

JACEK WOŹNY

Niemieckie pojazdy pancerne z polskich wód i bagien: pomiędzy pasją odkryć i konfliktem interesów

Zmiany zachodzące w Polsce pod koniec XX w., oprócz walorów polityczno-gospodarczych, posiadały także wymiar kulturowy. W miejsce biernych widzów muzealnych pojawili się aktywni miłośnicy historii, pragnący doświadczyć jej w namacalny sposób, penetrując dotąd niedostępne obiekty lub poszukując wyposażenia militarnego z różnych epok. Wi elką szkodą było, że wśród muzealników i konserwatorów zabytków długo panował strach przed pokazywaniem techniki wojennej wojsk niemieckich z II wojny światowej, w przeciwieństwie do uzbrojenia Armii Czerwonej i Ludowego Wojska Polskiego. Amatorskie poszukiwania relikwów myśli technicznej okupanta objęły w nieoficjalny sposób rzeki, bagna i inne środowiska sprzyjające przetrwaniu sprzętu bojowego. Działania te nazwano „archeologią wojskową”, rozwijającą się jednak niezależnie od właściwej dyscypliny naukowej¹.

Oficjalny nurt polskiej archeologii wojennej uczestniczył w dokumentowaniu śladów narodowej martyrologii. Wskazać można jako przykłady ekshumację polskich wojskowych i funkcjonariuszy państwowych rozstrzelanych wiosną 1940 r. w Katyniu, Charkowie i Miednoje², a także wykopaliska w Oświęcimiu-Brzezince (Auschwitz-Birkenau) i Dąbiu nad Nerem (Kulmhof)³. W 2000 r. archeologowie z UMK w Toruniu przebadali cmentarz z okresu II wojny światowej przy Oflagu II D w Bornem Sulinowie⁴. Archeologia wojenna, reprezentowana przez poważne ośrodki naukowe, nie wkraczała na pole poszukiwań amatorskich, skoncentrowanych na pozostałościach ciężkiego sprzętu Wehrmachtu. Zjawisko to sięga swoimi źródłami do ogólnych relacji pomiędzy archeologią a ideologią i nacjonalizmem.

1 R. Wójcik, *Łowcy potworów. Szperacze z pobojowisk*, Warszawa 2003, s. 7–37.

2 A. Kola, *Archeologia zbrodni*, Toruń 2005.

3 L. Kajzer, *Wstęp do archeologii historycznej w Polsce*, Łódź 1996, s. 111.

4 I. Kwiecińska, P. Maszkowski, *Las brzoźowych krzyży*, „Odkrywcą”, 2008, nr 4, s. 22–24.

Polityka destrukcji dotykała w innych krajach znacznie wartościowszych zabytków. W 1992 r., rzekomo z powodu poszukiwań archeologicznych, hinduscy fundamentaliści w północnych Indiach zniszczyli meczet z XVI w. W 1993 r. Chorwaci celowo długotrwanie prowadzili ostrzał artyleryjski średniowiecznego mostu w Mostarze, aby zlikwidować symbol ważny dla muzułmańskich mieszkańców miasta. Podczas wojny w Jugosławii każda z narodowości miała tego rodzaju cele: dla Serbów i Chorwatów były to meczety, dla muzułmanów i Chorwatów – cerkwie, dla Serbów i muzułmanów – klasztory katolickie. Każdy z tych monumentalnych symboli przyciągał niszczycieli kultury⁵.

W polskich uwarunkowaniach decydujące znaczenie posiada obecnie ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z 2003 r.⁶ Na wypadek zagrożeń nadzwyczajnych pod uwagę brane są dodatkowo międzynarodowe akty prawne, jak Konwencja w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego z 1972 r. lub Konwencja dotycząca środków zmierzających do zakazu i zapobiegania nielegalnemu przywozowi, wywozowi i przenoszeniu własności dóbr kultury z 1970 r.⁷ Ustawa o ochronie zabytków precyzuje zakres chronionego dziedzictwa. W jej rozumieniu zabytki to nieruchomości lub rzeczy ruchome, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową. Wśród różnych kategorii znalazły się również zabytki archeologiczne, będące pozostałością egzystencji i działalności człowieka złożoną z nawarstwień kulturowych i znajdujących się w nich wytworów oraz zabytki techniki, zwłaszcza urządzenia i środki transportu, maszyny i narzędzia świadczące o kulturze materialnej, charakteryzujące dawną gospodarkę, poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego⁸. W świetle definicji prawnej, zgodne z oczekiwaniem społecznym było odnalezienie i zrekonstruowanie polskich pojazdów bojowych, jak czołg 7 TP⁹ czy tankietki TK-3 i TKS¹⁰. Ze względu na doświadczenia historyczne i pamięć zniszczeń oku-

5 C. Renfrew, P. Bahn, *Archeologia. Teorie, metody, praktyka*, Warszawa 2002, s. 511–513.

6 Dz.U. z 2003 r., Nr 162, poz. 1568.

7 <http://www.mk.gov.pl>

8 Dz.U. z 2003 r., Nr 162, poz. 1568, Art. 3

9 Czołg średni 7 TP: umieszczony z tyłu wysokoprężny 110-konny silnik napędza koła napędowe z przodu wozu przez 5-biegową skrzynię przekładniową. Hamulce mechaniczne. Zawieszenie na resorach piórowych. Cztery dwukołowe wózki jezdne i cztery rolki podtrzymujące gaśnicę. Wymiary 4600 x 2410 x 2150 mm. Masa 9500 kg. W latach 1936–1939 zbudowano 133 egzemplarze tych czołgów w wersji dwuwieżowej z dwoma karabinami maszynowymi (16 egz.), potem w wersji jednowieżowej z 37 mm armatą i 7,92 mm karabinem maszynowym. Pancierz 4–40 mm, radiostacja pokładowa – B. Vanderveen, *Pojazdy militarne 1930–1960*, Warszawa 2006, s. 177; M. Bajkowski, *Rekonstrukcja 7 TP*, „Odkrywcą”, 2006, nr 3, s. 3–4.

10 Tankietka rozpoznawcza TK-3: rozwinięcie brytyjskiej tankietki z początku lat 30. Powstało w Polsce 300 sztuk pierwszego seryjnie produkowanego wariantu. Załoga 2 ludzi. Uzbrojenie

pacyjnych ochrona reliktywów niemieckiej techniki wojskowej nie wchodziła oficjalnie w zakres interesu społecznego. Zakazywano eksploracji miejsc domniemanego spoczynku pojazdów pancernych w obawie o naruszenie warstw archeologicznych, a jednocześnie długo nie traktowano tych obiektów jako pełnoprawnych zabytków techniki. Amatorskie działania poszukiwawcze nie odpowiadały kryteriom ochrony rodzimego dziedzictwa techniki i kultury materialnej¹¹.

Procesy towarzyszące powstawaniu Unii Europejskiej doprowadziły do wzrostu zainteresowania historią poszczególnych regionów oraz materialnymi pozostałościami ich dziejów. O ile powstałe na ziemiach polskich do XVIII w. zabytki techniki i budowle militarne posiadały uznaną wartość, to ich młodsze odpowiedniki znajdowały się poza głównym nurtem ochrony, podczas gdy w innych krajach Europy stanowiły wielką atrakcję i przyciągały tłumy zwiedzających. W ostatnich latach także w Polsce stopniowo rodziła się świadomość, że fortyfikacje i ruchome zabytki techniki wojennej są wspólnym dziedzictwem, o które należy dbać, aby ocalało dla przyszłych pokoleń¹². Przesłanką sprzyjającą ich ocaleniu jest rozwój zbiorów muzealnych tworzonych przez stowarzyszenia pozarządowe, jak Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku Kamiennej¹³, czy też kolekcji prywatnych, z najbardziej znaną kolekcją „Ares” zabytkowych pojazdów militarnych braci Kęszyckich¹⁴.

Pomimo istniejących jeszcze ograniczeń prawnych, rozwój mody na historię¹⁵ w połączeniu z obserwacją doświadczeń innych krajów europejskich znaczenie pobudził po 1990 r. tempo poszukiwania, konserwacji, rekonstrukcji, a nawet rewitalizacji przetrwałych jeszcze w ukryciu ciężkich pojazdów bojowych z czasu II wojny światowej. Znaleźiska występują głównie na tych obszarach, gdzie toczyły się szczególnie zacięte walki, występowały przeszkody wodne, torfowiska, jeziora lub prowadzono na wielką skalę ewakuację wojsk. Znajomość tych wydarzeń umożliwiła odnalezienie pojazdów w rejonie Mierzei Wiślanej, Półwyspu Helskiego, Zalewu Szczecińskiego, Warmii, Pilicy, Nidy, Prosnego i innych miejsc na terytorium Polski. Wyjątkowe rezultaty w tym względzie przyniosły trwające kilkanaście lat poszukiwania wraków nad Pilicą w pobliżu Tomaszowa Mazowieckiego. Podczas wycofywania się wojsk niemieckich w styczniu 1945 r. zatoniły tam liczne ciężkie pojazdy. Wśród trzech najszlachetniejszych odkryć znajduje się 18-tonowy ciągnik

7,92 mm ckm wz. 25 Hotchkiss. Opancerzenie 3–8 mm. Tankietka rozpoznawcza TK-S: zmodyfikowana wersja TK-3 z 1933 r. Do 1937 r. wyprodukowano około 280 egzemplarzy – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 177; A. Rudnicki, *Polskie tankietki znowu w Polsce*, „Odkrywca”, 2008, nr 7, s. 38–39.

11 Proteus, *Skala zjawiska pt. „poszukiwacze”*, „Odkrywca”, 2007, nr 7, s. 3–5.

12 J. Chorzępa, *Fortyfikacje. Przewodnik po Polsce*, Warszawa–Gdańsk 2005, s. 8–9.

13 W. Zawadzki, *Polskie Muzea Wojskowe*, Bydgoszcz 2002, s. 21.

14 www.panzer-farm.pl

15 I.T. Kaczyński, *Polska. Festyny, zloty, jarmarki*, Warszawa 2006.

artyleryjski Sd. Kfz. 9 – FAMO¹⁶, wydobyty jesienią 1989 r. w Pilicy, transporter opancerzony Sd. Kfz. 251 – ROSI¹⁷, pozyskany w 1996 r. oraz ciężki 20-tonowy ciągnik artyleryjski Luftwaffe na podwoziu ciągnika Sd. Kfz. 8, nazwany przez odkrywców „Lufcikiem”¹⁸, odnalezione w rzece Pilicy w 1999 r.¹⁹ Należy zaznaczyć, że ostatni z wymienionych pojazdów w 1957 r. został częściowo wysadzony w powietrze przez saperów dla udrożnienia spływu tratw Pilicą. Wspomniany ciągnik Luftwaffe jest prawdopodobnie jedynym zachowanym w świecie pojazdem tego rodzaju. Zachodzące zmiany w podejściu do niemieckich pozostałości wojennych umożliwiły pełną renowację, rewitalizację i ekspozycję ciągnika w Skansenie Rzeki Pilicy w Tomaszowie Mazowieckim²⁰. Transporter opancerzony Sd. Kfz. 251 – ROSI, znajdujący się po rekonstrukcji także w Muzeum tomaszowskim, udostępniony jest do zlotów militarnych, bierze udział w działaniach Grupy Rekonstrukcji Historycznej 1. Samodzielnej Brygady Spadochronowej, uświetnia uroczystości i przedsięwzięcia kulturalne²¹.

Problemy eksploracji zabytkowego sprzętu bojowego ukazuje wydobycie wraku transportera opancerzonego Sd. Kfz. 250 z Proсны pod Kaliszem w 2004 r.²² Zgodę od miejscowego konserwatora uzyskał kaliski oddział PTTK. Nadzór merytoryczny zapewniło Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku Kamiennej. Bezpieczeństwo operacji gwarantowała policyjna grupa pirotechniczna i patrol saperski z Inowrocławia. Akcja wydobywcza zakończyła się powodzeniem. Kierownik kaliskiej delegatury Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków uznał konieczność zabezpieczenia wraku zabytkowego pojazdu, aby nie stanowił dłużej łupu dla zło-

16 Sd. Kfz. 9: ciężki półgąsienicowy ciągnik 18 t. W latach 1939–1944 we wrocławskim FAMO zbudowano ok. 2500 ciężkich ciągników ewakuacyjnych. 12-cylindrowy 250-konny silnik Maybach o pojemności skokowej 10 838 cm³. Hamulce pneumatyczne na kołach przednich, mechaniczne na kołach napędowych. Wymiary pojazdu 8320 x 2600 x 2850 mm. Masa 15.200 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 162.

17 Sd. Kfz. 251: transporter opancerzony półgąsienicowy. Produkowany w latach 1938–1945 w 4 wariantach i 22 wersjach specjalistycznych. 6-cylindrowy 100-konny silnik Maybach o pojemności skokowej 4170 cm³. Hamulce pneumatyczne na kołach przednich, hydrauliczne na kołach napędowych. Wymiary pojazdu 5800 x 2100 x 1750 mm. Masa 9000 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 166.

18 Sd. Kfz. 8: ciągnik półgąsienicowy ciężki 12 t, podwozie dla ciężkiego ciągnika Luftwaffe. 12-cylindrowy 150 konny silnik Mercedes. Hamulce pneumatyczne na kołach przednich, mechaniczne na kołach napędowych. Wymiary pojazdu 7100 x 2400 x 2800 mm. Masa 13.000 kg. Rzadki wariant opancerzony w Skansenie Rzeki Pilicy – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 162.

19 A. Kobalczyk, *Tajemnice „Lufcika”. Próby rekonstrukcji pojazdów wydobytych z Pilicy*, „Odkrywca”, 2003, nr 10, s. 30–31.

20 A. Kobalczyk, *Odyseja „Lufcika*, „Odkrywca”, 2003, nr 7–8, s. 53.

21 M. Zientarzewski, *Podwodna „Różna”*, „Odkrywca”, 2003, nr 7–8, s. 52.

22 Sd. Kfz. 250: transporter opancerzony półgąsienicowy. 6-cylindrowy 100-konny silnik Maybach o pojemności skokowej 4170 cm³. Hamulce hydrauliczne. Wymiary pojazdu 4560 x 1950 x 1660 mm. Masa 5000 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 166.

dziei. W tym wypadku działania eksploratorów wpisane zostały w istniejące wymogi prawne, dzięki pełnej kontroli konserwatorskiej nad pozyskaniem znaleziska²³. Podobne okoliczności towarzyszyły w 2004 r. wydobyciu z Bałtyku w Dziwnowie niemieckiego opancerzonego ciągnika artyleryjskiego Sd. Kfz. 7/2²⁴, przekazanego do Fortu Gerharda w Świnoujściu²⁵. Cennego odkrycia pod nadzorem konserwatorskim dokonano na Mierzei Wiślanej. W 2004 r. wyciągnięte zostało z morza podwozie średniego, 5-tonowego ciągnika artyleryjskiego Sd. Kfz. 6²⁶. Jedyny znany dotąd egzemplarz znajdował się w Niemczech. Nieco później odnaleziono należąca do niego dwuosiową przyczepę z pontonem mostowym. Po odrestaurowaniu oba pojazdy trafią do prywatnego Muzeum Techniki i Uzbrojenia²⁷. W maju 2007 r. w Krzysztowicach pod Myślenicami wykopano szczątki niemieckiego ciągnika artyleryjskiego Steyer²⁸, który po renowacji przekazano Muzeum Regionalnemu w Myślenicach²⁹.

Inną kategorią niemieckich pojazdów pancernych z II wojny światowej znajdujących w Polsce są samobieżne działa szturmowe³⁰. Najbardziej dynamiczny przebieg miały kilkukrotne próby wydobywania jednego z nich z dna rzeki Rgilewki w powiecie kolskim, uwieńczone sukcesem 11 lipca 2008 r. Akcja wydobywania samobieżnego Sturmgeschütz IV³¹ zorganizowana została przez Towarzystwo Przyjaciół Sopotu – Sekcję Historyczno-Eksploatacyjną oraz Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych w Poznaniu. Na mocy decyzji konserwatora zabytków z delega-

23 J. Orłowska, *Raport z wydobywania transportera*, „Odkrywca”, 2004, nr 7, s. 5–7.

24 Sd. Kfz. 7: ciągnik półgąsienicowy średni. Zbudowany w połowie lat 30. i produkowany do 1944 r. w łącznej liczbie 12.000 egzemplarzy. 6-cylindrowy 140-konny silnik Maybach o pojemności skokowej 6191 cm³. Hamulce pneumatyczne. Wymiary pojazdu 6850 x 2400 x 2620 mm. Masa 9750 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 161.

25 J. Orłowska-Stanisławska, *Z morza do Fortu*, „Odkrywca”, 2006, nr 10, s. 30–31.

26 Sd. Kfz. 6: ciągnik półgąsienicowy średni. 5 t. 6-cylindrowy 100-konny silnik Maybach o pojemności skokowej 3790 cm³. Hamulce pneumatyczne na kołach przednich, hydrauliczne na kołach napędowych. Wymiary pojazdu 6020 x 2200 x 2500 mm. Masa 7300 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 160.

27 J. Janczukowicz, *Milczący świadek ostatnich dni wojny*, „Odkrywca”, 2004, nr 5, s. 7–8; tenże, *Skarb z morza... po latach*, „Odkrywca”, 2006, nr 10, s. 31–33.

28 Ciągnik gąsienicowy lekki. Konstrukcja Steyera, uproszczona przez Magirusa, produkowana w latach 1942–1945. 4-cylindrowy 65-konny silnik Deutz o pojemności 5322 cm³. Hydrauliczne hamulce tarczowe na kołach napędowych i napinających. Wymiary pojazdu 4425 x 1990 x 2530 mm. Masa 3800 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 163.

29 B. Kobiałka, P. Lemaniak, „Projekt ROS”, „Odkrywca”, 2008, nr 4, s. 35–36.

30 Samobieżne działko szturmowe „Sturmgeschütz III”, wymiary pojazdu 5380 x 2920 x 1950 mm. Masa 19.600 kg. Załoga 4 osoby (dla odmiany Sd. Kfz. 141). Produkowane w latach 1940–1945. Zbudowane na podwoziu czołgu średniego Pz. Kpfw. III – K. Śmielak, *Działko szturmowe Sturmgeschütz III*, „Odkrywca”, 2007, nr 1, s. 41–43.

31 „Sturmgeschütz IV”: samobieżne działko szturmowe zbudowane na podwoziu czołgu średniego Pz. Kpfw. IV – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 168.

tury konińskiej, wrak Sturmgeschütz IV trafił do poznańskiego Muzeum Broni Pancernej, gdzie ma być odrestaurowany³². Mimo tego, że działa samobieżne StuG brały udział w walkach na wszystkich frontach II wojny światowej³³, obecnie są rzadkimi eksponatami muzealnymi. Zachowane egzemplarze StuG IV znajdują się prawdopodobnie wyłącznie w Polsce: jeden w Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku Kamiennej, a dwa kolejne w Muzeum Broni Pancernej w Poznaniu³⁴. W 1998 r. z jeziora Niedźwiedno za Świebodzinem wydobyto unikalny okaz StuG III o masie 19 ton³⁵. Nie zdołano natomiast ocalić przed złomiarzami działa samobieżnego StuG 40 w Rzepicznie na północy Borów Tucholskich³⁶. Ze względu na zaleganie w pobliżu wraku pocisków artyleryjskich został on wysadzony w powietrze przez patrol saperki. Nieliczne pozostałości zabytku techniki wojennej trafiły na złomowisko w Czersku³⁷.

Wśród rzadkich przypadków ocalenia szczątków pojazdów pancernych z okresu II wojny światowej najcenniejszą, lecz najmniej liczną kategorią są niemieckie czołgi. O ile konstrukcje radzieckie znajdują się w zbiorach wszystkich polskich muzeów wojskowych³⁸, to niemiecka broń pancerna reprezentowana jest znacznie gorzej. Niewiele jest także w pełni udanych prób wydobycia wraków tych pojazdów, a nawet ich fragmentów. Wyjaśnia to w pewnym stopniu stosunek miejscowej ludności do wojennego złomu. Pod Oględowem na ziemi kieleckiej skutecznie rozwinęła się tradycyjna, wiejska pomysłowość, zapobiegliwość i spostrzegawczość. Ślady bitwy pancernej z sierpnia 1944 r. pomiędzy radzieckim Samodzielnym Regimentem Czołgów Ciężkich a niemieckim 501. Batalionem Czołgów Ciężkich przetrwały we współczesnym krajobrazie. Fragmenty Sd. Kfz. 182 „Tiger II”³⁹ wykorzystane zostały przez mieszkańców Oględowa do konstrukcji płotów (ogniwa gąsienic), w warsztatach (osie i przekładnie) i innych kontekstach gospodarczych (płyty pancerne, osłony jarzma karabinu maszynowego). Pamiętać przy tym należy, że na świecie eksponowanych jest obecnie zaledwie osiem egzemplarzy „Tygrysów II”, wyłącznie poza Polską⁴⁰. Nie lepiej przedstawia się zagadnienie lżejszego

32 I. Kwiecińska, *Do trzech razy sztuka...*, „Odkrywca”, 2008, nr 8, s. 37–39.

33 K. Śmielak, *Działo szturmowe Sturmgeschütz III*, „Odkrywca”, 2007, nr 1, s. 41–43.

34 I. Kwiecińska, dz. cyt., s. 37.

35 R. Wójcik, dz. cyt., s. 70.

36 „Sturmgeschütz 40”: zmodernizowana wersja StuG III, produkowana od września 1942 r.

– K. Śmielak, dz. cyt., s. 43.

37 J. Janczukowicz, *StuG 40 z Czarnej Wody*, „Odkrywca”, 2006, nr 12, s. 23–25.

38 W. Zawadzki, dz. cyt.

39 Czołg ciężki Pz. Kpfw. VI, Sd. Kfz. 182, Tiger II. 12-cylindrowy 700-konny silnik Maybach o pojemności skokowej 23.095 cm³. Hamulce hydrauliczne. Wymiary pojazdu 10290 x 3760 x 3090 mm. Masa 68.000 kg. Najcięższy seryjny czołg II wojny światowej – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 169.

40 D. Czerniewicz, *„Król” w posagu... czyli tam, gdzie „Tygrysy” nie umierają*, „Odkrywca”, 2006, nr 1, s. 27–29.

czołgu Pz. Kpfw. V „Panther”⁴¹. Doniesienia o przetrwałych wrakach tych pojazdów pochodzą z Warmii i Mazur jeszcze z połowy lat 50. XX w. Działalność wiejskich złomiarzy doprowadziła, niestety, do pełnej ich destrukcji jako „pomników złowieszczej wojny”⁴². Udaną próbę wydobycia podwozia Pz. Kpfw. V „Panther” przeprowadzono 3–4 września 2003 r. w miejscowości Bielieckie Młyny nad rzeką Czarna Nida. Ekspонат przejęty został do konserwacji i ekspozycji przez Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku Kamiennej⁴³.

Odrębną grupę znalezisk z wód i bagien stanowią niemieckie niszczyciele czołgów: Sd. Kfz. „Jagdpanzer”, „Hetzer” oraz Sd. Kfz. „Ferdinand–Elefant”. Przykładem współdziałania fundacji prywatnych, wojska i urzędu konserwatorskiego jest akcja wydobycia z Bałtyku przy brzegu Helu niszczyciela czołgów Panzerjager 38 Hetzer⁴⁴. Po pierwszej nieudanej próbie członkowie Fundacji na Rzecz Odzyskania Zaginionych Dzieł Sztuki „Latebra”, przy współudziale patrolu saperskiego z Rozewia oraz nadzorze Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i Centralnego Muzeum Morskiego, wydobyli pojazd pancerny pod koniec maja 2006 r. Przystąpiono następnie do długotrwałego procesu konserwacji i rekonstrukcji Hetzera w celu jego ożywienia i udostępnienia miłośnikom historii i techniki wojennej⁴⁵. Inne typy niemieckich niszczycieli czołgów przetrwały tylko we fragmentach. Wrak Sd. Kfz. „Jagdpanzer”⁴⁶ próbowano wydobyć w Jonkowie koło Olsztyna⁴⁷ i Górowie Iławieckim⁴⁸, natomiast pozostałości Sd. Kfz. „Ferdinand–Elefant” odkryto w okolicy Pińczowa na Podidziu⁴⁹.

Niemieckie pojazdy pancerne z okresu II wojny światowej ze względu na czas powstania bez wątpliwości zaliczają się do kategorii zabytków techniki wydobywanych z ziemi metodami archeologicznymi. Trudno jednak stwierdzić, jak zniko-

41 Czołg średni Pz. Kpfw. V, Sd. Kfz. 171, Panther. 12-cylindrowy 700-konny silnik Maybach. Hamulce hydrauliczne. Wymiary pojazdu 8650 x 3370 x 2980 mm. Opancerzenie 40–100 mm. Masa 44.500 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 169.

42 D. Czerniewicz, „Grossdeutschland” na zawsze w... Prusach, „Odkrywca”, 2006, nr 5, s. 13–15.

43 R. Szewczyk, „Pantera” na brzegu, „Odkrywca”, 2003, nr 10, s. 3–4.

44 Niszczyciel czołgów Sd. Kfz. 38 Hetzer. Produkowany od początku 1944 r. do końca wojny w liczbie 2.584 egzemplarzy. 6-cylindrowy 160-konny silnik Praga o pojemności 7754 cm³. Hamulce mechaniczne służące także do kierowania. Wymiary pojazdu 6380 x 2630 x 2170 mm. Masa 15.750 kg – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 55.

45 I. Kwiecińska, *Drugie życie Hetzera*, „Odkrywca”, 2007, nr 10, s. 28–29.

46 Niszczyciel czołgów Sd. Kfz. Jagdpanzer IV. Średniej klasy pojazd pancerny, zbudowany na podwoziu czołgu Pz. Kpfw. IV – B. Vanderveen, dz. cyt., s. 168.

47 D. Czerniewicz, *Jagdpanzer z bagien*, „Odkrywca”, 2005, nr 11, s. 3–4.

48 P. Maszkowski, *Pechowy Jagdpanzer*, „Odkrywca”, 2006, nr 3, s. 33.

49 Niszczyciel czołgów Sd. Kfz. Ferdinand–Elefant. Ciężki pojazd pancerny na podwoziu czołgu Tiger. Masa bojowa ponad 65.000 kg – P. Galik, *Groźna menażeria. Niemieckie niszczyciele czołgów podczas II wojny światowej*, „Odkrywca”, 2007, nr 7, s. 52–54.

mą część spośród prawnie chronionych maszyn i urządzeń stanowią pozostałości sprzętu bojowego, pozyskiwanego często za środki prywatne przez ludzi pragnących bezpośrednio doświadczyć nieodległej przeszłości i ożywiać ją następnie podczas inscenizowanych rekonstrukcji historycznych. Nowe podejście do niegdyś niszczonej i rabowanej na złom wrogich pojazdów pancernych pozbawione jest emocji nacjonalizmu. Są to interesujące okazy techniki wojskowej, stanowiące dziedzictwo powszechne, nie tylko zaś argument na rzecz oceny tragicznych wydarzeń II wojny światowej. Konflikty z przeszłości rzucają cień na współczesne stosunki międzynarodowe. Nie mogą jednak wpływać na losy ginących zabytków, które reprezentują rzadkie w skali światowej przykłady dawnych rozwiązań inżynieryjnych, a jednocześnie są pomnikami starć zbrojnych na ziemiach polskich.

