



JACEK PAŁKIEWICZ

Jesienią 1988 roku zapoznano mnie ze znakomitym polarnym pilotem, generałem rezerwy Ilją Mazurkiem. Wtedy po raz pierwszy usłyszałem o ALSIB-ie, przeprowadzonej podczas II wojny światowej, tajemniczej międzynarodowej operacji dostawy z Alaski na Syberię samolotów przeznaczonych na front. Generał opowiedział, jak w październiku 1941 roku zaproszono go na Kreml, gdzie Stalin zlecił mu przygotowanie w ciągu trzech dni gigantycznego projektu, jakiego nie znała jeszcze historia awiacji. Po kilku miesiącach Mazuruk został mianowany naczelnikiem operacji.

W późniejszych latach spotykałem jeszcze innych bohaterów i świadków tej epopei. Pewnego razu znalazłem się w rejonie, przez który w czasie wojny biegła powietrzna trasa, którą falami przelatywały amerykańskie myśliwce, bombowce i samoloty transportowe. W wodach Leny nieopodal osady Żataj wyłowiono wówczas wrak bombowca B-25, który runął tam w maju 1943 roku. Przy okazji dziennikarze jakuckiej telewizji opowiedzieli mi o innym wypadku, który miał miejsce półtora roku po katastrofie B-25. W Górach Wierchojańskich musiał awaryjnie wylądować transportowy Douglas C-47 z 26 pilotami II pułku myśliwskiego na pokładzie. Podczas burzy magnetycznej pojawiły się problemy z przyrządami pokładowymi, widoczność drastycznie spadła, kończyło się paliwo i pilot zdecydował się posadzić maszynę w rozległej dolinie. Rozpoczęła się walka o przeżycie. Największym zagrożeniem były hipotermia oraz odmrożenia. Rozbitkowie nie tracili nadziei na odnalezienie, przygotowali sygnalizację wzywającą pomocy, upolowali dwa zające i trzy kuropatwy. Ocalenie przyszło szóstego dnia, kiedy to na ubitym śniegu wylądował samolot z dodatkowym paliwem. Wszyscy piloci szczęśliwie powrócili do bazy.

Byłem pełen podziwu dla tych wyróżniających się niezachwianym męstwem ludzi. Wiedziałem, że nie porzucę już tego tematu. Syberia od dawna rozpalala moją wyobraźnię. Nie zrażał mnie jej srogi, niegościnnie klimat, bezmierne przestrzenie, surowa przyroda czy piętno „Archipelagu Gułag”. Właśnie w skrajnych syberyjskich warunkach, w których człowiek musi nieustannie zmagać się ze swoimi słabościami, wielokrotnie wystawiałem siebie na bezlitosną próbę wytrzymałości. Tak było, zarówno w drodze do bieguna zimna we wschodniej Jakucji, jak i podczas szkolenia survivalowego za arktycznym kręgiem polarnym.

Amerykani ratują Sowieców

ALSIB. Cóż to właściwie było? Związek Sowiecki w ciągu kilku miesięcy od napaści armii Hitlera poniósł bezprzykładną klęskę. Straty zarówno w ludziach, jak i w sprzęcie wojskowym były olbrzymie. Latem 1941 roku Stalin

historia

II WOJNA ŚWIATOWA

*Przez most powietrzny Alaski – Syberia
przerzucono 8 tys. przeznaczonych na front
samolotów bojowych*

Nieznana syberyjska epopeja



Ekstremalne warunki pogodowe panujące na trasie z Alaski na Syberię, były często przyczyną katastrof. Na zdjęciu lekki bombowiec rozbitý podczas lądowania w Nome na Alasce. Został naprawiony i wznowił lot na front rosyjsko-niemiecki

historia



Szlak dostaw samolotów z Alaski na Syberię (6450 km) w ramach Lend-Lease Act w latach 1942-45

✦ pisał do brytyjskiego premiera Winstona Churchilla: „śmiertelne niebezpieczeństwo, jakie nad nami zawisło, może być powstrzymane przez natychmiastowe dostawy uzbrojenia do Związku Sowieckiego”. Już w końcu września, na moskiewskiej konferencji trzech mocarstw antyhitlerowskiej koalicji (ZSRR, USA, Anglia), Amerykanie postanowili w ramach umowy Lend-Lease Act (pożyczki-dzierżawy) dostarczyć Rosji, sfinansowane z podatków pochodzących od społeczeństwa amerykańskiego, materiały wojenne. Podobne dostawy, na łączną sumę 50,1 miliardów ówczesnych dolarów (dzisiaj ok. 760 miliardów), przyznano także Wielkiej Brytanii, Chinom, Francji oraz innym krajom walczącym z III Rzeszą. Rosjanie otrzymali łącznie 18 milionów ton materiałów: samoloty, czołgi, artylerię, sprzęt desantowy, ciężarówki, samochody terenowe, lokomotywy, wagony, motocykle, okręty wojenne, radary, żywność oraz odzież. Ich wartość oszacowano na ok. 170 miliardów dzisiejszych dolarów.

Most powietrzny Alaska – Syberia, będący częścią amerykańskiego programu pomocy aliantom, przygotowano w rekordowym czasie, bo w niespełna rok, chociaż taka operacja powinna zająć przynajmniej pięć lat. Wzdłuż pionierskiej trasy przelotu maszyn z Fairbanks na Alasce do Krasnojarska wybudowano kilkanaście głównych i zapasowych lotnisk, hangary, magazyny i inną niezbędną infrastrukturę oraz zgromadzono dodatkowe zapasy paliwa. Ciekawostką jest fakt, że przy budowie pasów startowych wykorzystywano perforowane metalowe płyty produkcji amerykańskiej. Ostatnio widziałem jeszcze takie na Kuryłach.

Trasa samobójców

Krańcowo trudny i niebezpieczny szlak był podzielony na pięć etapów: Fairbanks – Uelka – Sejmczan – Jakuck – Kiriński – Krasnojarsk. Pilotowane sztafetowo maszyny miały do pokonania cieśninę Beringa, skute wieczną zmarzliną centralne rejony Czukotki, Kołomy, Jakucji i Syberii. 6450 kilometrów bez dokładnych map, poprzez tundrę i tajgę, najsurowszy klimatycz-

nie zakątek świata, gdzie na niewiele zdawały się magnetyczne kompasy. Radionawigacja dopiero raczkowała, synoptycy nie posiadali wiedzy o warunkach atmosferycznych panujących na długiej trasie. Skrajna polarna aura odbijała się nie tylko na maszynach, ale i na załogach, które zamarzały podczas wielogodzinnych lotów w niedogranych samolotach. Wciąż istniało zagrożenie oblodzeniem. Dla uniknięcia zamarzania pleksiglasowej szyby czołowej piloci uciekali się do niestandardowego manewru, zmieniali często obroty silnika, a wtedy wibracja kadłuba powodowała odpadanie lodu z osłon kabin. Aerodynamikę naruszały podwieszane pod kadłubem 700-litrowe zapasowe zbiorniki. Loty prawie zawsze odbywały się na granicy ryzyka oraz wytrzymałości fizycznej i psychicznej. „Anchorage Daily News” napisał, że w takich warunkach mogą latać albo ludzie niespełna rozumu, albo samobójcy, albo Rosjanie.

60 stopni poniżej zera

Amerykanie zabierali samoloty aż z Wisconsin, skąd trudną trasą długości 4300 kilometrów, wiodącą nad starymi szlakami poszukiwaczy złota w Kanadzie, dostarczały je do Fairbanks. Tam odbierała je rosyjska komisja. Pogoda, podobnie jak na Czukotce, nie sprzyjała miejscowym pilotom, a zima 1942/43 była wyjątkowo surowa. W grudniu było tylko trzy dni „lotnej” pogody. Mrozy dochodziły do 60 stopni Celsjusza i, jak mówią kroniki, rtęć twardniała w termometrach i zamarzały futerkowe zwierzęta.

W ciągu trzech lat fabryki wyprodukowały na potrzeby Rosjan 8058 samolotów, co stanowiło 12 proc. rosyjskiej produkcji przemysłu lotniczego w okresie wojny. Ze względu na rozwiązania techniczne nieprzewidziane na tak niskie temperatury, w pierwszym roku wydarzyło się najwięcej wypadków: 58 z 81 straconych maszyn w ciągu trzech lat funkcjonowania ALSIB-a. Samoloty dosłownie „zamarzały”, olej twardniał na kamień, gumowe opony, węże, uszczelki traciły elastyczność, stawały się kruche jak szkło, odmawiały

posłuszeństwa wysokościomierze, manometry, gaźniki, prądnice, świece, psuła się hydraulika i system hamulcowy. Żołnierzy zaś nie rozgrzewały wystarczająco codzienne, 100-gramowe porcje frontowej wódki.

Pierwsza eskadra 12 bombowców Douglas A-20 wyleciała z Fairbanks 29 września 1942 roku pod dowództwem kpt. Pawła Niedosekina. Nie wiodło się jej najlepiej, wciąż coś się przytrafiało, jak nie techniczne problemy czy awarie, to zła pogoda. Dopiero po 33 dniach maszyny dotarły do Krasnojarska, skąd niebawem wyleciały na przyfrontowe lotniska. Emerytowany płk Wiktor Pietrow wspomina tamte dni: „Krótka była radość z pierwszej misji. W dzień później 30 pilotów z eskadry, która przyprowadziła amerykańskie maszyny do Krasnojarska, zajęło miejsca w Li-2, by wrócić do swojej bazy w Kirińsku. Była ładna, słoneczna pogoda, kiedy zaraz po starcie, z niezrozumiałych powodów, na wysokości 200 metrów, maszyna komunikacyjna runęła na ziemię i natychmiast zapaliła się. Były to pierwsze ofiary ALSIB-a”.

„Burżujki” pod samolotami

Najdłuższy etap syberyjskiej części trasy przelotowej łączył Uelka, mikroskopijny punkt na krańcu mapy Rosji, z Sejmczanem. Tam napotymano najtrudniejsze warunki pogodowe i osławione purgi, czyli złowrogie burze śnieżne. To właśnie tam dowódca I pułku przelotowego Ilija Mazuruk ze względu na brak widoczności na lotnisku, zmuszony był posadzić całą swoją eskadrę na zamrażanej Kołymie. Wprawdzie wylądowali pomyślnie, ale kwestia ponownego wzbicia się w powietrze wyglądała zdecydowanie gorzej, ponieważ temperatura spadła poniżej 30 stopni Celsjusza. Na szczęście mechanik pokładowy Dmitrij Ostrowienko znalazł wsparcie u mieszkańców pobliskiej osady Zyrianka. Przez całą noc pod maszynami przykrytymi brezentem podtrzymywano ogień w opalanych drewnem „burżujkach” – żelaznych piecykach, które nie pozwoliły na zamarznięcie



1944 r. Rosyjscy piloci myśliwcy w Uelka po przylocie z Fairbanks na Alasce. Z tyłu P-39 Airacobra. Na front wschodni dotarło 4758 takich maszyn

silników. Rano można było pomyślnie kontynuować lot. Wkrótce w Zyriance wybudowano zapasowe lotnisko.

W Uelka byłem podczas jednej z moich peregrynacji na dalekim wschodzie Rosji, doкладniej w drodze na wyspę Diomeda w Cieśninie Beringa. Od czasów wojny niewiele się zmieniło w zapomnianej przez Moskwę i Boga, liczącej kilkuset mieszkańców osadzie. Kiedyś był tam ożywiony ruch, codziennie przelatywało tranzytem średnio osiem samolotów. Dziś żyjący z połowów wielorybów Eskimosi i Czukcze vegetują w skrajnej nędzy. Nie istnieje lotnisko, którego budowa kosztowała życie wielu istot, ofiar terroru epoki Stalina. Prawie nikt już nie pamięta setek więźniów z osławionego świata łagrów, którzy prymitywnymi łopatami, taczkami i kilofami budowali pas startowy i niezbędne zaplecze. Wszystko przy arktycznym mrozie i głodowych racjach żywnościowych.

Czekiści na Alasce

Najbardziej zazdrozczono kolegom z I pułku odwiedzającym amerykańską bazę Ladd Fiels, koło Fairbanks w sercu Alaski. W swoim kraju, nawet stanowiący elitę sił zbrojnych piloci, nie mogli liczyć na wysoką jakość i komfort życia. Imponujące wrażenie na przybyścach robiły ocieplane hangary, blok koszarowy z przestronną sypialnią i oświetlonymi sanitariami, wreszcie stołówka z dużym kulinarnym wyborem i świeżymi owocami. Także pensje wypła-

Samolot bombowy Douglas A-20 Havoc. Do Związku Sowieckiego dostarczono 3125 sztuk



cano tam w dolarach i były one wyższe niż w pozostałych pułkach dywizji, gdzie naziemny i techniczny personel otrzymywał 500 rubli, oficerowie 2000, a piloci 3000 rubli. Kto wypelniał plan i nie uszkodził maszyny, otrzymywał comiesięczne premie.

Wszystko byłoby dobrze, gdyby nie czekicisci, funkcjonariusze milicji politycznej. W dokumentach ALSIB-a widnieje zapewnienie: „Poważny wkład do utrzymania porządku i dyscypliny wniosły działające na każdym lotnisku operatywne grupy NKWD powstałe z polece-

nia tow. Berii”. Zadaniem politruków było zachowanie czystości światopoglądu przebywających na obczyźnie rodaków, najczęściej poprzez prelekcje podtrzymujące sakralność politycznej doktryny. Robili oni wszystko, aby ograniczyć prywatne kontakty pilotów. Od pewnego momentu Rosjanie mogli przebywać tylko na wydzielonym terytorium. Aby uniknąć wszelkich pokus i nie dopuścić do demoralizacji, zabroniono wyjazdów do Fairbanks. Wielu nie potrafiło dostosować się do narzuconego reżimu. Co i raz zdarzały się wpadki, a to

historia

➔ samowolny wypad do miasta, a to flirt z miejscową dziewczyną, nadużycie whisky w miejscowym barze czy nawet posiadanie tygodnika „Life”. W ocenie komisarza politycznego takie historie były naganne, niegodne rosyjskiego oficera. Kończyły się co najmniej karą dyscyplinarną, głównie odesłaniem na front, a niekiedy nawet postawieniem przed sądem i w rezultacie skierowaniem do ciężkich prac w jakimś syberyjskim łagrze.

Dla ułatwienia współpracy do sowieckiego garnizonu dołączyło kilku oficerów i żołnierzy pochodzenia rosyjskiego. „Większość z nich” – pisał w raporcie do Moskwy naczelnik sztabu ppłk B.V. Cejklin – „pracowała dla amerykańskiego wywiadu i próbowała się przymilić. Ale im to nie wyszło, bo nasi towarzysze byli na to przygotowani”. Nieustanna czujność była efektem wzmożonego wysiłku pracy politycznych instruktorów, tak że Cejklin mógł zapewnić swoich przełożonych, „że nikt nie miał bliskich kontaktów z miejscowymi oficerami”. Inaczej mówi dziś o tym, żyjący w Krasnojarsku weteran ALSIB-a B. Słomniuk: „Znam niejednego pilota, który za przyjaźń z Amerykanami po powrocie z Fairbanks wylądował w Gulagu”. Dodał przy okazji, że kiedy zbierało się dużo samolotów do odstawienia i piloci musieli odbywać nawet po dwa pięciogodzinne loty w ciągu doby (bez chwili odpoczynku), gospodarze gotowi byli pomóc, jednak dowódca pułku miał kategoryczny zakaz: żaden Amerykanin nie może przekroczyć granicy bez specjalnego zezwolenie Moskwy.

Zagubieni w śnieżnej pustce

Każdy lot był inny i na swój sposób wyjątkowo trudny. Nic dziwnego, że w ciągu trzech lat straciło życie 114 lotników, dużo zaginęło bez wieści. Niektóre wraki maszyn znaleziono kilkadziesiąt lat po wojnie i z pewnością wiele zo-



Pomnik upamiętniający bohaterskich pilotów odsłonięty w Fairbanks w 2006 r.

stanie jeszcze wykrytych. Spadochron ratował życie podczas awarii silnika, ale nikt nie mógł już wyciągnąć rozbitka z dzikiego terytorium. Chociaż było kilku szczęśliwców. Chorążemu Diakowowi, który w styczniu awaryjnie wylądował w Górach Wierchojańskich, zrzucono wszystko co niezbędne do przeżycia. Uratowali go koczownicy eweńscy. Kpt Konstantin Diemianienko prawie cały miesiąc wędrował w górach Alaski. Wybawił go z opresji lecący przypadkowo hydroplan. Zazwyczaj jednak katastrofy kończyły się tragicznie. W Topolinnoje, przez który kiedyś przejeżdżałem, kilka lat wcześniej hodowcy reniferów znaleźli szczątki bombowca A-20, który spadł tam w maju 1943 roku. Zaś w połowie ub. roku ItarTass podał informację o znalezieniu w regionie Jekaterynburga wraka bombowca B-25 „Mitchell” ze szczątkami ciał.

Różnorakie były przyczyny strat. Piloci często byli niewystarczająco wyszkoleni, bo w czasie wojny liczył się rozwój liczbowy, a nie jakościowy. Widoczne były niekompetencje. Większość doświadczonych dowódców wyższych szczebli straciło życie w czasie wielkiej czystki przeprowadzonej przez Stalina w latach 1937–1939. Dużą trudność sprawiały instrukcje obsługi w języku angielskim, podobnie jak napisy na tablicy przyrządów. Nowością były miary: mile, stopy, galony. Załogi nie miały czasu na dokładne poznanie zupełnie nowych maszyn. Nie każdy, kto miał już dobrze opanowany pilotaż, potrafił okiełznać nową maszynę. Brakowało służby kontroli lotów i pomocy nawigacyjnych, organizacja lotów nie zawsze była najlepsza.

Bywało, że trzeba było lecieć nawet dwie – trzy godziny na ślepo, wyłącznie według wskazań przyrządów pokładowych, wpatrując się w kreskę sztucznego horyzontu. A pamiętajmy, że autopilot nie był jeszcze znany. Jeśli nie liczyć wielkich rzek, brak było punktów orientacyjnych. Nad pasmami górskimi trzeba było wznosić się na większą wysokość, a to wymagało użycia masek tlenowych. Jeśli dodać do tego wszystkiego szalejące wiatry, mgły, dymy leśnych pożarów, to nic dziwnego, że jeśli ktoś opuścił szyk bojowy, z trudnością trafiał do celu.

Misja kapitana Dorme'a

Niedawno wpadły mi w ręce zapiski asa powietrznego Jacquesa Dorme'a, odkomenderowanego z walczącego w składzie Armii Czerwonej francuskiego pułku myśliwskiego „Normandia-Niemen”. Pisał on: „W grudniu 1944 roku w bazie pojawił się komisarz NKWD, który przywiózł z Moskwy ściśle instrukcje: zero tolerancji dla braku dyscypliny. Moi rosyjscy współtowarzysze broni zostali potraktowani jako potencjalni wrogowie władzy sowieckiej i aparat bezpieczeństwa miał zapobiec skażeniu ideologicznemu”.

Komisarz przyczynił się też do śmierci Dorme'a. Polecił kategorycznie, aby po minięciu Cieśniny Beringa nie latać, jak do tej pory, przez Seimczan, otoczony łańcuchem rozsiadanych w dolinach rzek kopalni minerałów, lecz przez położoną 330 kilometrów bardziej na

północ Zyrjankę. Rzekomo chodziło o oszczędność paliwa. Dla pilotów wiązało się to z dużo większymi trudnościami i kłopotami nawigacyjnymi, bo pas startowy w miejscowości leżącej pośród odludnych Gór Czerskiego nie zapewniał należytego bezpieczeństwa. Lotnisko przewidziane było wyłącznie dla awaryjnego lądowania.

1 stycznia 1945 roku eskadra 12 samolotów dowodzona przez francuskiego dowódcę kieruje się z Uelkal niemal prosto na zachód. Za nią pozostaje zamarnięta Cieśnina Beringa, a przed nią 1450 kilometrów, czyli cztery i pół godziny lotu. Dorme, który w ciągu 27 miesięcy przeprowadził trasą przez Syberię prawie 300 maszyn, otwiera szlak na lekkim bombowcu szturmowym A-20 Boston, posiadającym lepsze od lecących za nim myśliwców szturmowych Airacobra oprzyrządowanie nawigacyjne.

Zawieszona w mrocznym niebie 10-tonowa maszyna łagodnie kołysze się ze skrzydła na skrzydło. Pilot spogląda do tyłu, gdzie wśród rosyjskich kolegów leca trzy pilotki amerykańskie w swojej inauguracyjnej misji. Gaśnie stopniowo blask ostatnich gwiazd. Na dole bezkresny, monotony krajobraz. Żadnego punktu odniesienia, kompletna pustka, nie ma na czym zatrzymać wzroku. Warunki atmosferyczne się pogarszają, pojawiają się zakłócenia w eterze. Kapitan Dorme wydaje eskadrze polecenie: „Odwołuję lądowanie w Zyriance, kierować się na Seimczan”. Zlekceważył instrukcję, aby zapewnić bezpieczeństwo swoim podwładnym. Sam zaś kieruje się do planowanego punktu. Zakłada, że stamtąd powiadomi bazę o przybyciu.

W oddali wyrasta najeżony niebezpieczeństwem łańcuch wzgórz Kołomy. Pogoda jest fatalna, niska podstawa chmur okrywa wierz-

cholki wzniesień, ograniczając widoczność do kilkuset metrów. Oczy boją od nieustannego wypatrywania jakiegoś szczegółu orientacyjnego na mlecznobiałej pustyni, gdzie niebo i ziemia tworzą całość bez jakiegokolwiek śladu horyzontu. Czas wlecze się wolno. Pilot bezskutecznie szuka kontaktu wzrokowego, musi jednak lecieć po omacku, na instynkt.

Samolot nie dotarł do celu. Pilot zginął w zamieci śnieżnej, rozbijając się na samotnym kamiennym wzniesieniu. Pozostawił po sobie jeszcze jeden krzyż na owianej złą sławą Kołomye.

Zapomniani bohaterowie

Herosi tej epopei przypominają postacie z „Nocnego lotu” czy „Poczty na południe” Antoina Saint-Exupéry'ego, pioniera lotnictwa cy-

wilnego. Reprezentują apoteozę bohaterstwa, czynu i poświęcenia. Mężnego człowieka, który walcząc z żywiołem i własnymi słabościami, nieustannie ocierał się o śmierć.

Tych, którzy przeżyli, spotkał okrutny los. ALSIB był utrzymywany w tak głębokiej tajemnicy przed opinią publiczną, że ich nazwiska nie figurują nawet w rejestrze uczestników Wielkiej Wojny Ojczyźnianej. Pilot Kławdij Borowikowski, późniejszy architekt, który przeprowadził 242 maszyn, mówi z bezwiednym żalem: „Wspomnienia tamtych lat zwiększają poczucie zawodowej dumy i zadowolenia z przynależności do specjalnej kasty. Nie obsypało nas honorami, ale ja też nie szukałem światła reflektorów. Czuję się jednak oszukany i niedowartościowany, nie mogę chociażby wnukom pokazać jakiegoś dokumentu, który potwierdziłby moją misję”.

—Jacek Palkiewicz



Góry Wierchojańskie na trasie z Seimczanu do Jakucka (1167 km)