

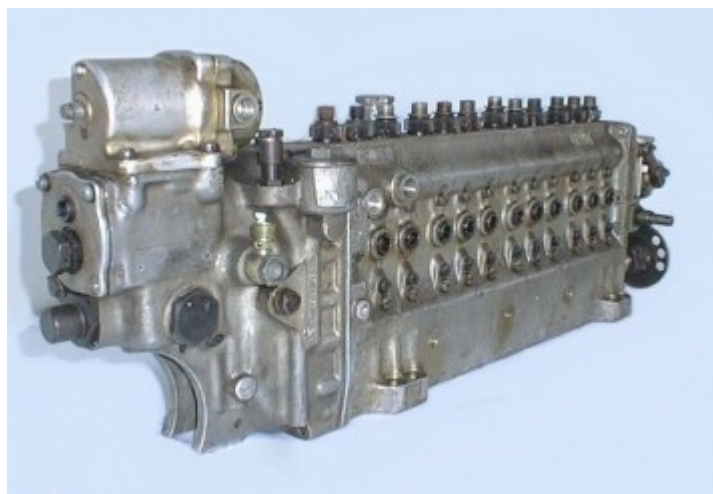
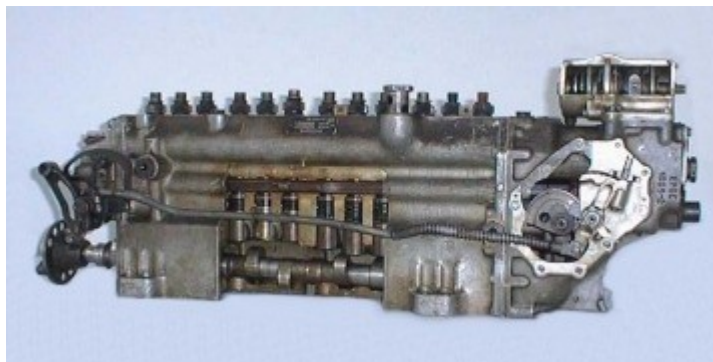
Andrzej Fryś:

Mało znane fakty z okresu II Wojny Światowej.

Pompy produkowane w Andrychowie były stosowane do śmiercionośnych myśliwców Luftwaffe

Przedruk artykułu z Karty Groni nr XXIII, TMZZ Zywiec 2004

W Andrychowie na terenie, który obecnie zajmuje Wytwórnia Silników Wysokoprężnych ANDORIA S.A. (pierwsza nazwa: „Państwowe Zakłady Metalurgiczne”, potem także: „Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego”), była przed wojną farbiarnia i pralnia chemiczna. Później natomiast, już w czasie II Wojny Światowej, działała tam w latach 1942 - 1944, niemiecka fabryka Aero-Stahl Werke, która produkowała części i podzespoły do samolotów, a m.in. pompy, przeznaczone do wtryskiwania paliwa lekkiego (benzyny) do silników lotniczych. W muzeum zakładowym WSW ANDORIA jest do dziś przechowywana pochodząca z tamtych czasów dosyć nietypowa, dwunastosekcyjna pompa wtryskowa. (*Rys. 1 a, b, c.*)





Pompa ta pełniła kiedyś rolę eksponatu dydaktycznego w przyfabrycznym Zespole Szkół Technicznych gdzie ktoś, chcąc bez rozbierania zaglądać do wnętrza pompy, wpadł na nienajlepszy niestety pomysł i częściowo powykrawał jej korpus.

Takie właśnie pompy, produkowane w Andrychowie, użyte były w silnikach jednego z lepszych myśliwców niemieckiej Luftwaffe, samolotu Messerschmitt Me 110 (Bf 110). Potwierdzają to przede wszystkim wspomnienia mieszkańców w Andrychowie (i nie tylko) byłych pracowników Aero-Stahl Werke (**Rys.2a, b**), ale także literatura [1], [2], [5]. Ponadto pośrednio fakt ten wynika z korespondencji prowadzonej w roku 1986 z firmą Daimler Benz A.G., producentem silników do myśliwca Me 110 (Rys. 3a, b, c). Firma Daimler Benz Informowała tam, że do silnika DB 601, napędzającego samolot Messerschmitt Me 110, stosowana była pompa wtryskowa PZ 12 HM 100/11, produkowana przez znaną specjalistyczną firmę Bosch G.m.b.H. ze Stuttgartu, ale z drugiej strony firmie D.B nie było nic wiadomo na temat Aero-Stahl Werke. Proste porównanie pomp przedstawionych na rysunkach 1 i 3c pozwala na wniosek, że chodzi tu o tę samą pompę.



Rys. 2a, b: Przepustka do Aero-Stahl Werke P. Józefa Rychtera. (reprodukcje ze zbiorów J. Rychtera).



DAIMLER-BENZ AG

Wiederholungs-Verpackung

MR. ENG. Andrzej Fryd
ul. Jedności Robotniczej 8
24-110 Andrychów
Poland

Wzrost 171 cm
Waga 65 kg
Wiek 32 lata
Adres w Warszawie
ul. Marszałkowska 111/113
00-612 Warszawa

Wzrost 171 cm

Waga 65 kg

Wzrost 171 cm
Waga 65 kg
Wiek 32 lata
Adres w Warszawie
ul. Marszałkowska 111/113
00-612 Warszawa

Wzrost 171 cm
Waga 65 kg
Wiek 32 lata
Adres w Warszawie
ul. Marszałkowska 111/113
00-612 Warszawa

Dear Mr. Fryd,

Many thanks for your inquiry.

Enclosed are extracts from the installation documents for the DB aircraft engine DB 601 installed in the ME 110, as you can gather from these papers the injection pump of the DB 601 is a product of Robert Bosch GMBH, Stuttgart.

We regret that your assumption relating to aero steel aircraft construction does not apply. We recommend you to approach the Bosch Sales direct for further information.

We hope that we have been of assistance to you.

Yours sincerely,

Daimler-Benz Aktiengesellschaft
H. Fein
H. Karowski

Enclosures

VW/17/18

Handwritten notes and stamps at the bottom of the letter.

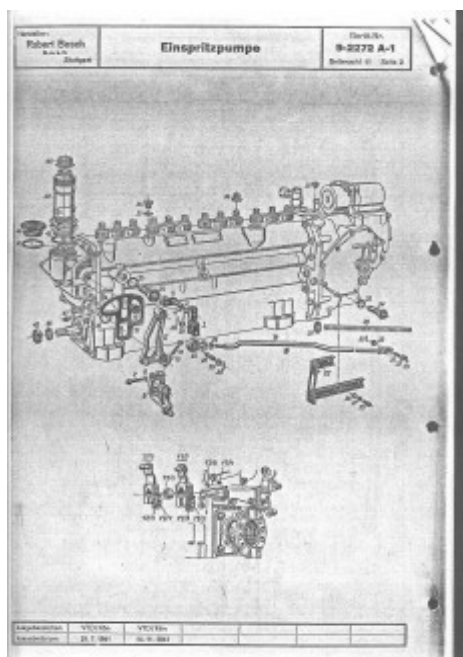
Einbau-Mappe
für den
Mercedes-Benz-Flugmotor
Baumuster DB 601 A-B
Baureihe 1
mit Anlasser
für Lieferung ab 1.4.1940.



Daimler-Benz AG.
Stuttgart-Uhfertürkheim

Büro
Mappe Nr. 101

44 007 C 2 0940



Rys. 3a, b, c: Materiały na temat pompy wtryskowej do silnika DB601, stosowanego w myśliwcu Me 110, otrzymane od firmy DAIMLER-BENZ AG.

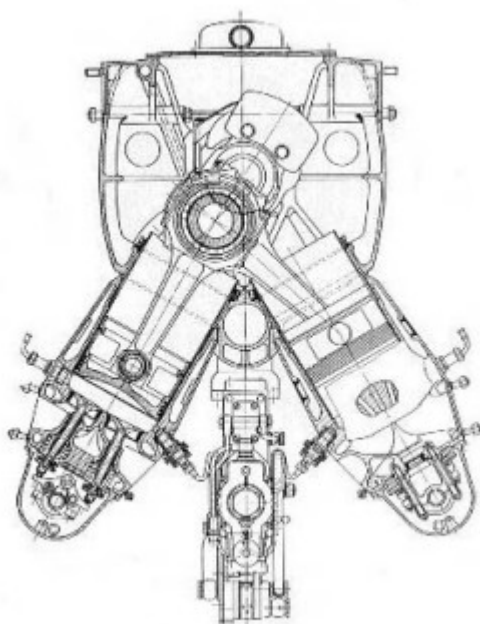
Najprawdopodobniej wynika więc z tego, że Bosch G.m.b.H. udzielił firmie Aero-Stahl licencji na produkcję pompy PZ 12 HM 100/11, co w warunkach wojennych specjalnie dziwić nie może, ale świadczy dodatkowo o wysokim poziomie technicznym tej niewielkiej przecież fabryki.

Oblatany w roku 1936 myśliwiec Messerschmitt Me 110 (Bf 110) ¹ (Rys. 4) był, poczynając od wersji „D“, napędzany dwoma widlastymi, dwunastocylindrowymi, chłodzonymi cieczą silnikami Daimler Benz DB 601[2], skonstruowanymi pod kierunkiem dr Bergera.



Rys. 4: Myśliwiec Luftwaffe Messerschmitt Me 110 (Bf 110)

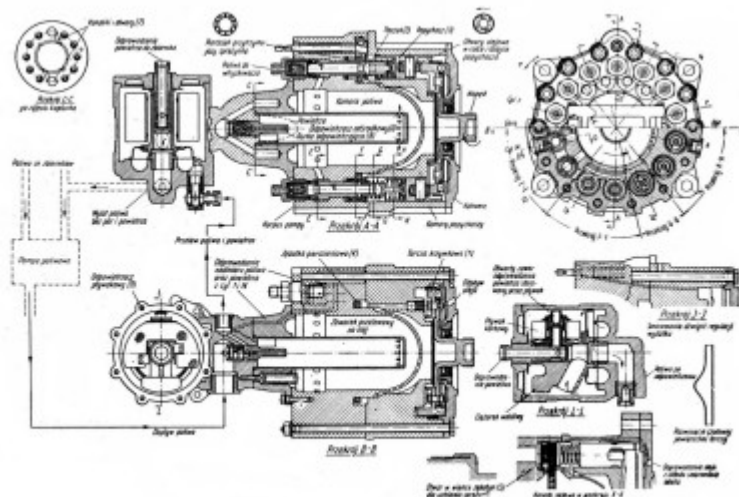
Silniki te (Rys. 5) wyróżniały się osobliwym układem konstrukcyjnym odwróconego "V", chętnie stosowanym w lotnictwie gdzie, szczególnie w przypadku maszyn jednosilnikowych, układ ten zapewniał dobrą widoczność z kabiny pilota. We wprowadzonej w 1942 roku wersji "G" samolotu, dzięki zastosowaniu doładowania turbosprężarką i bezpośredniego wtrysku benzyny do cylindrów, moc tego silnika wzrosła z 1070 KM do 1475 KM.



Rys. 5: Przekrój poprzeczny skonstruowanego r. 1939 silnika lotniczego Daimler Benz DB601 A/B, stosowanego w myśliwcu Messerschmitt Me 110 (Wg [3])

Tak, więc silnik ten był, jak na lata 40-te ubiegłego stulecia, istnym cudem techniki. Trzeba tu, bowiem dodać, że w silnikach samochodów osobowych wtrysk paliwa lekkiego rozpowszechnił się w ostatnich latach XX wieku, a bezpośredni wtrysk benzyny do cylindrów (tzw. GDI, od angielskiego "Gasoline Direct Injection"), zaczyna być w nich seryjnie stosowany dopiero teraz. A przecież od roku 1942, gdy do produkcji wszedł Messerschmitt Me110 G-2 napędzany silnikami z takim wtryskiem, minęło już przeszło 60 lat!. W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie można obejrzeć pochodzący z roku 1936 egzemplarz silnika Daimler Benz DB600G, bardzo podobny do opisywanego, który jednak w miejsce wtrysku paliwa był zasilany trójdyskowym gaźnikiem. W Muzeum podano ponadto informację, że łączna ilość wyprodukowanych silników serii DB600 wyniosła 2281 szt.

Poza pompami do Messerschmittów fabryka Aero-Stahl Werke produkowała także pompy wtryskowe (**Rys.6**) służące do silnika BMW 801D2. Fakt produkcji w Andrychowie takiej pompy znalazł także wiarygodne potwierdzenie w rozmowach z byłymi pracownikami przymusowymi niemieckiej fabryki, oraz w referacie [5]. Budowany w układzie podwójnej gwiazdy 14-cylindrowy silnik BMW 801 napędzał 12 różnych typów samolotów, w tym także myśliwiec Luftwaffe Focke Wulf 190 F-3 (**Rys. 7**) i produkowany od lata 1942 r. myśliwiec Focke Wulf A-4. Posiadając niebagatelną moc startową 1730 KM, był on także silnikiem na wskroś nowoczesnym. Z dodatkowym urządzeniem, wtryskującym 50% mieszaninę wody i metanolu, rozwijał on moc chwilową 2100 KM, umożliwiając samolotowi Focke Wulf 190 A-4 osiągnięcie prędkości 700 km/godz., co stawiało ten samolot w rzędzie najszybszych na świecie myśliwców z silnikiem tłokowym. Łączna ilość silników BMW 801, jaką wyprodukowano, przekroczyła 20002 sztuk², a jego egzemplarze można obejrzeć w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, a także w Muzeum BMW w Monachium.



Rys. 6: Pompa wtryskowa do silnika BMW 801 D2, który napędzał myśliwiec Focke Wulf FW190 A4. wg [4]



Rys. 7: Myśliwiec Luftwaffe Focke Wulf FW190 A4.

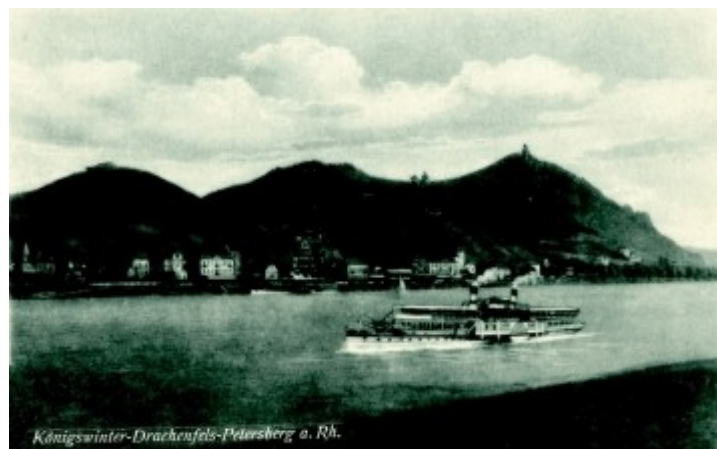
Dzięki rozmowom z byłymi pracownikami Aero-Stahl Werke, a także z publikacji [8], dowiedziałem się ponadto wielu innych interesujących szczegółów, dotyczących tej fabryki. Właścicielem zakładu, zlokalizowanego pierwotnie w Porz-Urbach (obecnie przedmieście Kolonii), był Franz Josef Walter Schierberg, urodzony w Bonn w 1906 r. Aero-Stahl Werke była to dobrze zorganizowana i wyposażona fabryka, specjalizująca się w wytwarzaniu precyzyjnych części i podzespołów do silników lotniczych, było więc oczywiste, że od początku II Wojny Światowej przestawiła się ona na produkcję zbrojeniową. W roku 1942 zostały zbombardowane leżące tuż obok fabryki pola uprawne, co było sygnałem, że wytropił ją już wywiad Aliantów. Po tych wydarzeniach zakład został przeniesiony do Andrychowa, gdzie zagospodarowano zabudowania dawnej farbiarni, zaś resztę produkcji zlokalizowano w halach o konstrukcji drewnianej, nowo wzniesionych przez firmę budowlaną Smaza pracującą wówczas pod przymusowym zarządkiem niemieckim.

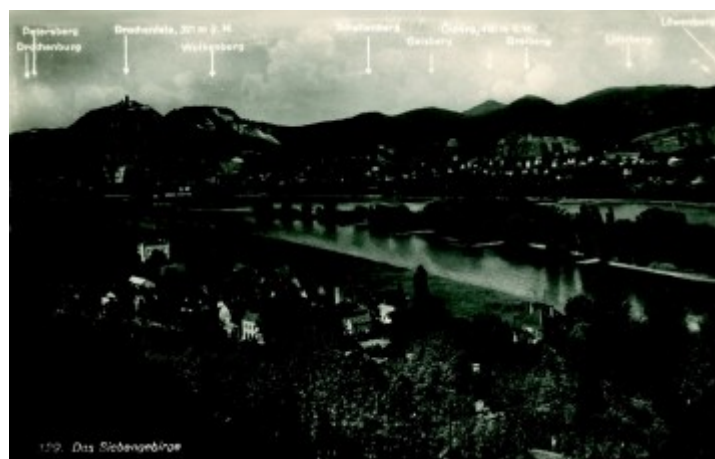
W okresie andrychowskim pracowało w Aero-Stahl Werke przeszło 1000 ludzi. Byli to polscy robotnicy przymusowi, jeńcy włoscy³, a także jeńcy rosyjscy, ukraińscy, holenderscy i czescy. Nadzór i pracownicy umysłowi rekrutowali się natomiast z Niemców. Fabryka była wyposażona w nowoczesne obrabiarki, między innymi w wytaczarkę, która służyła do równoczesnej dokładnej obróbki dwunastu otworów w korpusie pompy PZ12, w których mieściły się tzw. pary precyzyjne. Obrabiarka ta była zlokalizowana w należącym do fabryki Aero-Stahl murowanym budynku, tzw. dziś "Herbstówce". Aby uchronić precyzyjną maszynę

przed wstrząsami wywołanymi przez samochody przejeżdżające pobliską ulicą, była ona posadowiona na wielu warstwach płyt korkowych. W Aero-Stahl Werke istniał także wydział montażu oraz hamownia (Bremsse Abteilung) gdzie gotowe pompy były regulowane i wypróbowywane. Sam właściciel Franz Schierberg mieszkał w Bielsku, a do fabryki dojeżdżał.

16 sierpnia 1944 r., gdy Armia Radziecka zbliżała się już do Sanu, rozpoczęły się kolejne przenosiny fabryki, z powrotem do Porz-Urbach. Tam, w obawie przed powtórzeniem się bombardowań Aliantów, rozpięto wówczas nad całym terenem fabrycznym na wysokich słupach siatkę maskującą, zaś podczas nalotów dodatkowo stawiano zasłonę dymną, po której w fabryce długo pozostawał nieprzyjemny, gryzący zapach. W pobliżu fabryki było lotnisko Wahn, Oflag w którym byli uwięzieni polscy oficerowie, oraz umocnienia linii Zygfryda⁴. Przymusowi robotnicy Aero-Stahl, wobec braku odpowiednich urządzeń socjalnych, często po pracy myli się w rowach z wodą, będących właśnie elementem umocnień linii Zygfryda. Praca w fabryce była bardzo ciężka i trwała 12 godzin dziennie. Jako wynagrodzenie pracownicy otrzymywali miskę zupy, lub "eintopfu", zaś gdy w godzinach posiłku wypadał nalot, to i ten "obiad" był często odwoływany.

W grudniu 1944 r., decyzją Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion i samego marszałka Rzeszy Hermana Göringa [5], fabrykę znów ewakuowano, tym razem na południowy wschód od Bonn w pobliżu miejscowości Königswinter, leżącej u stóp niewysokich (ok. 300 m n.p.m.) gór Siebengebirgen am Rhein (Rys. 8a, b, c). Mówiąc nawiasem okolica ta stała się bardziej znana w 2002 r., gdyż właśnie górach Siebengebirgen am Rhein zlokalizowana jest rezydencja Petersberg, znana z przeprowadzonych w niej rokowań w sprawie przyszłości Afganistanu.





Rys. 8: Widoki z gór Siebengebirge am Rhein (reprodukcja pocztówek ze zbiorów J. Rychtera).

W tym malowniczym otoczeniu, w nazwanych "Ofenkaule" [5] wyrobiskach od dawna nieczynnego podziemnego kamieniołomu, w którym uprzednio wydobywano tras⁵, zlokalizowano fabrykę Aero-Stahl Werke. Podłoga wyrobiska, o powierzchni około 10.000 m², była wybetonowana, a z naturalnego, wykutego w skale stropu kapłała woda i często spadały niewielkie kamyki. W tym okresie w Aero-Stahl Werke pracowało już tylko 400 robotników przymusowych, mieszkających w 10 barakach, a profil produkcyjny był ograniczony do jednego typu pompy, mianowicie tej do myśliwca Focke Wulf. Podczas alianckich nalotów w podziemnej fabryce szukali schronienia, nie bojąc się ryzyka, cywile - mieszkańcy okolicznych miejscowości [6]. Po niewielu miesiącach, gdy na drugim brzegu Renu pojawiły się już czołgi amerykańskie, unieruchomiono zakład i rozpuszczono cudzoziemską załogę. Ostatecznie Alianci wkroczyli na teren fabryki 16 marca 1945 r.

Po wojnie właściciel Aero-Stahl Werke F. Schierberg został w Polsce oskarżony o przynależność do NSDAP i inne przestępstwa wojenne, toteż Amerykanie dokonali w r. 1946 jego ekstradycji [8]. Proces Schierberga odbył się w Wadowicach i został zakończony wyrokiem skazującym. Następnie w lipcu 1949 obradujący na sesji wyjazdowej w Krakowie Sąd Najwyższy rozstrzygnął proces kasacyjny pozytywnie dla Schierberga i w rezultacie został on zwolniony z więzienia.

Obecnie w Centrum Dokumentacji Zbrodni Narodowego Socjalizmu w Kolonii organizuje się okresowe spotkania z wywodzącymi się z Polski, Ukrainy i Rosji byłymi przymusowymi robotnikami Aero-Stahl Werke (a także kolońskich zakładów Forda). Jedno z takich spotkań

miało miejsce w roku 1995, a podczas niego Nadburmistrz Kolonii Norbert Burger wygłosił do byłych robotników przymusowych przemówienie, w którym powiedział między innymi:

"...Wszystkich Was łączy z naszym miastem ból i cierpienie, męki i strach - śmiertelny strach. Jako robotnice i robotnicy przymusowi, oraz więźniowie obozów koncentracyjnych, musieliście w czasach gardzącej ludźmi dyktatury nazistowskiej przeżyć i przecierpieć nieludzkość tego systemu. Bezsprzecznym jest: nie ma usprawiedliwienia dla tego co Wam uczyniono i nie wolno nam o tym zapomnieć. Nie powinno się zapominać przeszłości na drodze do nowego, pokojowego współżycia..."

Dziś, gdy coraz mniejsza liczba Polaków pamięta (lub chce pamiętać) o cierpieniach, jakie hitlerowscy zbrodniarze zadali rzeszom przymusowych robotników, te wypowiedziane przez Niemca słowa są najlepszym zakończeniem tego artykułu, jakie można sobie wyobrazić.

Pani Wandzie Tatka i Panom: Józefowi Rychterowi, Jerzemu Safernie, Józefowi Sołtyskowi i Stanisławowi Szczepańskiemu - którzy wszyscy byli robotnikami przymusowym fabryki Aero-Stahl Werke, pragnę gorąco podziękować za to, iż nie szcędząc czasu zechcieli się ze mną podzielić informacjami na temat swych okupacyjnych przeżyć, dzięki czemu mogłem napisać ten artykuł.

Andrzej Fryś

Osoby, które znają więcej szczegółów na temat przedstawiony w powyższym artykule proszone są o kontakt z autorem tekstu (adres, info. Model Partner) lub bezpośrednio Model Partner.

Bibliografia:

1. J. Ś.: Samolot myśliwski Bf -110 (Me-110). Skrzydłata Polska, nr 7(1734) z 12 lipca 1985.
2. Janusz Ledwoch: "Bf 110" tom II. Wydawnictwo Militaria Warszawa 2000
3. Richard van Basshuysen, Fred Schäfer: Shell Lexikon - Verbrennungsmotor (Ein Supplement von ATZ und MTZ - Folge 42).
4. Czesław Kordziński: "Silniki spalinowe z wtryskiem paliwa lekkiego", Wydawnictwa Komunikacyjne Warszawa 1958.
5. J. Kling: Die Ofenkaulen. "Unterridische Tuffsteinbrüche im Siebengebirge am Rhein". Siebengebirgsmuseum Königswinter 2000 (plik z internetu).
6. Klaus Elsen: "In den Ofenkaulen für die deutsche Rüstung geschuftet". Bonner Stadtanzeiger, 13.09.1995.
7. W.S.: "Zatrudnienie - nakaz pracy, Pracodawca - okupant niemiecki", Pod fabrycznym dachem nr 9 (103), 1 - 15 maja 1978.

8. Józef Zembroń: "RAPTULARZ ANDRYCHOWSKI. Przemysł miejscowy w XX wieku", Andrychów 2002.

9. Andrzej Fryś: "Co naprawdę produkowała AERO-STAHL WERKE?", Nowiny Andrychowskie nr 11 (144), listopad 2002.

Przypisy:

[1] Debiut wojenny tego samolotu odbył się w Polsce, podczas Kampanii Wrześniowej, gdy już od rana 1 września 1939 polscy piloci z Brygady Pościgowej staczali nierówne walki z Messerschmittami Me 110 osłaniającymi bombowce Dornier 17 bombardujące Warszawę [10]

[2] Liczba ta pochodzi z publikacji Muzeum BMW w Monachium

[3] Byli to żołnierze z nieposłusznych III Rzeszy oddziałów marszałka Badoglio

[4] Linia Zygfryda były to umocnienia, jakie w latach 1936 - 1939 Niemcy zbudowali wzdłuż swojej zachodniej granicy. Linia została zaatakowana przez Aliantów we wrześniu 1944, a całkowicie przełamana w marcu 1945.

[5] Kamień używany m. in. do budowy pieców piekarskich