyzny z około 500 ciężko rannymi, którzy dla duńskich instytucji stanowili tak znaczne obciążenie, że brakowało koniecznego zaopatrzenia.

Kapitan Born i jego ludzie zgodnie z genewskim układem zatrzymali mundury i oznaczenia samolotów – opaskę z krzyżem czerwonym na lewym rękawie i belkowany krzyż na maszynach, również czerwony krzyż. Mężczyźni byli jedynymi dobrymi członkami lotnictwa, którzy tydzień po kapitulacji byli w gotowości do działania. Sami odpowiedzialni za sprzęt i wyposażenie, podporządkowani tylko wobec RAF-u.

Przygotowania do ostatniej operacji pod belkowanym krzyżem były zamknięte 16. czerwca 1945. 83 grupa RAF-u 18. czerwca 1945 mocno obsadzała ten niemiecko-brytyjski transport lotniczy. Łącznie 15 Do 24, Arado 196 i 4 brytyjskie samoloty towarzyszące było gotowych polecieć do Szlezwiku, do tamtejszych szpitali, z 450 potrzebującymi pomocy i ciężko chorymi.

Start nastąpił zgodnie z programem o godz. 13-tej 18. czerwca.

Tamci niemieccy lotnicy mogą sobie dzisiaj przypomnieć o osobliwym uczuciu przy spojrzeniu jak z ambony: jak nigdy dotąd, widzieli lecące obok siebie samoloty z kokardą. I w operacji „Record Book” brytyjskich lotników (184 Squadron), pod datą 18.czerwca 1945 odnotowano: „Zatankowano na długą trasę, w której Squadron eskortował Dornier 24 z Goldborga, w Laaland, do Szlezwiku. ”Karl Born w Bad Zwischenahn, jako pilot pierwszej godziny niemieckiego pogotowia ratunkowego na morzu, spotkał się znowu z byłymi przeciwnikami z lotu z 18. czerwca 1945 roku.

Tłumaczenie z j.niemieckiego i opracowanie na podst. tekstu wg Gerharda Taube
„Wehrausbildung” 5/1989
Alicja Leitgeber-Miziołek