

Piotr Mikietyński

<http://orcid.org/0000-0001-6622-8348>

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

piotr.mikietynski@uj.edu.pl

DOI: 10.35765/pk.2025.5104.34

Hans-Ulrich Rudel, Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy

Recenzja: Hans-Ulrich, R. (2024). *Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy*. Warszawa: Wydawnictwo Altobook, ss. 295.

Wydane nakładem Wydawnictwa Altobook wspomnienia Hansa-Ulricha Rudla stanowią kolejną (po – podjętej w 2013 r. przez Wydawnictwo Replika) próbę przybliżenia czytelnikowi jednego z asów lotnictwa bojowego II wojny światowej. Fakt ponownego ukazania się na polskim rynku wydawniczym *Pilota sztukasa. Mojego dziennika bojowego* (tytuł niemieckiego oryginału: *Mein Kriegstagebuch. Aufzeichnungen eines Stukafliegers*) należy uznać za jeszcze jedno świadectwo utrzymującego się dużego zainteresowania czytelników dziejami wojny powietrznej 1939–1945. Osoby zainteresowane szeroko pojmowaną historią wojskowości nie mogą przejść obojętnie obok – napisanych barwnym językiem – wspomnień Hansa-Ulricha Rudla. Postać asa niemieckiego lotnictwa bombowego wzbudza do dzisiaj spore kontrowersje. Z jednej bowiem strony nie można podważyć jego osiągnięć bojowych. Hans-Ulrich Rudel odbył rekordowe 2530 lotów bojowych, podczas których zniszczył 519 czołgów i około 800 różnego rodzaju pojazdów. Był jedynym żołnierzem odznaczonym Krzyżem Rycerskim Żelaznego Krzyża ze Złotymi Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami. Z drugiej jednak strony, zwraca się często uwagę na otwarcie deklarowane aż do śmierci w 1982 r. identyfikowanie się z narodowosocjalistycznym reżimem III Rzeszy. Uwidocznili się to poprzez powojenne zaangażowanie w niemieckich organizacjach kombatanckich w Argentynie. Był założycielem organizacji samopomocowej Kameradanwerk. Zajmowała się ona pozyskiwaniem wsparcia humanitarnego i finansowego dla hitlerowskich zbrodniarzy wojennych. Podczas swojego pobytu na emigracji Rudel pozostawał w bliskich relacjach z prezydentem Argentyny Juanem Domingo Perónem i prezydentem Paragwaju Alfredo Stroessnerem.

Mimo wspomnianych kontrowersyjnych aktywności Rudla największe zainteresowanie wśród polskich czytelników wzbudzają jednak przede wszystkim jego dokonania bojowe z czasów II wojny światowej. Świadczą o tym dobitnie zarówno dwie edycje *Pilota sztukasa. Mojego dziennika bojowego* (2013

i 2024), jak i wydanie w 2010 r. przez Wydawnictwo Arkadiusz Wingert wspomnień Rudla *Moje życie w czasie wojny i pokoju* (tytuł niemieckiego oryginału *Mein Leben in Krieg und Frieden*).

W słowie wstępnym do polskiej edycji *Pilota sztukasa* znalazło się miejsce na swoiste postscriptum autorstwa Pierre'a Clostermanna, francuskiego asa lotnictwa myśliwskiego z czasów II wojny światowej. Można je uznać z jednej strony za swego rodzaju minirecenzję wspomnień niemieckiego kolegi pilota, a z drugiej strony za próbę wyrazistego podkreślenia zalet charakteru przeciwnika z czasów wojny i przyjaciela po zakończeniu konfliktu zbrojnego. Podobny charakter posiada krótka przedmowa mjr. Douglasa Badera z RAF.

Hans-Ulrich Rudel rozpoczyna narrację od opisu swoich dziecięcych fascynacji lotnictwem. Czyni to całkiem barwnie, ale nad wyraz skrótowo. Po zaledwie kilku akapitach przechodzi od razu do swoich początków służby w odradzającej się od 1935 r. Luftwaffe. Od pierwszych stron relacji z pobytu w Luftkriegsschule Werder/Havel pod Poczdamem przebijają wszechobecna tęsknota pasjonata sztuki latania za pierwszą możliwością zajęcia miejsca za sterami samolotu bojowego. Już wówczas daje o sobie znać rosnące zainteresowanie służbą na pokładzie nurkowca. Z pewnym rozżaleniem Rudel wspomina niemilosierdzie przedłużający się proces szkolenia w Szkole Rozpoznania Lotniczego w Hildesheim (Dolna Saksonia). Mimo otwarcie prezentowanych narzekania musiał jednak przyznać, że nabyte tam umiejętności wielokrotnie w przyszłości okazały się niezwykle przydatne.

Kampanię wrześniową 1939 r. odbył Rudel w składzie II eskadry Grupy Rozpoznawczej 11 (*Aufklärungsgruppe 11*). Startując z lotniska we Wrocławiu, realizował loty rozpoznawcze polskich pozycji obronnych na rozległym obszarze od Torunia i Chełmna po linię kolejową Brześć Litewski–Kowel–Łuck. W swojej relacji Rudel ograniczył się jedynie do ogólnych wzmianek. Oczywiście nie pominął informacji o odznaczeniu Krzyżem Żelaznym II klasy. Nawet tak istotną informację uzupełnił kolejną – przepojoną wyraźnie widocznym żalem – uwagą o odrzuceniu przez wyższe dowództwo jego podania o przeniesienie do lotnictwa nurkującego.

Bezskuteczne zabiegi Rudla o zmianę przydziału służbowego przypadły na okres kampanii francuskiej i bałkańskiej. Autor wspomnień nie omieszczał zaopatrzyć swoich wynurzeń w kolejną porcję narzekania na brak zrozumienia ze strony zwierzchników. O skali rozgoryczenia świadczy m.in. wymowne zdanie: „Na lotnisku wyją silniki, a ja siedzę w namiocie” (s. 31).

Sytuacja Rudla uległa zdecydowanej zmianie w kwietniu 1941 r. Otrzymuje wówczas przydział do – stacjonującej w okupowanej Grecji – 2. eskadry bombowców nurkujących „Immelmann”. Czynna służba Rudla rozpoczęła się jednak dopiero w czerwcu 1941 r., czyli po rozpoczęciu operacji „Barbarossa”. Przy tej okazji relacja asa Luftwaffe zyskuje na swojej barwności. Zaczyna się więc pojawiać na kartach *Pilota sztukasa* coraz więcej zarówno analiz taktycznych

i sprzętowych, jak i własnych autorskich spostrzeżeń dotyczących również przeciwnika. Jednym z nich jest uwaga sugerująca otwarcie uprzedzający charakter niemieckiego ataku na Związek Sowiecki (s. 35):

Przecież wygląda na to, że Sowietci zbudowali to [fortyfikacje, lotniska, uwaga P.M.] wszystko w celu zademonstrowania nam swojej siły. No bo przeciw komu innemu Związek Sowiecki miałby zbrojnie wystąpić? Gdyby Sowietci zakończyli swoje przygotowania, nie byłoby szans na ich powstrzymanie.

Rudel przedstawił swoją śmiałą tezę w 1958 r., wydając po raz pierwszy niemiecką edycję *Mein Kriegstagebuch. Aufzeichnungen eines Stukafliegers*. Od tego czasu funkcjonowała ona raczej w zamkniętym kręgu odbiorców. W historiografii dominował raczej oficjalny pogląd o „podstępny atak III Rzeszy na Związek Sowiecki”. Dyskusja na temat ewentualnego uprzedzającego charakteru niemieckiej inwazji na ZSRS powróciła dopiero w latach 80. XX w. za sprawą rosyjskiego pisarza i publicysty Wiktora Suworowa (właśc. Władimira Riezuna). W swojej książce *Lodołamacz* (wyd. pol. 1992) wysunął on śmiały pogląd, iż Związek Sowiecki przygotowywał się do uderzenia na Europę Środkową i Zachodnią. Wielką dyskusję z tezami Suworowa podjęli dwaj wybitni polscy historycy: Paweł Wieczorkiewicz (2008, s. 116–127) i Marian Zgórniak (2009, s. 379–388). Zgodnie zajęli stanowisko o braku dostatecznej gotowości Armii Czerwonej do ataku na Niemcy w czerwcu/lipcu 1941 r. Nie wykluczyli jednak możliwości sowieckiego natarcia w okresie późniejszym.

Relacje Rudla nie są pozbawione dramatyzmu opisu, przez co wspomnienia stają się jeszcze bardziej interesującą i absorbującą uwagę czytelnika lekturą. Ze względu na szczegółowość przekazu można je uznać za istotne źródło poznania historii działań bojowych niemieckiego lotnictwa bombowego podczas kampanii na froncie wschodnim.

Hans-Ulrich Rudel nie mógł oczywiście pominąć opisu swego najbardziej spektakularnego sukcesu. Było nim zbombardowanie pancernika „Marat” 23 września 1941 r. w Zatoce Fińskiej. Okręt został trafiony przez Rudla w wieżę A bombą przeciwpancerną o masie 1000 kg. Sam bohater wydarzenia wspomina o swoim wyczynie w sposób bardzo ekspresyjny, a zarazem rutynowy (charakterystyczny dla osoby przekonanej o posiadanych umiejętnościach).

Po okresie służby na leningradzkim odcinku frontu wschodniego Rudel wziął udział w zmaganiach na kierunku moskiewskim. Zdawał się dostrzegać coraz poważniejsze trudności w prowadzeniu działań w warunkach zimowych i przy wydłużających się liniach zaopatrzeniowych.

Kolejna część relacji Rudla została poświęcona walkom podczas ofensywy letniej 1942 r. w kierunku Kaukazu. Czytelnik otrzymuje więc interesującą dawkę informacji odnoszących się do akcji niszczenia sowieckich baz i portów na wschodnim wybrzeżu Morza Czarnego. Wyjątkową porcję dramatycznych

opisów poświęcił Rudel bitwie pod Stalingradem (s. 82–90). Niemiecki as przestworzy stał się mimowolnym naocznym świadkiem nadciągającej katastrofy wojsk Osi nad Wołgą. Z pewnością zapis wspomnień Rudla dostarcza szeregu istotnych szczegółów odnoszących się bezpośrednio do przebiegu jednej z decydujących bitew II wojny światowej.

Podobnie jest w przypadku relacji z powietrznych zmaganiń towarzyszących bitwie pancernej pod Kurskiem (s. 107–117). Ten fragment należy uznać za niezwykle istotny również ze względu na kolejną „specjalność” bojową Rudla. Stało się nią niszczenie czołgów. Na kartach *Pilota sztukasa* czytelnik otrzymuje bardzo interesującą analizę taktyczną wraz z przykładowymi opisami konkretnych akcji likwidowania sowieckich kolumn pancernych.

Barwne opisy Rudla z akcji bojowych przeplatają się z informacjami o wizytach w kwaterze głównej fűhrera. Działo się to najczęściej przy okazji wręczania niemieckiemu asowi lotniczemu kolejnych odznaczeń. I tutaj mamy do czynienia z Rudlem jako zdeklarowanym narodowym socjalistą. Relacje ukazują go jako osobę wyraźnie zafascynowaną wypowiedziami Hitlera dotyczącymi nieodległego w czasie przełomu w walkach. Rudel powtarza więc za wodzem – jak swoistą mantrę – przekonanie, że „ojczyzna będzie mogła wystawić jeszcze mnóstwo dywizji, a przemysł dostarczy odpowiednią ilość sprzętu. W tym czasie niemieccy geniusze pracują nad najlepszymi projektami i z wysiłkiem całego narodu zwycięstwo nad bolszewizmem musi się udać” (s. 129). Podobne przemyślenia będą pojawiać się również i na dalszych stronach wspomnień.

Obok jednak wiernopoddanych cytowań monologów fűhrera Rudel bynajmniej nie rezygnuje z osobistych refleksji dotyczących pogarszającej się sytuacji na froncie wschodnim. Szczególnie silnie widać to w relacjach odnoszących się do wiosny 1944 r. nad Dnieprem i Dniestrem. Wyraźnie można wyczuć u autora świadomość grozy położenia i rosnącej dysproporcji sił.

Wyjątkowego charakteru nabiera rozdział noszący tytuł – *nomen omen* – *Lato przeznaczenia 1944*. Rudel zawarł w nim swoje spostrzeżenia dotyczące desperackich prób powstrzymania sowieckiej ofensywy jassowsko-kiszyniowskiej oraz na obszarze krajów bałtyckich. W przypadku opisu pierwszej operacji przekaz Rudla przybiera wyjątkowo dramatyczny wymiar. Autor rysuje obraz całkowitego załamania się niemiecko-rumuńskiego frontu. Rzeczywistość ta była szczególnie dobrze widoczna z perspektywy pilota. Obrazu zagłady dopełnia relacja z walk odwrotowych w Karpatach i na Nizinie Węgierskiej jesienią 1944 r. Mimo coraz trudniejszej sytuacji Rudel nadal stara się oddawać swojemu ulubionemu zajęciu, a mianowicie polowaniu na sowieckie czołgi. Jedyne, czego zdaje się żałować, to niedostatek amunicji do zwalczania wroga.

W opisach wojennej rzeczywistości przełomu 1944/1945 wiele miejsca poświęcił Rudel swoim zabiegom o możliwość dalszego pełnienia służby w powietrzu mimo sprzeciwów samego Hitlera (obawiającego się utraty jednego z ostatnich niemieckiego asów lotniczych).

Opowieść Rudla, odnosząca się do ostatniego okresu wojny, to nader mocne świadectwo agonii niemieckich sił zbrojnych. Taki wydźwięk mają rozdziały XVII (*Ostatnie miesiące wojny – desperacko walczyliśmy do końca*) i XVIII (*Koniec*). Zostały one poświęcone przez autora na przedstawienie (obok kronikarskich opisów prób podejmowania walk powietrznych przez szczątkowe formacje Luftwaffe) osobistych refleksji nad klęską wojenną.

As niemieckiego lotnictwa bombowego kończy swoją narrację szczegółowym opisem osobistych przeżyć pod koniec wojny. Czytelnik otrzymuje więc relację z desperackich prób Rudla uniknięcia sowieckiej niewoli. Było to o tyle prawdopodobne, iż końcowy okres II wojny światowej spędził on w Kladnie w północno-zachodnich Czechach. Ostatecznie jednak Rudel zdołał odbyć swój ostatni lot czasu wojny. Tym razem jego celem było – kontrolowane przez oddziały amerykańskie – lotnisko w Kitzingen w Dolnej Frankonii. Po wylądowaniu oddał się do niewoli alianckiej. Ten akurat końcowy fragment wspomnień Rudla jest istotny również i z innego względu. Z jednej bowiem strony czytelnicy całości dziennika bojowego asa lotniczego pozostają pod wrażeniem jego niepodważalnych osiągnięć bojowych, lecz z drugiej strony mają do czynienia ze zdeklarowanym narodowym socjalistą. Równocześnie, mimo dostania się do niewoli Rudel nadal operował językiem wojennej propagandy. W rozmowie z pierwszymi napotkanymi amerykańskimi oficerami stwierdził m.in., że „niemieccy żołnierze nie zostali pokonani militarnie, lecz tylko przytłoczeni liczebną przewagą wroga” (s. 284). Z kolei, otrzymując od Amerykanów fotografie z wyzwolonych niemieckich obozów koncentracyjnych, posuwa się do – charakterystycznych dla większości niemieckich oficerów-jeńców – sformułowań: „Nigdy nie widziałem żadnego obozu koncentracyjnego (...) Jeżeli doszło do nadużyć, są one godne pożałowania i naganne, a ludzie odpowiedzialni za to powinni zostać ukarani (s. 286). Główną linią obrony Rudla – przewijającą się zresztą przez całość jego dziennika bojowego – pozostaje twarde stwierdzenie: „nigdy nie walczyliśmy pod szyldem politycznego ugrupowania, walczyliśmy dla Niemiec” (s. 286).

W podsumowaniu niniejszej recenzji należy stwierdzić, że *Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy* Hansa-Ulricha Rudla jest doskonałym źródłem dla wszystkich osób zainteresowanych wojną powietrzną 1939–1945. Dostarcza szeregu bezcennych informacji z zakresu szkolenia i taktyki pilotów samolotów bombowych. Z pewnością wspomnienia Rudla nie są pozbawione autorskiego subiektywizmu. W stylu narracji można dostrzec w znacznym stopniu zamierzone elementy autokreacji i przekonanie o własnych wyjątkowych umiejętnościach, niemalże nieomyślności. Mimo tych wad wspomnienia Rudla, napisane przejrzystym, przyjemnym dla czytelnika językiem, są interesującą lekturą.

BIBLIOGRAFIA

- Wieczorkiewicz, P. (2008). 22 czerwca 1941: „Wiarołomna napaść” czy wojna prewencyjna?!: dyskusja wokół tez Wiktora Suworowa. *Arcana: kultura, historia, polityka*, 79/1, 116–127.
- Zgórniak, M. (2009). Wokół genezy „Fall Barbarossa” i problemu wojny prewencyjnej w 1941 roku. W: M. Zgórniak, *Studia i rozprawy z dziejów XVI–XX wieku*. Kraków: Księgarnia Akademicka, 379–388.

Piotr Mikietyński – dr hab., adiunkt w Katedrze Historii Najnowszej Instytutu Historii Uniwersytetu Jagiellońskiego. Jest autorem monografii *Generał Szeptycki. Studium biograficzne lat 1867–1918 i Niemiecka droga ku Mitteleuropie. Polityka II Rzeszy wobec Królestwa Polskiego (1914–1916)*. W 2023 r. wydał *Słownik terminologii wojskowej niemiecko-polski i polsko-niemiecki*. Zainteresowania badawcze koncentrują się na historii politycznej i wojskowej Europy Środkowej XX w.