

A detailed topographic map of the Lindenau area in Germany. The map features contour lines with elevations such as 199, 202, 205, 206, 207, 208, 209, 300, 482.0, 484.7, 492.7, 499.1, 500, 504.0, 512.0, 513.0, 520, 533.0, 561.0, and 566.4. A road labeled 'Allee 48' is visible. The name 'Lindenau' is printed in the lower right. The word 'Staats' is partially visible at the top. The author's name 'MARIAN GABROWSKI' is printed in large, bold, black letters across the upper middle of the map.

MARIAN GABROWSKI

**ŚLADAMI
ZAPOMNIANEGO
LOTNISKA
W LIPIENICY**

Lindenau

ŚLADAMI ZAPOMNIANEGO
LOTNISKA W LIPIENICY

MARIAN GABROWSKI

ŚLADAMI ZAPOMNIANEGO
LOTNISKA W LIPIENICY

WYDANIE DRUGIE
POPRAWIONE I UZUPEŁNIONE

NAKŁADEM WŁASNYM AUTORA
POLKOWICE 2018

Copyright © by Marian Gabrowski, Polkowice 2018

Wydanie drugie, poprawione i uzupełnione

Wydawca:

Marian Gabrowski
marian.gabrowski@gmail.com

Fotografie, opracowanie graficzne, projekt okładki, skład:
Marian Gabrowski

Okładka:

fragment mapy *Meßtischblatt* w skali 1:25.000, arkusz *Landeshut*
z 1930 roku, z przypuszczalną lokalizacją poszukiwanego lotniska
w Lipienicy; hipotetyczny pas startowy został tutaj dorysowany

ISBN 978-83-950215-4-1

Mojemu wspaniałemu synowi Franciszkowi

Spis treści

Wstęp.....	11
Kilka słów o wiosce.....	13
Pierwszy ślad lotniska.....	17
Relacja drugiego zakonnika.....	25
Prace ziemne na lotnisku.....	39
Pas utwardzany kamieniem.....	53
Jeńcy wojenni.....	67
Szukamy kamieniołomu.....	77
Datowanie wyrobiska.....	83
Spacerem po polach.....	87
Zachowane ślady.....	95
Archeologia lotnicza.....	107
Przeznaczenie lotniska.....	117
Zakłady Arado.....	131
Lotnisko w Lubawce.....	139
Lądowisko w Jawiszowie.....	147
Lotnisko w Kamiennej Górze.....	149
Popuśćmy wodze fantazji.....	157
Podziemna Lipienica.....	165
Zakończenie.....	187
Bibliografia.....	189

Przedmowa

do wydania drugiego

Pierwsze wydanie książki „Śladami zapomnianego lotniska w Lipienicy” było moim debiutem w świecie publikacji książkowych. Zmierzyłem się wówczas nie tylko ze stworzeniem samego tekstu, ale również z jego redakcją, korektą, składem i przygotowaniem całości do druku. Opracowane przeze mnie materiały trafiły do zakładu poligraficznego, a wydawnictwo „Marian Gabrowski” doczekało się wydrukowania swojej pierwszej publikacji.

Niemal cały ówczesny nakład rozdałem wśród znajomych, jednak kilka egzemplarzy trafiło również do osób będących dla mnie autorytetami w zakresie poruszanej tematyki. W ten sposób udało mi się pozyskać nie tylko pierwszych czytelników, ale też znakomitych recenzentów, którzy pomogli mi wychwycić błędy i niedociągnięcia.

W drugim wydaniu, poza korektą dostrzeżonych błędów i rozbudowaniem wybranych wątków, dodałem również opis pobliskich podziemi i wyrobisk górniczych. Wprawdzie podziemia wydają się nie mieć związku z tematyką lotniczą, jednakże natrafiłem na tekst opisujący tunel prowadzący do podkamiennogórskiego lotniska, budowanego w ostatnim okresie drugiej wojny światowej... czyżby do tego samego lotniska, poszukiwanego przeze mnie?

Marian Gabrowski

Polkowice, październik 2018 roku.

Wstęp

Lipienica to niewielka wieś sudecka, nieśmiało sąsiadująca z potężnym i wspaniałym Krzeszowem. Dorastając tu, zainteresowałem się historią krzeszowskiego opactwa, amatorsko ją zgłębiałem, co zaowocowało powstaniem strony internetowej o Krzeszowie i okolicach¹, którą redaguję od wielu lat.

Temat zapomnianego lotniska w Lipienicy odkryłem dzięki mojemu synowi Franciszkowi, który z ciekawością jedenastoletniego wówczas młodego człowieka, poszukiwał wiadomości o mojej rodzinnej wiosce. Historia samej Lipienicy nie była wówczas w centrum moich zainteresowań, jednak z przyjemnością przyłączyłem się do poszukiwań syna. Tym chętniej, że stały się one dla nas okazją do wspólnych wypraw.

Ilość i dostępność odnajdywanych materiałów okazała się dla nas zaskakująca. Odkrywaliśmy wiele ciekawych wątków. Najbardziej intrygujący okazał się temat budowy na terenie miejscowości niemieckiego lotniska wojskowego. Istnienie takiego obiektu było dla mnie całkowitym zaskoczeniem, zresztą nie znam nikogo w Lipienicy, kto posiadałby na ten temat jakiegokolwiek informacji. Zaczęło się od jednej wzmianki, ale w trakcie zbierania kolejnych informacji temat ten zaczął się rozrastać, a zebrane przez nas materiały stanowią treść niniejszej publikacji.

Podczas opracowania materiałów dążyłem do zachowania należytej staranności oraz rzetelności, a źródła, na które się powołuję, wykazane są w załączonej bibliografii. Jeśli pewne stwierdzenia są jedynie domysłami, to wyraźnie fakt ten jest w tekście zaznaczony. Liczę na to, że poprzez tę pracę uda mi się dotrzeć nie tylko do czytelników ogólnie zainteresowanych tematem, lecz także do osób posiadających w tym zakresie zarówno wiedzę wielokroć przekraczającą moje skromne

1 www.marian.gabrowski.eu

doświadczenie, jak i dostęp do nieznanymi mi dokumentów czy publikacji. Jako miłośnik tych okolic zobowiązany byłbym również za jakiegokolwiek informacje i opinie związane z poruszaną tutaj tematyką.

Marian Gabrowski
marian.gabrowski@gmail.com

Polkowice, luty 2018 roku.

Kilka słów o wiosce

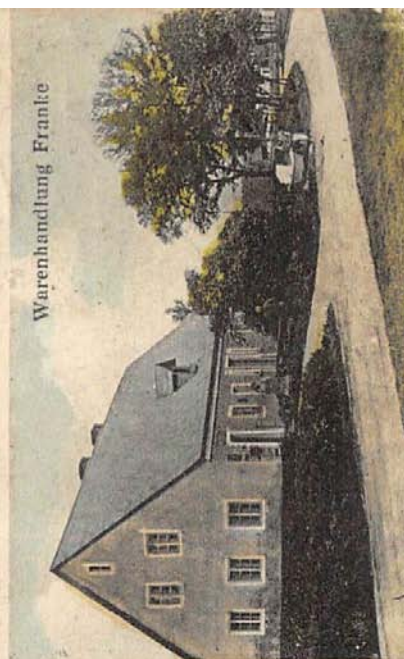
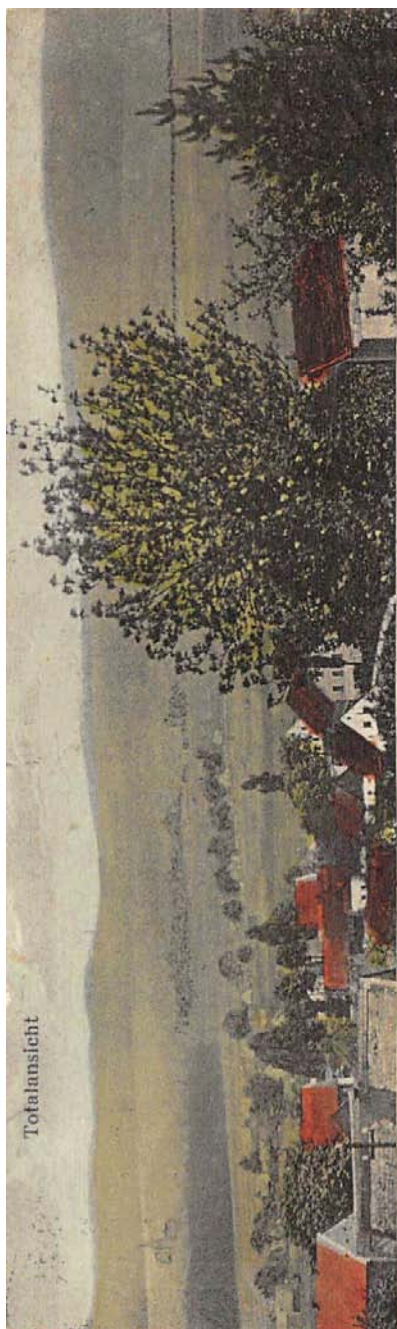
Brak jest informacji na temat dokładnej daty powstania Lipienicy. Pierwsza wzmianka dotycząca tej miejscowości pojawia się w wystawionym w 1292 roku dokumencie fundacyjnym cysterskiego klasztoru w *Grissowe* (Krzeszowie), gdzie książę Bolko I wyliczył kilkanaście wsi подарowanych zakonnikom, wśród nich *Lindinowe* – czyli dzisiejszą Lipienicę^[89]. Ponieważ wioska wówczas już istniała, toteż musiała być założona wcześniej, zapewne przez benedyktynów, od których w 1289 roku książę odkupił „*dobra krzeszowskie z wioskami, polami uprawnymi i nieuprawianymi, lasami oraz wszelkimi przynależnościami w księstwie bolkowym*”². Z kolei benedyktyni ci sprowadzeni tutaj zostali przez księżnę Annę w 1242 roku, kiedy to ofiarowała ona zakonnikom „*miejsce w lesie nazywające się Grissobor oraz wszystko, co własnymi rękami i kosztami wykorzeńić będą w stanie*”³, czyli tereny zalesione i jeszcze niezagospodarowane.

W 1352 roku książę Bolko II zatwierdził wcześniejsze nadania uczynione przez fundatora konwentu oraz innych książąt, a w wystawionym wówczas dokumencie Lipienica wymieniona została jako *Lindenow*^[27]. Nazwa ta w późniejszych latach⁴ ewoluowała do niemieckojęzycznej *Lindenau*, która to używana była aż do końca drugiej wojny światowej.

2 W oryginale: „*bona in Cressowe sita cum omnibus redditibus, villis, cultis et incultis, silvis nec non aliis omnibus pertinentibus ad eadem in ducatu Bolkonis ducis*”, cytat za [31].

3 Treść tego dokumentu, jak stwierdza Henryk Dziurla^[20], najwierniej cytuje Johann Heyne^[30], gdzie opis posiadłości nadanej zakonnikom brzmi: „*locum in silva que Grissobor nuncupatur cum universis que propriis manibus ac sumptibus extirpare poterunt*”.

4 Literatura [102] podaje, że pierwsze znane wystąpienie formy *Lindenau* odnotowano w roku 1402, choć brak tutaj informacji w jakim dokumencie nazwa ta się wówczas pojawiła.



Ilustracja 1: Lindenau na przedwojennej pocztówce; na dole szkoła katolicka oraz sklep, oba budynki istnieją do dzisiaj; u góry widok ogólny miejscowości, w tle dostrzegalny kościół krzeszowski, tutaj z jedną wieżą.

W wiosce klasztor posiadał wolne, dziedziczne sołectwo, założono również stawy rybne, folwark, gorzelnię i cegielnię. Podobnie jak w całej okolicy prężnie działali tutaj rzemieślnicy trudniący się uprawą, przetwórstwem i tkactwem lnu. Aż do sekularyzacji cysterskiego klasztoru w 1810 roku Lipienica była prywatną wsią zakonu, a po jego rozwiązaniu stała się własnością królewską. W 1840 roku wzmiankowano w miejscowości 67 domów, szkołę z nauczycielem, dwie gospody, 66 krosien lnu i bawełny oraz 8 innych rzemieślników^[35].

Największą w historii liczbę ludności odnotowano w 1871 roku, żyło tutaj wówczas 544 mieszkańców^[102]. Z kolei największa znana liczba domów to 74 „*zamieszkałe budynki mieszkalne*”, wzmiankowane w 1898 roku^[24]. Upadek tkactwa w XIX wieku przyczynił się do stopniowego wyludnienia miejscowości, która egzystowała już tylko jako osada rolnicza.

Działania zbrojne pierwszej wojny światowej szczęśliwie nie objęły swoim zasięgiem Dolnego Śląska, mimo to na jej frontach zginęło dziesięciu mieszkańców wioski, dwóch natomiast uznano za zaginionych⁵. W stosunku do 330 mieszkańców w 1910 roku^[97] liczba 12 ofiar stanowi blisko 4% ogółu ludności. Także w czasie drugiej wojny światowej okolice te znajdowały się poza linią frontu. Armia Czerwona w swojej drodze na Berlin przeszła wprawdzie przez Śląsk, jednak do Kotliny Krzeszowskiej wojska radzieckie dotarły dopiero 9 maja 1945 roku^[90].

Bezpośrednio po II wojnie światowej wioska przez krótki czas nieoficjalnie nazywana była *Lipowo*^[52]. Obowiązująca do dziś polska nazwa *Lipienica* została ustalona przez rozporządzenie z września 1947 roku „*o przywróceniu i ustaleniu urzędowych nazw miejscowości*”^[91].

5 Liczby ustalone na podstawie inskrypcji ze znajdującego się do dziś we wsi pomnika upamiętniającego ofiary Wielkiej Wojny.

Pierwszy ślad lotniska

Ambrosius Rose, jeden z krzeszowskich benedyktyków, w tekście „*Kloster Grüssau als Asyl deutscher Kulturschätze*”^[88] (pol. *klasztor krzeszowski jako azyl niemieckich dóbr kultury*) opisuje krzeszowski epizod części zbiorów Biblioteki Pruskiej, przechowywanych w tutejszym opactwie w ostatnim okresie II wojny światowej. W pewnym momencie wspomina



Ilustracja 2: Niemiecka pocztówka przedstawiająca krzeszowski kościół klasztorny z dwiema wieżami.

on, a relacja ta dotyczy ostatnich miesięcy wojny, że utworzone w Lipienicy prowizoryczne lotnisko oraz system ostrzegania na siedemdziesięciometrowych wieżach stały się nowymi zagrożeniami dla krzeszowskich zakonników i kościołów⁶. W tym jednym zdaniu zawarte zostały bardzo ciekawe informacje: nigdy wcześniej nie natrafiłem w literaturze na temat militarnych epizodów, z okresu II wojny światowej, związanych z Lipienicą czy też klasztorem krzeszowskim. Wprawdzie autor nie napisał wprost, że system ostrzegania zamontowany

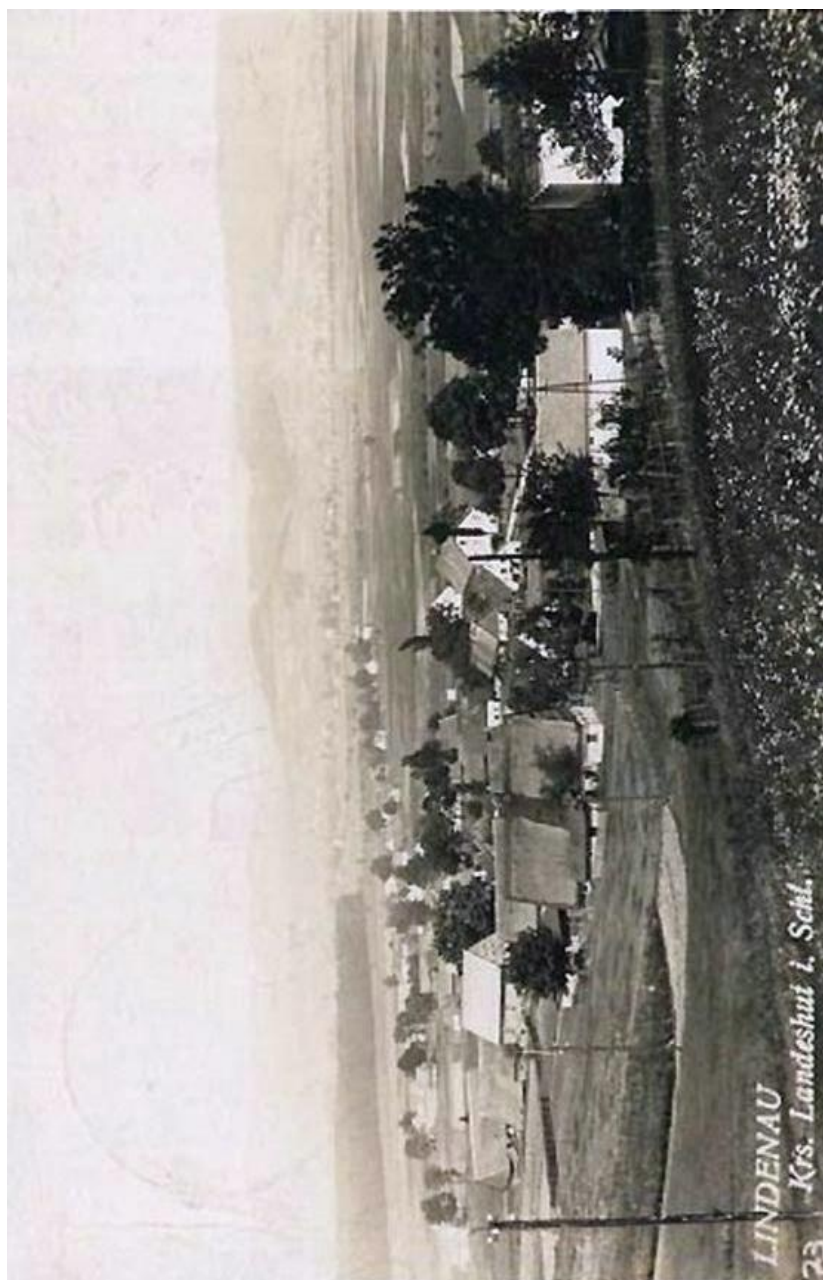
6 W oryginale: „*Die Anlage eines provisorischen Flugplatzes im nahen Lindenau (etwa 4 km Luftlinie entfernt) und das Anbringen einer Warnanlage an den beiden 70 m hohen Türmen brachten neue Gefahren für uns und die Kirchen*”.

został na dzisiejszej bazylice, to jednak mało prawdopodobne wydaje się założenie, że wybudowano w tym celu jakieś dwie wieże obserwacyjne o wysokości 70 m. Można założyć, że mowa jest tutaj o dwóch wieżach krzeszowskiego kościoła. Henryk Dziurla w wydanej w 1964 roku książce „Krzeszów”^[19] stwierdza, że wysokość wież kościelnych, według sporządzonej w 1961 roku inwentaryzacji pomiarowej⁷, została określona na 70 m.

Natomiast sam opis lokalizacji brzmi w dosłownym tłumaczeniu następująco: „*provisorische lotnisko in pobliżer Lipienicy, oddalone około 4 kilometrów in linii prostej*”. W pobliżu Krzeszowa (niem. *Grüssau*) nie było wówczas żadnej innej miejscowości o nazwie *Lindenau* (pol. *Lipienica*), tak więc przedstawiona lokalizacja lotniska jest jednoznaczna i nie budzi żadnych wątpliwości. Wprawdzie można zastanowić się nad podaną odległością, od jakiego punktu została ona zmierzona – jednak z kontekstu należy przyjąć, że lotnisko znajdowało się cztery kilometry od krzeszowskiego klasztoru. Można również zwrócić uwagę na fakt, że autor podaje tylko przybliżoną odległość. Tekst został opublikowany w 1985 roku, tak więc Ambrosius Rose mógł spojrzeć na mapę i podać dokładny dystans. Czyżby uznał to za mało istotny szczegół? Albo nigdy na opisywanym lotnisku nie był, a jego lokalizacja znana mu była tylko z relacji innych osób?

Na podstawie powyższego opisu można jednak podjąć próbę wytypowania prawdopodobnych lokalizacji lotniska. Na ilustracji 4 przedstawiono fragment wydanej w 1939 roku mapy *Topographische Karte* arkusz *Landeshut*, sporządzonej w skali 1:25.000^[65]. Na takim podkładzie naniesiono cztery okręgi wyznaczające dystans, odpowiednio 1, 2, 3 i 4 km, przy czym jako ich środek przyjęto fasadę krzeszowskiej bazyliki.

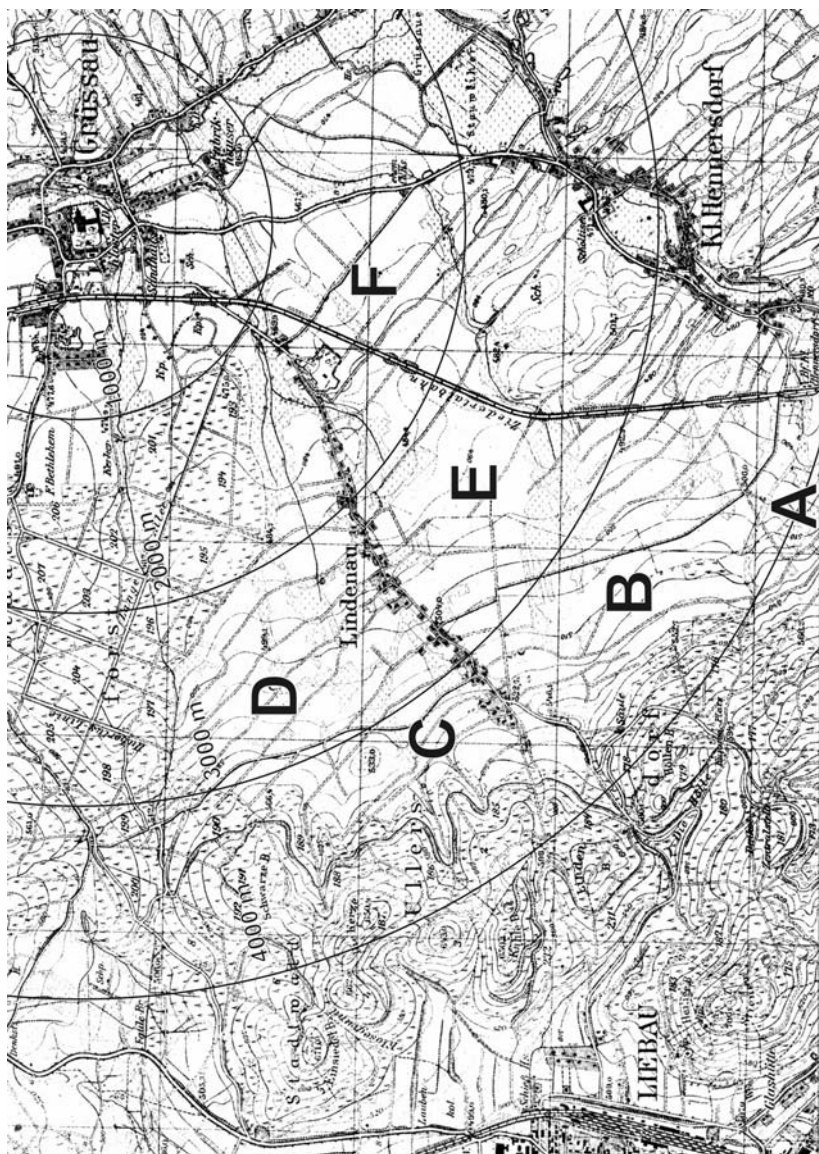
7 Jednakże ten sam autor w wydanej w 1974 roku książce [20] o takim samym tytule, również powołując się na inwentaryzację pomiarową z 1961 roku, podaje wysokość wież kościelnych równą 71,1 m.



Ilustracja 3: Poczówka z Lindenau Kreis Landeshut.

W odległości 4 km widzimy na mapie Góry Krucze (niem. *Rabengebirge*) i porastające je lasy. Literą A oznaczono jedyne tak oddalone miejsce, potencjalnie nadające się pod budowę lotniska polowego, znajduje się ono w pobliżu stacji kolejowej w Jawiszowie (niem. *Klein Hennersdorf*). Można jednak je wykluczyć, gdyż taka lokalizacja obiektu określona byłaby nazwą właśnie tej sąsiedniej miejscowości.

W odległości od 3 do 4 km od krzeszowskiego klasztoru możemy znaleźć pola uprawne po obu stronach Lipienicy. Literą C oznaczono obszary znajdujące się na północ od miejscowości, leżące na zboczach Lipowca (niem. *Linden Berge*), Miejskiej Górki (niem. *Kahle Berg*) oraz Skał Kierz (niem. *Die Kerze*). Teren ten można jednak wykluczyć z powodu znajdującego tutaj wzgórze o wysokości 533 m – powierzchnia wokół niego jest na tyle nierówna, że nie sposób byłoby tutaj wytyczyć lądowiska. Natomiast na południe od zabudowań Lipienicy, na zboczach Drążonej (niem. *Höllen Berg*), można znaleźć, przynajmniej na mapie, pola o powierzchni nadającej się na budowę lotniska – na ilustracji 4 obszar ten oznaczono literą B. Z kolei w odległości od 2 do 3 km od ówczesnego opactwa po obu stronach wioski dostrzegamy tereny nadające się do wykorzystania w rozpatrywanym przez nas celu. Rozległe pola uprawne na północ od Lipienicy rozciągają się tutaj od granicy zabudowy aż do doliny wcinającej się pomiędzy zbocza Czarnogóry (niem. *Schwarze Berg*) i Anielskiej Góry (niem. *Angenelli Berg*), obszar ten oznaczono literą D. Natomiast literą E opisano kolejną możliwą lokalizację, na polach pomiędzy Lipienicą i Jawiszowem – są one widoczne również na pocztówce przedstawionej na ilustracji 5. W odległości od 1 do 2 km od Krzeszowa także dostrzegamy duży, płaski teren F, pomiędzy linią kolejową a drogą do Jawiszowa. Jednak jest to już odległość zdecydowania odbiegająca od wspomnianych przez zakonnika „około 4 km”.



Ilustracja 4: Rozpatrywane lokalizacje lotniska z opisu Ambrosiusa Rose; jako podkładu użyto wydanej w 1939 roku mapy Topographische Karte arkusz Landeshut.

Dużą zaletą lokalizacji AEF jest bliskość linii kolejowej, która ułatwia zaopatrywanie lotniska w paliwo, uzbrojenie czy części zamienne. Jednak jeśli stacjonujące na lotnisku samoloty miałyby być w jakiś sposób maskowane, to bardziej odpowiednie byłyby obszary BCD, położone w bezpośrednim sąsiedztwie lasu.

Jednak czy po upływie ponad siedemdziesięciu lat uda się ustalić, które łąki i pola wykorzystywane były w czasie wojny na prowizoryczne lotnisko? Wydaje się, że bez bardziej szczegółowych opisów jednoznaczna lokalizacja tego obiektu nie będzie możliwa.



Ilustracja 5: Pola pomiędzy Lipienicą a Jawiszowem; przed 1945 r.

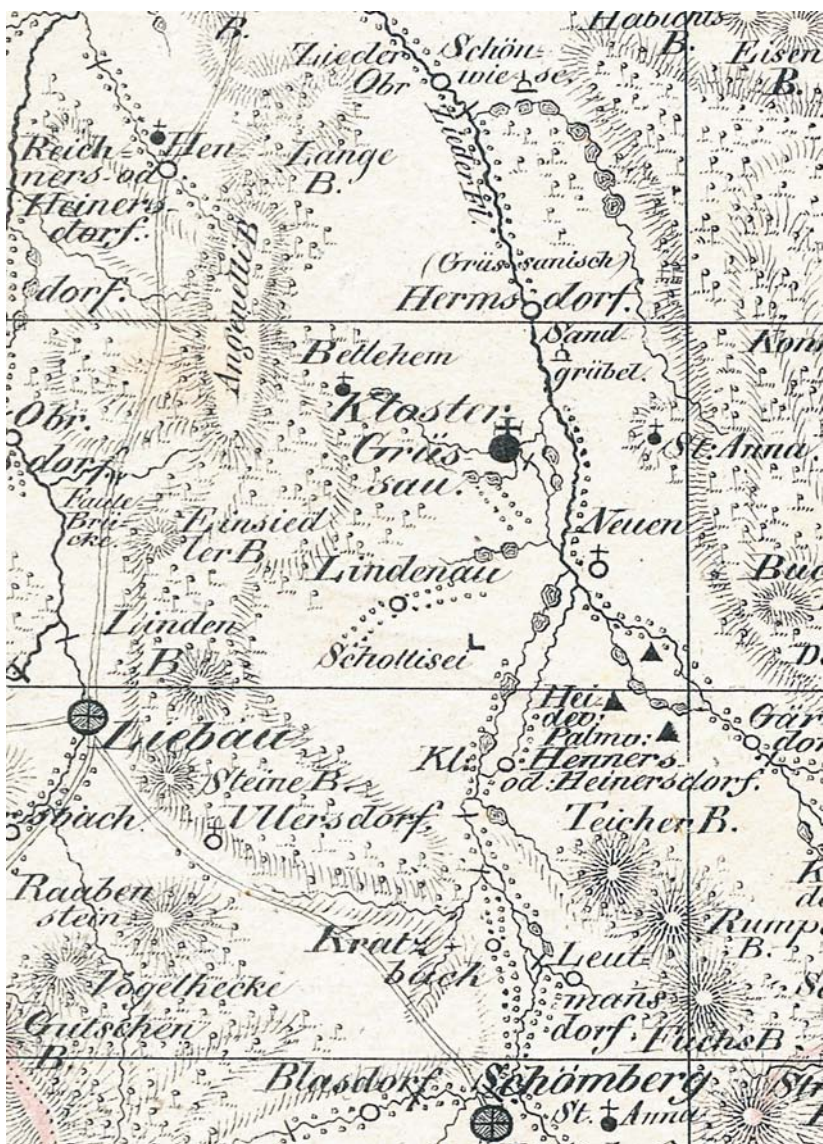
Relacja drugiego zakonnika

Poszukiwania informacji o budowanym w pobliżu Krzeszowa lotnisku naprowadzają mnie na relację kolejnego krzeszowskiego zakonnika. Inge Steinsträsser, autorka wydanej w 2009 roku książki *„Wanderer zwischen den politischen Mächten: Pater Nikolaus von Lutterotti OSB (1892-1955) und die Abtei Grüssau in Niederschlesien”*^[104], zawarła na stronie 205 następujący akapit: *„W Krzeszowie zakończył się strach przed ostatnią daremną decyzją nazistów, o budowie lotniska w bezpośrednim sąsiedztwie opactwa. Prawdopodobnie ofiarą akcji tej padłoby ważne przedsięwzięcie gospodarcze, jakim jest Benediktushof. Bez jego dochodów nie mógłby egzystować ani konwent, ani liczni uchodźcy. »W Hennersdorfie chcą oni wybudować lotnisko na polu Teichmann Scholzen, które ma zostać przeniesione ze Świdnicy. Miejmy nadzieję, że Benediktushof również nie musi wierzyć w to«”*⁸.

W przytoczonym ustępie znajduje się cytat, zaczynający się od słów *»W Hennersdorfie«*, który autorka książki opatrzyła przypisem z następującą uwagą: *„List Nicolausa von Lutterottiego do opata Alberta, Krzeszów, 2 kwietnia 1945 roku”*⁹. Zastanówmy się w tym miejscu, jakich ustaleń możemy dokonać na podstawie tej krótkiej wzmianki Steinsträsser oraz cytatu z listu Lutterottiego.

8 W oryginale: *„In Grüssau ging die Furcht um vor einer letzten sinnlosen Maßnahme der Nationalsozialisten, dem Bau eines Flugplatzes im unmittelbaren Umfeld der Abtei. Dieser Aktion wäre vermutlich der lebensnotwendige Ökonomiebetrieb, der Benediktushof, zum Opfer gefallen. Ohne dessen Erträge hätten der Konvent und die zahlreichen Flüchtlinge nicht existieren können. »In Hennersdorf wollen sie auf den Feldern des Teichmann Scholzen einen Flugplatz anlegen, der von Schweidnitz herverlegt werden soll. Hoffentlich muß nicht auch noch der Benediktushof irgendwie daran glauben«”*.

9 W oryginale: *„AW, NL Lutterotti, Briefe, Brief N.v.L. an Abt Albert, Grüssau, 2. April 1945, Emaustag, (handschriftlicher Vermerk Abt Albert, 28.1.1946 über Neresheim erhalten)”*.



Ilustracja 6: Fragment mapy Landeshuter-Kreis z 1829 roku, w pobliżu klasztoru Grüssau widzimy wioskę Hermsdorf oraz dwie miejscowości o nazwie zawierającej człon Heinersdorf.

Zwróćmy więc uwagę na wymienioną nazwę *Hennersdorf*. Wśród wiosek pobliskich krzeszowskiemu klasztorowi brak miejscowości o identycznej nazwie, natomiast trzy z nich określano niegdyś podobnie, co możemy zobaczyć na ilustracji 6, przedstawiającej fragment mapy *Landeshuter-Kreis* z roku 1829^[8].

W pierwszej kolejności możemy wykluczyć *Hermsdorf*. Wioska ta w 1945 roku już nie istniała, gdyż stała się ona integralną częścią Krzeszowa. Wcześniej jednak w powiecie kamiennogórskim istniały dwie wioski o takiej nazwie, gdyż dzisiejsze Jarkowice również nazywały się *Hermsdorf*. Aby uniknąć nieporozumień, krzeszowski *Hermsdorf* miał dodawane do nazwy właśnie określenie „krzeszowski” (niem. *Grüssauisch*¹⁰), natomiast nazwę Jarkowic uzupełniano wyrazem „miejske” (niem. *Städtisch*)^[92]. Jednak nawet współcześnie zdarzają się przypadki mylenia obu tych miejscowości, dla przykładu autorzy wydanego w 2016 roku „*Inwentarza archiwum opactwa benedyktynek w Krzeszowie na Śląsku*”^[79] w całej publikacji tłumaczą niemiecką nazwę „*Hermsdorf*” jako „*Jarkowice*”, co prowadzi do powstawania nieistniejących bytów, jak „*Pfarrei Grüssau-Hermsdorf*” = „*parafia Krzeszów-Jarkowice*”; miejscowości te oddalone są od siebie o blisko 20 kilometrów i parafia taka nigdy nie istniała.

Jednak w tym przypadku powinniśmy wykluczyć możliwość nieporozumienia związanego z pomyleniem nazw miejscowości *Hermsdorf* i *Hennersdorf*. Pomyłka jest co najmniej nieprawdopodobna, ponieważ autorem cytowanego listu jest Mikołaj Lutterotti, dziejopis opactwa krzeszowskiego, który był historykiem i „*niekwestionowanym autorytetem naukowym w zakresie przeszłości krzeszowskiego klasztoru*”^[7].

Pozostają nam więc dwie miejscowości o nazwie *Hennersdorf*, na mapie z ilustracji 6 opisano je jako „*Reich- Henners-*

10 Skoro już mowa o nieporozumieniach, to nawet na wspomnianej mapie *Landeshuter-Kreis* z roku 1829 nazwa ta już została zniekształcona, zamiast „*Grüssauisch*” widzimy tutaj „*Grüssanisch*”.

oder Heinersdorf” oraz „Klein Henner- oder Heinersdorf”. Pierwsza z nich to *Reich-Hennersdorf* (niem. *reich* = bogaty), występująca też niegdyś z przedrostkiem *gross* (pol. *wielki*), to dzisiejszy Przedwojów^[93]. Natomiast *Klein Hennersdorf* to przedwojenna nazwa dzisiejszego Jawiszowa. Przymiotnik *Klein* (pol. *mały*) używany był dla rozróżnienia obu miejscowości o tej samej nazwie^[92]. Sama nazwa *Hennersdorf* pochodzi od imienia *Heinrich* bądź *Henner*, uzupełnionego o przyrostek *-dorf* (pol. *wieś*).



Ilustracja 7: Poczłtówka z Klein Hennersdorf. Lewa ilustracja przedstawia dom, w którym Johann Teichmann prowadził gospodę; po prawej u góry ten sam budynek widziany z kierunku Olszyn.

Zarówno *Reichhennersdorf*, jak i *Klein Hennersdorf*, znajdowały się w sąsiedztwie klasztoru *Grüssau*, więc o której wiosce pisał Lutterotti? Aby to ustalić, należy zlokalizować majątek *Benediktushof* oraz osobę nazwaną *Teichmann Scholzen*. Poszukajmy więc człowieka o nazwisku *Teichmann*.

Z wydanej w 1938 roku książki adresowej powiatu kamiennogórskiego^[5] dowiadujemy się, że nikt o takim nazwisku nie mieszkał w ówczesnym Przedwojowie, a jedyny *Teich-*

mann w Krzeszowie (miejscowość *Hermsdorf* była już częścią *Grüssau*) był tkaczem (niem. *Weber*). Za to w Jawiszowie pod numerem 22 mieszkał *Bauer Josef Teichmann*, natomiast pod numerem 1 zamieszkiwali: prowadzący karczmę sądową restaurator *Johann Teichmann* oraz *Otto Teichmann*, opisany jako *Scholtiseibesitzer*. Określenie to tłumaczone jest przez niemiecko-polski glosariusz dawnych zawodów i statusów^[76] jako „właściciel sołectwa, status”. Przy czym *Otto Teichmann* nie był sołtysem (niem. *Schulze*), gdyż funkcję tę pełniły wówczas w Jawiszowie inne osoby, określane jako *Amtsvorsteher* (pol. *naczelnik*) oraz *Bürgermeister* (pol. *burmistrz*).



Ilustracja 8: Co ciekawe na zachodniej elewacji budynku dawnej stacji kolejowej w Jawiszowie do czasów współczesnych zachował się niemieckojęzyczny napis Klein Hennersdorf; czerwiec 2005.

Najobszerniej termin *Scholtiseibesitzer* tłumaczą autorzy opisu dziejów i gospodarki Uniemyśla, wioski należącej przed 1810 rokiem, tak jak i Jawiszów, do krzeszowskich cystersów: „Utrzymanie nadzwyczajnej pozycji ekonomicznej sołtysów aż do wieku XIX spowodowało zapewne, że jeszcze 50 lat temu ich spadkobiercy używali – w odróżnieniu od innych gospodarzy – tradycyjnego tytułu *Scholtiseibesitzer*. Z tym zjawiskiem w byłych dobrach krzeszowskich łączy się jeszcze jedno – utrzymanie do wieku XX nazwy sołtys w słowiańskim (*Scholtis*), a nie niemieckim (*Schulze*) brzmieniu. Być może tłumaczy to konserwatyzm panujący w terminologii używanej przez ad-

ministrację klasztorną, a może jest świadectwem wpływów czechskich?”^[18]

Jak jednak przetłumaczyć użyte przez Lutterottiego określenie *Scholzen*? Nie jest to ani *Schulze*, ani *Scholtis*. W wydany w 1812 roku *Słowniku języka polskiego*^[47] Samuel Linde przywołuje dla hasła „szołtys – sołtys”, oprócz niemieckiego słowa *Schulze*, również średniowieczne *scholta*, jednak w dalszym ciągu nie odkrywamy znaczenia określenia *Scholzen*. Wydaje się, że wyraz ten mógł powstać poprzez błędne odczytanie jego liter z listu, na jaki powołuje się Inge Steinsträßer – być może list ten był w tym miejscu mniej czytelny lub też nawet sporządzony pismem odręcznym. Jednak w „*Inwentarzu archiwum opactwa benedyktynek w Krzeszowie na Śląsku*”^[79] znajdziemy dokument „*VI/10 Der Groß Teich bey Scholzen in Klein Hennersdorf, 18. Jh., 34,8 × 44*”, którego nazwę przetłumaczono jako „*Duży staw koło sołtysa w Jawiszowie*” – tak więc można również podejrzewać, że ówczesny język niemiecki, lub też jego lokalny dialekt, dopuszczał takowy zapis¹¹. Mając na uwadze powyższe można więc przyjąć, że w tekście Lutterottiego mowa o właścicielu gospodarstwa sołeckiego. Ta sama książka adresowa z 1938 roku^[5] informuje, że w Jawiszowie pod numerem 25 znajdował się majątek „*Benediktushof, dzierzawa opactwa krzeszowskiego*” (niem. *Pächter Abtei Grüssau*). Pod tym samym adresem wymienieni są posiadacze ziemscy (niem. *Gutsbesitzer*); w roku 1911^[3] Franz Hoffmann, natomiast w 1925 roku^[4] Josef Hoffmann. Ten sam Josef Hoffmann mieszkał tutaj również w roku 1938^[5], określony był wówczas jednak jako *Bauer*.

11 Przemawia za tym też nazwa pobliskiego szczytu w Górach Kruczych; dzisiaj -
sza „*Sołtysia*” przed wojną nazywała się „*Scholzen Berg*” [103]s. 198.



*Ilustracja 9:
Klasztor ss. benedyk-
tynek w Krzeszowie,
syn autora analizuje
archiwalne mapy Ja-
wiszowa i Czadrowa;
sierpień 2017.*

Z najdokładniejszym, polskojęzycznym opisem folwarku *Benedictushof* spotkałem się w pracy „*Benedyktyni w Krzeszowie w latach 1919-1931*”^[74], gdzie Krystian Michalik wspomina między innymi: „*Podstawowym źródłem utrzymania opactwa benedyktyńskiego był folwark, utworzony w pobliskim Jawiszowie. Stał się on własnością klasztoru w 1928 roku i posiadał powierzchnię 240 morg. Dnia 31 października zawarto umowę dzierżawczą na 15 lat z Josephem Hoffmannem i jego siostrą*”. Z kolei Ambrosius Rose w „*Kloster Grüssau*”^[89] opisuje „*przejęcie Hoffmann-Gutes w pobliskim Jawiszowie, które zostały przeniesione na zarząd klasztoru jako »Benediktushof« na zasadzie dzierżawy (...)*”¹². W archiwum opactwa benedyktynek w Krzeszowie do dzisiaj zachowane są dokumenty związane z przebudową budynków wchodzących w skład *Benedictushof*, przy czym autorzy „*Inwentarza archiwum opactwa benedyktynek w Krzeszowie na Śląsku*”^[79] tłumaczą nazwę tego majątku jako „*Benedictushof – Dwór Benedykta*” lub też „*St. Benediktushof – Dwór św. Benedykta*”.

12 W oryginale: „(...) Übernahme des »Hoffmann-Gutes« im nahen Kleinhennersdorf, das seit dem Passionssonntag 1928 als »Benediktushof« pachtweise in die Verwaltung des Klosters übergang”.

Jednak w tym samym opracowaniu natrafiamy również na bardzo obiecujący dokument o nazwie „*Katasterkarte der Gemeinde Klein Hennersdorf, Landeshut, den 2.7.1929*” (pol. *mapa katastralna gminy Jawiszów, Kamienna Góra*). Czy na podstawie takiej mapy udałoby się ustalić dokładną lokalizację pól należących do Teichmanna? Niestety wspomniana mapa katastralna Jawiszowa^[62] nie pozwoli nam określić położenia tych dóbr, gdyż jak się okazuje, została ona sporządzona na (co najmniej) dwóch arkuszach (*Kartenblatt 1 i 2*), natomiast w archiwum zachował się tylko jeden z nich, przedstawiający północną część miejscowości. Znajdujemy tutaj jednak pola należące do Josefa Hoffmanna, sąsiadujące z gruntami Ottilie Hoffmann – być może jego siostry? Szacunkowa powierzchnia działek należących do tych Hoffmannów to 60 ha, co odpowiadałoby powierzchni majątku *Benedictushof* (240 morgów = ok. 61,3 ha)

Na ilustracji 10 przedstawiono przybliżone położenie pól należących, według mapy katastralnej, do Josefa i Ottilie Hoffmannów, przy czym lokalizacja została przeniesiona na podkład z mapy *Meßtischblatt* z 1907 roku^[63]. Graniczyły one na południu z gruntami Hugo Heinzela oraz Josefa Burkerta. Można podejrzewać, że następne grunty, należące do Otta Teichmanna, znajdowały się przy widocznych na mapie zabudowaniach sołectwa, opisanych tutaj jako *Scholtisei*.

Podjęta w tym rozdziale próba szczegółowej analizy kilku zdań z książki Inge Steinsträßer o tyle przybliżyła nas do poznania lokalizacji lotniska, że pozwala nam wykluczyć obszary AEF z mapy przedstawionej na ilustracji 4. Rodzą się jednak drobne wątpliwości i nasuwają pewne pytania.



Ilustracja 11: Fragment przedwojennego zdjęcia przedstawiającego widok z wieży kościelnej w stronę Jawiszowa. Na pierwszym planie, tuż za murem kościelnym, nieistniejąca współcześnie piekarnia. Ostatni budynek w Krzeszowie to kościół ewangelicki; potem droga wije się do Jawiszowa, gdzie pierwsze zabudowania po jej prawej stronie to właśnie Benedictushof, na zachód od tych zabudowań znajdują się grunty Hoffmannów.

Po pierwsze, Lutterotti wspomina jedynie o planach budowy lotniska na gruntach Teichmanna, jak wynika z kontekstu, zapewne niezrealizowanych. Jednak wzmianka ta pojawia się zaledwie jako wyraz troski o zlokalizowane w Jawiszowie źródło utrzymania benedyktynów – zakonnik nie stwierdza, że lotnisko nie powstało. To Steinsträßer sugeruje, że zarządzenie o budowie lotniska w pobliżu klasztoru było daremną decyzją, która zakończyłaby się być może utratą źródła dochodu zakonników. Dlaczego Lutterotti nie wspomina, że lotnisko było jednak budowane w sąsiedniej wiosce? Można przyjąć, że po prostu o tym nie wiedział. Być może pierwotnie rzeczywiście był plan, aby to jawiszowskie pola stały się miejscem budowy, o czym mogli zostać poinformowani ich właściciele. Jeśli z jakiegoś powodu wybrano inną lokalizację, to zapewne nikt nie informował mieszkańców o nowym usytuowaniu wznoszonego obiektu.

Natomiast jeśli Lutterotti rzeczywiście nie wiedział o lotnisku budowanym w Lipienicy, to skąd miał wiedzę o tym inny zakonnik z tego samego zgromadzenia? Wytlumaczeniem wydają się daty powstania obu tekstów. Otóż Steinsträßer cytuje list napisany przez Lutterottiego 2 kwietnia 1945 roku, wówczas być może zakonnicy rzeczywiście nie posiadali jeszcze wiedzy o dokładnej lokalizacji lotniska – była to bądź co bądź inwestycja militarna, więc zapewne na tyle tajna, na ile było ją można ukryć przed niepowołanymi oczami. Należy też zwrócić uwagę na fakt, że Lutterotti był obywatelem włoskim – jako obcokrajowca inwigilowało go Gestapo, a niektórą jego korespondencję poddawano cenzurze^[104] – w związku z tym może starał się unikać w cytowanym już liście zbytniego rozbudowywania tematów militarnych?

Z kolei Ambrosius Rose swój tekst opublikował 40 lat po wojnie, tak więc mógł rozmawiać w międzyczasie z wieloma osobami posiadającymi wiedzę o lipienickim lotnisku.



*Ilustracja 12: Fragment zdjęcia satelitarnego z maja 2017 roku, strzałkami oznaczono odcinający się fragment na jednolitym polu, czyżby był to ślad po poszukiwanym lotnisku? Jednak przeczy temu relacja Lutterottiego.
Źródło podkładu: Google Earth*

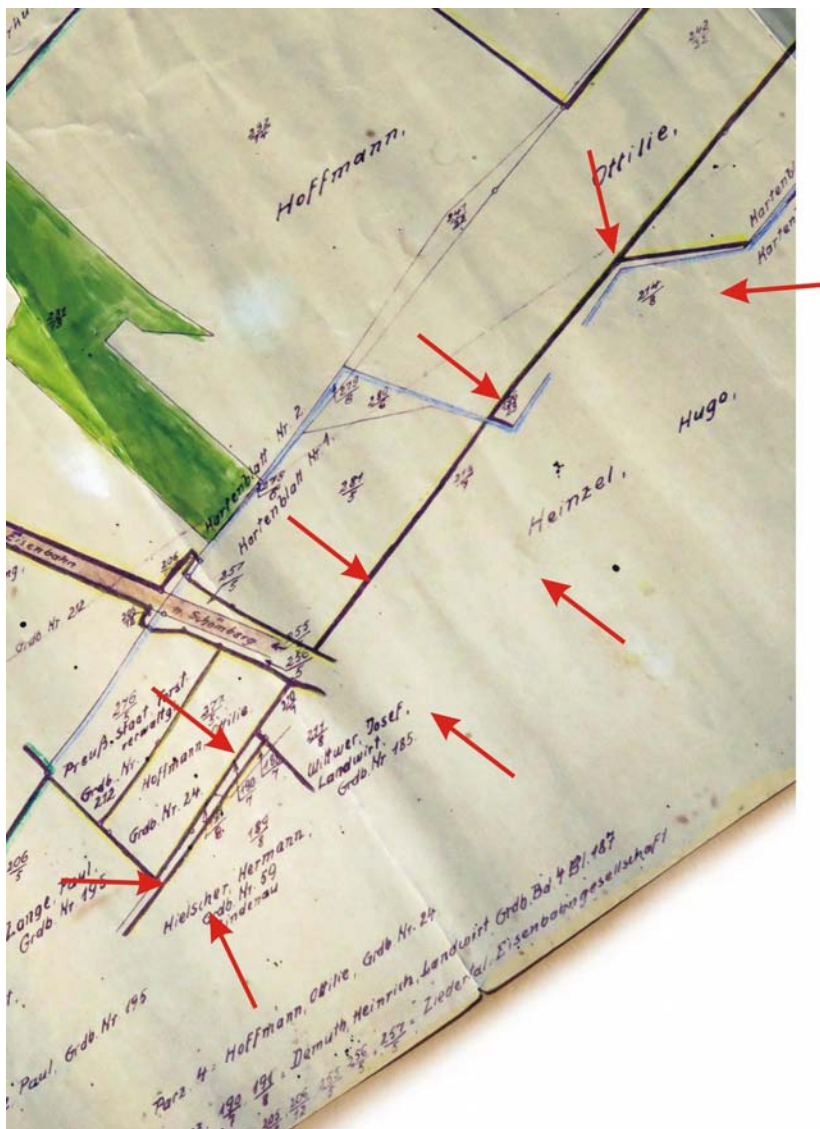
Choć już wykluczyliśmy pola pomiędzy Lipienicą a Jawiszowem, to jednak przyglądając się im uważnie można wypatrzyć¹³ tutaj miejsce warte analizy. Na jednym z nich, w całości obsianym jakimś zbożem, wyraźnie odcina się kilkudziesięciometrowej szerokości pas. Jest on zbyt krótki jak na lotnisko, lecz jego kontynuację można dostrzec po drugiej stronie linii kolejowej. Czy oby nie jest to pozostałość po poszukiwanym lotnisku? Wprawdzie Lutterotti zaprzecza jego istnieniu w Jawiszowie¹⁴ a Rose podaje znacznie większą odległość, to jednak warto spróbować ustalić pochodzenie tego obiektu, przedstawionego na ilustracji 12.

Zglądając do współczesnych map katastralnych łatwo ustalić, że olbrzymie pole z „podejrzany” pasem w rzeczywistości składa się z kilku mniejszych działek, przy czym krawędzie wspomnianego pasa pokrywają się z brzegami działki geodezyjnej numer 56. Natomiast na ilustracji 13 przedstawiona została próba lokalizacji tego pasa na mapie katastralnej Jawiszowa z 1929 roku^[62]. Również i tutaj zauważymy nałożenie się jego krawędzi na granice działek, niestety dostrzeżemy je tylko częściowo, gdyż południowa granica znajduje się na drugim, niedostępnym nam arkuszu mapy.

Tak więc można przyjąć, że pas gruntu uprawiany przez dziesięciolecia (a może stulecia?) jako osobna parcela, włączony dawno temu do wspólnej uprawy z przyległymi działkami, być może jeszcze w czasie działającego w Jawiszowie Państwowego Gospodarstwa Rolnego, w dalszym ciągu zachował swoją odrębność. Dostrzegalna odmienność kolorystyki szaty roślinnej jest najprawdopodobniej odzwierciedleniem dawnych granic tej parceli.

13 Miejsce to umknęło moim oczom, dostrzegłem je dopiero wówczas, gdy Mikołaj Kostyrko zwrócił mi na nie uwagę, za co bardzo dziękuję.

14 Lokalizacja ta przylega do opisanego wcześniej majątku *Benedictushof*.



Ilustracja 13: Na przedwojennej mapie katastralnej Jawiszowa północna krawędź „podejrzanego” obszaru pokrywa się z dawnymi granicami działek geodezyjnych; przebiegu ówczesnej południowej krawędzi nie znamy, gdyż znalazła się ona na sąsiednim arkuszu mapy.

Źródło: Katasterkarte der Gemeinde Klein Hennersdorf, 1929

Prace ziemne na lotnisku

Na kolejny ślad lipienickiego lotniska natrafiamy w informatorze „*Filie obozu koncentracyjnego Gross-Rosen*”^[21], gdzie w opisie „*Frauenarbeitslager Liebau*” (pol. *kobięcy obóz roboczy Lubawka*), autorstwa Barbary Sawickiej, znajdujemy



*Ilustracja 14:
Dwa takie domy znajdziemy przy ul. Mickiewicza w Lubawce; listopad 2017. Czy są to zachowane do dzisiaj budynki pokoszarowe w których mieścił się FAL Liebau?*

informację: „*W ostatnich tygodniach funkcjonowania obozu więźniarki skierowano do prac ziemnych przy budowie lotniska w okolicach wsi Lindenau (Lipienica)*”. Ta sama książka dostarcza nam również informację, że obóz ten założono w 1944 roku na obrzeżach Lubawki, przy obecnej ulicy Mickiewicza, miał się on składać z dwóch budynków pokoszarowych i jednego dużego baraku. Obóz podlegał administracyjnie *SS-Kommando Trautenau* z siedzibą w *Parschnitz*, przebywało w nim około 500 więźniarek – Żydówek, przywiezionych tutaj z *KL Auschwitz*, przy czym 10 zmarłych kobiet pochowano w sąsiedztwie miejscowego cmentarza. Kobiety pracowały przy produkcji gąsienic do czołgów i łańcuchów antypoślizgowych na koła (w *Nordland GmbH*), przy produkcji skrzynek na amunicję (w dawnej fabryce mebli Kurta Laske) oraz przy pro-

dukcji części samolotowych (w *Heinz Wendt Maschinenfabrik*). Obóz ten nie był ewakuowany przed zakończeniem wojny, a więźniarki zostały uwolnione przez żołnierzy radzieckich 8 maja 1945 roku^[21].

Z kolei Jan Lubieniecki w książce „Z dziejów Ziemi Kamiennogórskiej”^[50] stwierdza, że „obóz w Lubawce (*Frauenarbeitslager*) mieścił się za stadionem sportowym”, lokalizacja taka odpowiada „obecnej ulicy Mickiewicza”.



Ilustracja 15:
Pomnik wzniesiony na lubawskim cmentarzu przez Towarzystwo Społeczno-Kulturalne Żydów w Polsce; listopad 2017.

Na lubawskim cmentarzu zobaczymy dziś między innymi dwa zbiorowe groby wojenne; jeden z nich opisano: „*Izak Maria – Moskowitz Jarolta – David Regina – Merskowitz Sangorno – Cohen Tet – Braune Ewa – Fried Valeria – zamordowane przez zbirów hitlerowskich w latach 1944-1945 – cześć ofiarom hitleryzmu – pomnik wzniesiony przez Towarzystwo Społeczno-Kulturalne Żydów w Polsce*”¹⁵.

W informatorze, jako jedno ze źródeł na temat tego podoboju, podano artykuł Alfreda Koniecznego „*Kobiety w obozie koncentracyjnym Gross-Rosen w latach 1944-1945*”^[38], dlatego też idziemy tym tropem. Po lekturze tego wydanego w 1982 roku tekstu dowiadujemy się, oprócz znanych nam już wcze-

15 Przy czym na pomniku wymieniono 7 nazwisk, natomiast literatura [21] wspomina o 10 pochowanych tutaj więźniarkach.

śniej faktów, że pierwszy transport więźniarek przybył tutaj 19 września 1944 roku. W najbardziej interesującym nas temacie znajdujemy tylko małą wzmiankę: „Część kobiet pracowała także przy budowie lotniska, jeszcze inna grupa na roli”.



Ilustracja 16: Brama obozu Gross-Rosen; listopad 2017. Więźniarki lubawskiej filii tego obozu nigdy tutaj nie przebywały – do Lubawki trafiły bezpośrednio z KL Auschwitz.

Muzeum Gross-Rosen wydało w 2011 roku niemieckojęzyczną książkę „Frauen im Konzentrationslager Gross-Rosen in den Jahren 1944-1945”^[36] tegoż samego autora. Jednak zdanie dotyczące lotniska w Lipienicy jest tutaj dosłownym tłumaczeniem tekstu opublikowanego 29 lat wcześniej¹⁶. Natomiast wydana przez Państwowe Muzeum Gross-Rosen publikacja „KL Gross-Rosen”^[37], również autorstwa Alfreda Koniecznego, zaledwie wymienia w dwóch akapitach istnienie

16 Brzmi ono tutaj: „Ein Teil der Frauen arbeitete auch beim Bau eines Flugplatzes; noch eine weitere Gruppe in der Landwirtschaft”.

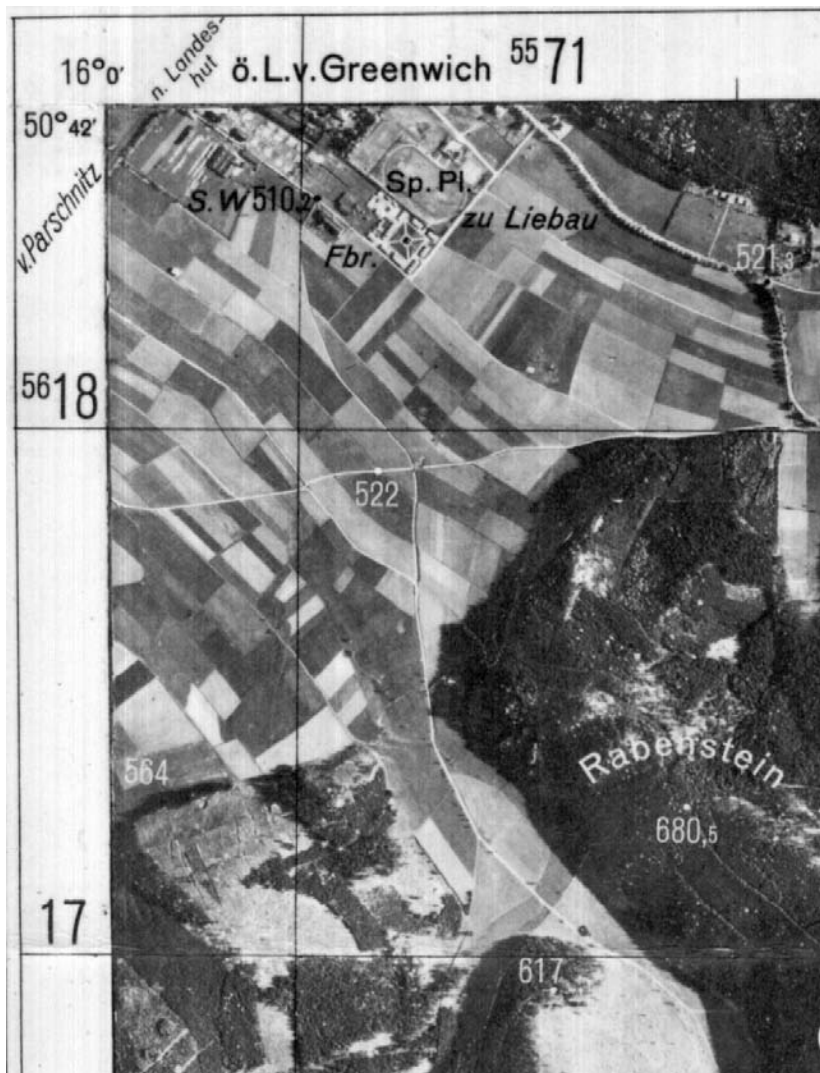
podobożu w Lubawce i nie wnosi na jego temat nowych informacji.

Anglojęzyczna książka Belli Gutterman^[29], opisująca życie w systemie obozów *Gross-Rosen*, w charakterystyce podobożu „*Liebau camp*” zawiera zdanie: „*A few were put to hard labor in preparing land for the establishment of an airfield*” (pol. *część została skierowana do ciężkiej pracy przy przygotowywaniu gruntów do założenia lotniska*), jednak wśród literatury tej książki znajdujemy pozycję Alfreda Koniecznego „*Kobiety w obozie koncentracyjnym Gross-Rosen*”, tak więc jest to zapewne kolejne echo tego samego źródła.



Ilustracja 17:
Tablica z 2007 roku z nazwą lubawskiego obozu (*Liebau*), umieszczona na skrzydle pomnika-mauzoleum wybudowanego w 1953 roku w byłym KL *Gross-Rosen*; w dobudowanych w 1985 roku skrzydłach umieszczono ziemię pobraną z terenu byłych podobożów. Za murem widoczna wieża strażnicza oraz komin krematorium polowego; listopad 2017.

Prawdopodobnie następny przykład tekstu czerpiącego z tego samego opracowania Alfreda Koniecznego to książka Anety Małek „*Praca w systemie KL Gross-Rosen*”^[53]. Przy opisie podobożu „*Liebau*” przytoczona jest podobna informacja: „*Poza tym grupy kobiet pracowały przy budowie lotniska, przy pracach polowych, a także na rzecz kolei państwowych*”.



Ilustracja 18: Południowe przedmieścia Lubawki na fotomapie [67] opracowanej na podstawie zdjęcia z 1939 roku; na południowy-zachód od placu sportowego (tutaj „Sp. Pl.”) widoczne zabudowania przy dzisiejszej ul. Mickiewicza: baraki obozu RAD dookoła kwadratowego placu z charakterystycznymi ścieżkami po przekątnych, zabudowania fabryczne oraz dwa wolnostojące budynki (też baraki?) na północ od drogi, w pobliżu linii kolejowej Parschnitz–Landeshut.

Mieczysław Mołdawa w książce „Gross-Rosen. Obóz koncentracyjny na Śląsku”^[77] jedynie wymienia istnienie obozu „Löbau vel Libau”, identyfikując go jako prawdopodobny podobóz z 1944 roku w Lubawce. Natomiast Józef Gielo w wydanej w 1970 roku książce „Gross-Rosen”^[25] wcale nie wylicza podobozu z Lubawki, najbliższy Lipienicy jest tutaj opisany „Arbeitslager Landeshut”.



Ilustracja 19: Fragment pocztówki z Liebau, dostrzegamy tutaj zabudowania za placem sportowym – baraki wokół prostokątnego placu ze ścieżkami po przekątnej – mieścił się w nich obóz RAD; lubawska filia Gross-Rosen znajdowała się prawdopodobnie tuż za lewą krawędzią kadru.

Źródło: lubawka.jimdo.com

Podążając cały czas tropem lubawskiego obozu, przeglądamy kolejne książki i szukamy nowych informacji. W „Monografii historycznej miasta Lubawka”^[28] czytamy: „W końcu 1944 roku powstał tutaj obóz pracy. Pierwszy transport przybył we wrześniu z Oświęcimia, a następny z Węgier. Obóz przewidziano na 550 osób, w którym głównie umieszczone zostały Żydówki. Zatrudniano je przy produkcji skrzynek

amunicyjnych, części lotniczych, czołgowych gąsienic, a także przy budowie lotniska i pracach rolnych”. Tom 8 „Słownika geografii turystycznej Sudetów”^[102] w haśle „Lubawka” wzmiankuje: „W końcu 1944 r. urządzono obóz pracy – filię Gross-Rosen, w którym przebywało ponad 500 Żydówek przywiezionych z Oświęcimia”.



Ilustracja 20: Fragment kolejnej pocztówki z przedwojennej Lubawki – tym razem poza kadr wychodzi plac sportowy, natomiast widoczny jest odcinek ul. Mickiewicza aż do linii kolejowej, niestety jakość reprodukcji uniemożliwia dostrzeżenie detali. Źródło: lubawka.jimdo.com

Opracowany przez Główną Komisję Badania Zbrodni Hitlerowskich w Polsce informator encyklopedyczny „Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945”^[78] w haśle „Rogoźnica”, jako podobóz obozu koncentracyjnego Gross-Rosen, wymienia: „Arbeitslager Liebau; podobóz kobiecy. Założony 14 IX 1944, zlikwidowany 8 V 1945; przebywało tu kilkaset kobiet”. W większości są to informacje już nam znane, jedynie w „Tajemniczej Antonówce”^[49] Jana Lubienieckiego odnotowano przekaz, jakoby „do pracy w »podziemnej« prochowni w Antonówce przywożono Żydówki z Lubawki”.

Jak widać kolejne próby znalezienia dodatkowych szczegółów dotyczących budowy lipienickiego lotniska przez więźniarki z lubawskiej filii Gross-Rosen nie przyniosły rezultatów. Należało więc wrócić do opisu „Frauenarbeitslager Liebau” w informatorze „Filie obozu koncentracyjnego Gross-Rosen”^[21]. Jako źródła, poza wspomnianym już tekstem Alfreda Koniecznego, wymieniono tutaj również „1/ Listy transportowe oraz wykazy imienne więźniarek FAL Liebau, 2/ Akta procesowe przeciwko członkiniom załogi FAL Liebau, 3/ Kopie zeznań byłych więźniarek (oryginały w BAL¹⁷)”.



Ilustracja 21: Poczta opisana jako Liebau i. Rsgb. R.A.D. Abtlg. 5/103 „Sudetenland” nie pozostawia wątpliwości, że w barakach dookoła charakterystycznego placu za boiskiem znajdował się obóz RAD.

Źródło: lubawka.jimdo.com

Analiza materiałów archiwalnych znajdujących się w zbiorach Muzeum Gross-Rosen wydawała się jedyną drogą umożliwiającą dotarcie do interesujących kolejnych szczegółów. Jednak czy nie będzie to poszukiwanie igły w stogu siana?

17 Zgodnie z zamieszczonym w publikacji wykazem skrótów „BAL = Bundesarchiv Ludwigsburg”.

Jaka jest objętość archiwaliów dotyczących Lubawki? Możliwe, że niektóre zeznania sporządzone są pismem odręcznym, być może nawet w językach ojczystych więźniarek ...

A gdyby tak zwrócić się z zapytaniem bezpośrednio do autorki wspomnianego opisu? Pani Barbara Sawicka jest Kierownikiem Działu Naukowo-Badawczego w Muzeum *Gross-Rosen* i, jak przekonałem się osobiście, nie pozostawiła mojego pytania bez odzewu. W odpowiedzi na wysłane zapytanie mogłem przeczytać między innymi: „*Informację o tym, że*



Ilustracja 22: Pola na północ od Lipienicy wcinają się tak głęboko w las, że uzasadnione byłoby użycie określenia „polana”; wrzesień 2017.

lotnisko było budowane w okolicy wioski Lindenau zawarła w swojej relacji, pochodząca z Holandii, więźniarka filii KL Gross-Rosen w Liebau. Napisała, że plantowały pod lotnisko wielką łąkę w pobliżu Lindenau (...) Fragmenty wspomnień Ronnie Goldstein-van Cleef mamy w kserokopii w naszej bi-

*bliotece pod sygn. B/558/53 Br*¹⁸. Wreszcie jakieś nakierowanie na pierwotne źródło informacji, być może wspomniano tam o lokalizacji tej łąki bądź też zawarto dodatkowe szczegóły? W tym miejscu chciałbym podziękować Pani Barbarze Sawickiej za okazaną pomoc oraz umożliwienie mi zapoznania się z kopią wspomnień Ronnie Goldstein-van Cleef. Jak się okazuje, materiały te^[26] są częścią dokumentów stanowiących fragment przygotowywanej „Wystawy Holenderskiej”, stałej ekspozycji znajdującej się w Muzeum Auschwitz-Birkenau. Czytamy tutaj: „W marcu 1945 r. przerwano dostawę materiałów. Wtedy przyszło im do głowy, że mamy wybudować lotnisko. W Lindenau, 15 km dalej. Szliśmy przez góry pod eskortą esesmanów uzbrojonych w karabiny i wtedy pomagałyśmy sobie wzajemnie, bo było wśród nas też trochę starszych osób, które nie były w stanie tego przejść o własnych siłach. Szliśmy do ogromnej polany, którą musiałyśmy wyrównywać”. „Słownik języka polskiego”^[101] podaje następującą definicję pojęcia „polana”: „miejsce w lesie nie zadrzewione, porośnięte trawą, łąka otoczona lasem”. Na przedwojennych mapach brak jednak w okolicy tak dużej polany, a pozyskiwanie terenu na pas startowy poprzez karczowanie lasu wydaje się zdecydowanie zbyt pracochłonne i z racji ówczesnej presji czasu mało prawdopodobne. Zapewne wykorzystano w tym celu jakieś pola i łąki leżące w bezpośrednim sąsiedztwie lasu, z tego powodu pojawia się określenie „polana”.

Są to kolejne wzmianki dotyczące lokalizacji lotniska w Lipienicy, niestety w dalszym ciągu nie pozwalają one na jego precyzyjne zlokalizowanie. Jednak pojawiające się określenie „polana” sugeruje, że lotnisko było budowane najprawdopodobniej w bezpośrednim sąsiedztwie lasu, co przemawia za wykluczeniem obszarów AEF. Na liście przypuszczalnych lokalizacji pozostają w dalszym ciągu tylko dwa miejsca, oznaczone wcześniej literami B i D.

18 Fragment korespondencji e-mail z dnia 1 sierpnia 2017 roku.

Należy w tym miejscu zwrócić uwagę na fakt, że o ile prowizoryczne lotnisko polowe, wspomniane przez Ambrosiusa Rose, mogło być zorganizowane na łąkach, więc być może nie spowodowało żadnej zmiany ukształtowania terenu, to teraz dowiadujemy się o prowadzonych na lądowisku pracach ziemnych. Musiały one zmodyfikować powierzchnię gruntu, być może zmiany te zachowały się nawet do dziś – dlatego też duże nadzieje pokładałem w zdjęciach lidarowych¹⁹ tego terenu. Dokładnie przeanalizowałem wszystkie wcześniej opisane lokalizacje i ... nie udało mi się wypatrzyć żadnych obiecujących śladów.

Razem z synem wybraliśmy się też na „wizję lokalną”, aby na miejscu ocenić najprawdopodobniejsze lokalizacje B i D. O ile pola pod lasem na południe Lipienicy, opisane literą B, wcale nie wyglądają tak źle na mapie, to będąc na miejscu wyraźnie widać, że w bezpośrednim sąsiedztwie lasu brak tutaj wystarczająco równej przestrzeni na wytyczenie pasa startowego.

Natomiast pola na północ od wioski, oznaczone wcześniej literą D, ciągną się tak daleko w las, że ich koniec jest już z trzech stron otoczony lasem. Zresztą stojąc na samym końcu pól, plecami do lasu, widząc drzewa po prawej i lewej stronie, tracimy z oczu Kotlinę Krzeszowską, a w oddali dostrzegamy jedynie drzewa porastające odległe wzgórze, co przedstawiono na ilustracji 22. Drzewa dostrzegamy dookoła nas – jesteśmy więc na polanie. Wprawdzie granica lasu na przedwojennych mapach ma tutaj nieco odmienny przebieg niż współcześnie, jednak miejsce to musiało wyglądać w czasie wojny podobnie.

19 Lidar (ang. Light Detection and Ranging) to urządzenie działające podobnie jak radar, ale korzystające ze światła lasera zamiast mikrofal; zdjęcia lidarowe większości obszaru Polski dostępne są na stronie <http://geoportal.gov.pl>

Choć ogólnie lokalizacja ta wygląda obiecująco, to jednak wątpliwości pozostają. Po pierwsze „nasza” polana w żaden sposób nie mogła być fragmentem pasa startowego, ponieważ jest ona zbyt krótka, natomiast zlokalizowane dalej rozległe pola uprawne, widoczne na ilustracji 23, znajdują się za „przełamaniem” terenu. Zastanawiająca jest też odległość podana przez Ronnie Goldstein-van Cleef: „15 km dalej”, natomiast



Ilustracja 23: Ogólny widok pól na północ od Lipienicy, zdjęcie wykonane ze zboczy Czarnogóry w kierunku Krzeszowa; wrzesień 2017.

opisywana polana znajduje się zaledwie 4 km w linii prostej od lubawskiego obozu. Wprawdzie nie znamy trasy, jaką więźniarki chodziły na plac budowy, jednak można jej długość oszacować na maksymalne 6 lub 7 km, czyli dwa razy mniej niż u Goldstein-van Cleef. Jednak jestem przekonany, że gdybym to ja przeszedł dzisiaj tę trasę bez mapy, to nie umiałbym podać jej dokładnej długości. Nie sposób więc wymagać, aby

poganiane przez esesmanów i znajdujące się na skraju wyczerpania więźniarki były w stanie bezbłędnie określić rzeczywisty dystans.

Wydaje się więc, że udało się ustalić najbardziej prawdopodobną lokalizację lipienickiego lotniska opisywanego przez Ambrosiusa Rosę i Ronnie Goldstein-van Cleef. Jeśli rzeczywiście lotnisko powstawało w latach wojny na tych polach, to wydaje się oczywistym, że ponad siedemdziesiąt lat miało prawo skutecznie zatrzeć wszelkie ślady. Jeśli w czasie prac zniwelowano fragmenty rowów melioracyjnych, to być może po wojnie musiano je ponownie przekopać; zarówno miedze pomiędzy polami przez dziesięciolecia mogły znowu się pojawić.

Okazuje się jednak, że jest szansa na dokładne ustalenie miejsca, gdzie powstawał pas startowy!



Ilustracja 24: Po lewej stronie przedwojennej pocztówki dostrzeżemy pola opisane wcześniej jako obszar D – jest to jaśniejszy pas nieporośnięty drzewami, już za pierwszym lasem, ale jeszcze przed Górami Kruczymi.

Pas utwardzany kamieniem

Ponieważ autorzy opisanych wcześniej materiałów dotyczących Ronnie Goldstein-van Cleef^[26] zamieścili na końcu opracowania wykaz wykorzystanej literatury, toteż dwie wskazane tam książki stają się kolejnym punktem wyjścia do dalszych poszukiwań. Pierwsza z nich, autorstwa Saar Roelofs, to wydana w języku holenderskim „*Nog altijd. Ronnie Goldstein-van Cleef over jeugd, verzet, concentratiekampen en het leven daarna*”^[87] (pol. *Stale jeszcze. Ronnie Goldstein-van Cleef o młodości, ruchu oporu, obozach koncentracyjnych i życiu po tym*)²⁰. Na stronie 93 znajdujemy tutaj interesujący nas fragment²¹, z którego dowiadujemy się, że w marcu 1945 roku ustały dostawy materiałów i więźniarki musiały pomagać przy budowie lotniska. Każdego dnia, pod nadzorem SS, szły przez godzinę przez góry do dużej, gołej równiny gdzie miało powstać lotnisko. Zwykle szły szlakami górskimi, ale czasami żołnierze SS kazali im wspinać się na zbocza. Dla zabawy, tylko po to, aby je upokorzyć. Dla znajdujących się wśród nich starszych kobiet, które nie nadążały, była to niezwykła męczarnia. Esesmani ponaglali, popychając w plecy kolbami karabinów.

20 W tym miejscu chciałbym podziękować mojemu bratu za nietypowy prezent urodzinowy jakim była właśnie ta książka.

21 W oryginale: „*In maart 1945 was er geen aanvoer van materiaal meer en moesten we helpen bij het aanleggen van een vliegveld. Iedere dag liepen we onder begeleiding van de SS een uur door de bergen naar een grote, kale vlakte, waar het vliegveld zou komen. Meestal liepen we over de bergpaden, maar soms beval de SS ons om tegen de berwanden omhoog te klimmen. Alleen maar om te pesten. Voor de oudere vrouwen onder ons die niet zo snel omhoog kwamen, was het een martelgang. De SS duwde met geweerkolven in hun rug om hen op te jagen*”.

Nie ma tutaj żadnej wzmianki o Lipienicy, czyli *Lindenau*. Pojawia się „*liepen*”, ale wyraz ten znaczy „*iść*”. Nie ma informacji o pokonywanych piętnastu kilometrach, wspomniano jedynie, że więźniarki szły godzinę przez góry jakąś nieutwardzoną drogą czy szlakiem. Odległość piętnastu kilometrów pojawia się tylko na początku rozdziału w opisie Lubawki, która miała znajdować się „*piętnaście do dwudziestu kilometrów od czeskiej granicy*”. Miejsce budowy lotniska opisane tutaj zostało jako „*grote, kale vlakte*”. Wyraz „*grote*” możemy przetłumaczyć jako „*duża, wielka, gruntowna*”, „*kale*” to „*naga, pusta*”, natomiast „*vlakte*” to „*równina, płaszczyna, nizina, pole*”. Przez godzinę można przejść zaledwie kilka kilometrów i opierając się na powyższym opisie, lotniska można szukać w takiej odległości od lubawskiego obozu, lecz w dowolnym kierunku.

W następnym akapicie jest mowa o tym, że „*lotnisko w budowie*” było bardzo nierówne, pełnegórek i dołków; zadaniem więźniarek było zasypywanie dziur ziemią zgórek. Potem pojawiał się walec parowy (hol. *stoomwals*), na który trzeba było uważać, ponieważ niezauważony mógł przejechać człowieka. Po sześciu tygodniach pracy na lotnisku autorka wspomnień trafiła do kamieniołomu, gdzie w skale wiercono otwory i urabiano ją dynamitem. Powstałe w ten sposób kamienie służyły do utwardzenia lotniska. Na kolejnych stronach pojawia się również informacja o zatrudnionych w kamieniołomie belgijskich jeńcach wojennych, przy czym mieli oni mieć radio w baraku, zapewne nie w kamieniołomie, ale w swoim obozie. W ten sposób dowiadujemy się, że przy pracach związanych z budową lotniska zatrudnieni byli również jeńcy wojenni.

Być może druga wskazana książka była źródłem informacji o lotnisku w Lipienicy? Mowa tutaj o tekście „*Ronnie Goldstein-van Cleef*”, którego autorem jest Willy Lindwer, opublikowany został on w wydanej w 1988 roku w Hilversum książce „*De laatste zeven maanden. Vrouwen in het spoor van*

Anne Frank” (pol. *Ostatnie siedem miesięcy. Kobiety w ślad za Anną Frank*). O ile wspomniana książka w języku holenderskim jest trudna do zdobycia, to bez problemu można zakupić wydanie w języku angielskim, tłumaczone przez Alison Meerschaert; nosi ono tytuł „*The Last Seven Months of Anne Frank*”^[48]. Znajdujemy tutaj, na stronach 196÷200, opis pobytu Ronnie Goldstein-van Cleef w „*camp Libau*”²². Brak jednak jakiegokolwiek wzmianki o budowanym przez więźniarki lotnisku. Z tematów „lotniczych” znajduje się tutaj jedynie wspomnienie o ulotkach zrzuconych z rosyjskich samolotów, a także o rosyjskich bombardowaniach, których celem był być może obóz żołnierzy SS²³.

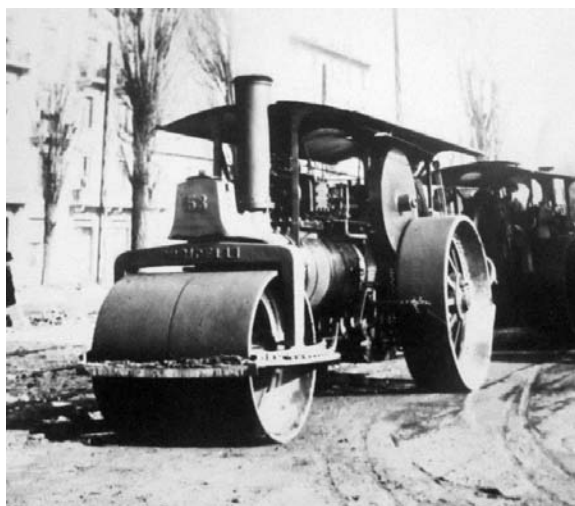
Kolejną książką zawierającą opis lotniska, wpleciony we wspomnienia byłej więźniarki lubawskiego obozu, jest publikacja „*I ricordi di Ingee dei suoi figli Rolf e Nico Kamp*”^[94] autorstwa Inge Salomon Meyer Kamp, wydana w języku włoskim w 2007 roku²⁴. Jest ona o tyle nietypowa, że fragmenty związane z budową lotniska są tutaj niemal identyczne jak w wymienionej wcześniej książce „*Nog altijd. Ronnie Goldstein-van Cleef over jeugd, verzet, concentratiekampen en het leven daarna*”. Początek budowy lotniska opisano w zdaniach: „*W marcu 1945 roku zatrzymały się dostawy materiałów do produkcji łańcuchów, a prace dla firmy Nordland się skończyły (...) Śnieg zaczął się topić, gdy rozpoczęto budowę w pobliżu Liebau pola lotniczego. Każdego dnia musiałyśmy iść 14 kilometrów i ciężko pracować. To była bardzo męcząca podróż*”

22 Przedwojenna nazwa Lubawki to „*Liebau*”, a nie „*Libau*”; zapis „*Libau*” znajduje się również we wspomnianej wcześniej książce „*Nog altijd. Ronnie Goldstein-van Cleef over (...)*”.

23 W oryginale: „*No one came to rescue us. Once, some Russian airplanes flew over and dropped pamphlets. There was also a Russian bombardment. I think they hit a soldiers' camp of the SS*”.

24 W tym miejscu chciałbym podziękować Pani Annie Rytko z Biblioteki Muzeum Gross-Rosen za okazaną pomoc i umożliwienie mi zapoznania się z tą publikacją.

w górę i w dół góry”²⁵. Dalszy opis prac przy pasie lądowiska jest taki sam jak u Ronnie Goldstein-van Cleef: teren przyszełgo lotniska miał nierówności i dziury, które były zasypywane ziemią z wybrzuszeń, potem pojawiał się walec parowy (wł. *schiacciasassi a vapore*), na który więźniarki musiały uważać, aby ich nie rozjechał. Prace trwały tutaj sześć tygodni. W kolejnym kroku, w kamieniołomie, wiercono otwory na ładunki wybuchowe, dynamitem wysadzano skały, a powstałymi w ten sposób odłamkami skał utwardzono budowane lotnisko. W kamieniołomie pracował również więzień belgijski, który miał w swoim baraku radio, identycznie jak we wspomnieniach Goldstein-van Cleef.



*Ilustracja 25:
Walec parowy na
starej fotografii, być
może taki sam pra-
cował przy budowie
lotniska w Lipieni-
cy?*

Szukając dalszych informacji na temat obozu w Lubawce, przeszukujemy zasoby udostępnione przez izraelski Instytut Pamięci Męczenników i Bohaterów Holocaustu „Yad Va-

25 W oryginale: „Nel marzo del 1945 smise di arrivare il materiale per produrre le catene e il lavoro per la ditta Nordland terminò. (...) La neve cominciava a sciogliersi quando fu decisa la costruzione in prossimità di Liebau di un campo di aviazione. Ogni giorno dovevamo percorrere 14 chilometri e lavorare pesantemente. Era un tragitto molto faticoso, su e giù per una montagna”.

shem”²⁶. Tutaj natrafiamy na informację, że w wydanych drukiem wspomnieniach Rose Judy de Liema znajduje się fragment opisujący życie w obozie lubawskim (ang. *life in Liebau camp*). Po odszukaniu wspomnianej książki^[46] znajdujemy w niej kolejne szczegóły dotyczące „naszego” lotniska: „W końcu znalazłam się w obozie pracy w małym miasteczku o nazwie Liebau, na Górnym Śląsku²⁷, będącym częścią Polski²⁸, wraz z ok. 200 innymi żydowskimi więźniami. Musieliśmy pracować w fabryce przy produkcji łańcuchów śniegowych dla wojskowych ciężarówek. Po kilku miesiącach zabrakło im materiałów. Wtedy zostaliśmy przydzieleni do pracy w polu, gdzie musieliśmy zbudować pas do lądowania samolotów. Musieliśmy pozyskiwać kruszywo, wysadzając kawałki góry dynamitem. Następnie przenosić je na pole budując lądowisko”²⁹. Z kolei poszukując informacji na temat Rose Judy de Liema trafiamy na stronę waszyngtońskiego *United States Holocaust Memorial Museum*³⁰, gdzie znajdujemy wywiad z tą była więźniarką lubawskiego obozu^[114]. W trakcie rozmowy padają tam, w odniesieniu do pobytu w Lubawce, następujące słowa: „Dość szybko skończył się im materiał. Nie było z czego robić. Więc wymyślili, że mogłybyśmy wybudować lądowisko dla samolotów w sąsiedztwie (okolicy) ... w górach... widzisz³¹ te góry tam?

26 www.yadvashem.org

27 Tutaj autorka wypowiedzi zapewne pomyliła Dolny Śląsk z Górnym Śląskiem.

28 W 1944 roku dzisiejsza Lubawka znajdowała się w Niemczech, być może jest to jakiś skrót myślowy, że współcześnie miasto to jest w Polsce.

29 Woryginał: „I ended up in a labor camp in a little town named Liebau in upper Silesia, part of Poland, with about 200 other Jewish prisoners. We had to work in a factory where we made snowchains for military trucks. After a couple of months, they ran out of material. Then we were put to work in a field where we had to make a landing strip for airplanes. We had to make rock, by blowing up parts of a mountain with dynamite. Then carry those rocks to the field for a landing strip”.

30 www.ushmm.org

31 W trakcie wywiadu pokazana jest w tym momencie przedwojenna pocztówka z Lubawki, z Górami Kruczymi na drugim planie – patrz ilustracja 26.



Ilustracja 26: Pocztówka „Gruss aus Liebau” jaką pokazywała Rose Judy de Liema w trakcie wywiadu; znakiem „+” oznaczyłem tutaj miejsce, w którym znajdowała się lubawska filia Gross-Rosen.

Źródło: lubawka.jimdo.com

Góry jakieś tam, nie wiedziałam nawet jakie to góry, ani niczego. Każdego ranka musiałyśmy się ustawić w szeregu i iść. I mogłyśmy obejść górę o tak, ale musiałyśmy iść tak³², i o czym zawsze starałam się myśleć, co było bardzo trudne, ale byłyśmy trochę silniejsze, ponieważ dostawałyśmy trochę więcej jedzenia, ale co zawsze robiłam, gdy szłyśmy pod górę, patrzyłam pod nogi, żeby nie widzieć, ile jeszcze zostało do szczytu, widzisz, bo się szło i szło, więc żeby mi było łatwiej, nigdy nie chciałam wiedzieć, jak długo się będę musiała męczyć, żeby wejść na szczyt (...) Więc potem potrzebowałyśmy skał, żeby zrobić pas, więc oni mieli dynamit, i musieli zdetonować ładunek, w górach tam i musiałyśmy pozbierać skały, iść i robić to lądowisko³³.

32 Tutaj autorka słów chyba pokazuje rozmówcy, że można było iść dookoła góry, a kazali im iść w poprzek, przez szczyt góry.

33 W oryginale: „Pretty soon they run out of material. They didn't have anything to work on. So they figured we could build a landing strip for airplanes in that neighborhood, in the hills... see the hills over there, mountains whatever, I don't

Czy możemy w tym miejscu wypowiedź Rose Judy de Liema potraktować dosłownie? Trzyma ona w ręce pocztówkę z widokiem na Góry Krucze – widzimy tutaj od lewej strony Świętą Górę, w oddali Sołtysią, a po prawej Kruczą Skalę, na środku kadru mamy zaś Przełęcz Ulanowicką. Za tymi szczytami leżą takie miejscowości jak Lipienica, Jawiszów, Olszyny czy też Chełmsko Śląskie. Być może jest to przypadkowa pocztówka z Lubawki, wykorzystana jedynie jako ilustracja wywiadu. Jednak zwróćmy uwagę, że podobny widok na Góry Krucze rozpościerał się z lubawskiego obozu – oznaczonego przeze mnie na ilustracji 26 znakiem „+”. Można więc podejrzewać, że choć w trakcie wypowiedzi autorka nazywa Góry Krucze mianem „*góry jakieś tam*”, to widok ten nie jest przypadkowy i właśnie za tymi szczytami, nieznanymi jej z nazwy, budowane było lotnisko.

Na stronach waszyngtońskiego muzeum zamieszczano również wywiad, udostępniony przez *Australian Institute of Holocaust Studies*, przeprowadzony z Kathleen Hay^[112], byłą więźniarką obozów *Auschwitz* i *Liebau*. W części dotyczącej pobytu w lubawskim obozie jest mowa o transporcie wagonem towarowym do Lubawki, o pracy w fabryce, o bardzo małych racjach żywnościowych, o więźniach mdlejących z głodu w czasie pracy. Nie ma jednak żadnych informacji o pracach związanych z lotniskiem.

Relacje byłych więźniarek lubawskiego obozu dostarczają jak dotąd największej ilości informacji dotyczących budowy lotniska, jednak w dalszym ciągu nie udaje się poznać jego lo-

even know the names of those mountains or anything. So every morning we had to line up, walk. And we could have gone around the mountain like this, but we had to go like that ... and what I always thought myself, that was very hard to do, but we were a little bit stronger then because we had got a little bit more food but what I've always did, if we walked up the hill, I always looked down, not to see how much longer I have to go up, you see, because it was for ever and ever... they, so to make it easier on me I never wanted to know how far I still have to struggle to get up there (...) So then we needed rocks to make that landing strip so they had dynamite, and had to let it explode, in the hills there, we have to pick up the rocks, walk and make a landing strip”.

kalizacji. Szukając kolejnych źródeł, trafiamy na strony amerykańskiego Uniwersytetu Południowej Kalifornii (ang. *University of Southern California*, USC), gdzie możemy zapoznać się ze zbiorami Instytutu Historii Wizualnej i Edukacji Fundacji Shoah USC. O samej fundacji czytamy tutaj: „Zainspirowany pracą nad filmem »Lista Schindlera« amerykański reżyser Steven Spielberg w 1994 roku założył Fundację Zapisu Historii Ocalonych z Shoah. Celem tego przedsięwzięcia było zebranie i utrwalenie na taśmie filmowej relacji ocalonych oraz świadków Holokaustu (...) Na przestrzeni kilku lat Fundacja Shoah zebrała w 62 krajach blisko 55.000 relacji wideo, złożonych w 41 językach. Obecnie zbiór Fundacji stanowi największe archiwum relacji wizualnych tego rodzaju na świecie»³⁴. Od 2006 roku fundacja ta jest częścią kalifornijskiego USC, w jej archiwum znajdziemy relacje aż pięciu więźniarek lubawskiego obozu.

Thea Aschkenase^[116] w swoich wspomnieniach dotyczących pobytu w lubawskim obozie nie mówi o budowie lotniska. Dowiaduje my się, że trafiła ona tutaj wraz ze swoją matką, jednak nie pracowała w fabryce, lecz przydzielona została do pracy w kuchni, gdzie zajmowała się między innymi obieraniem ziemniaków.

Judith Adler^[111] wspomina o selekcji więźniarek w *Auschwitz* i wybieraniu tych przeznaczonych do przewiezienia do innego obozu, o transporcie wagonami do Lubawki, opisuje pracę przy produkcji łańcuchów przeciwniegotowych w lubawskiej fabryce, mówi o oswobodzeniu obozu przez radzieckich żołnierzy. W tych wspomnieniach również nie ma wzmianki o budowie lotniska.

Renée Firestone^[113] w swoich wspomnieniach opisuje pobyt w lubawskim obozie, opowiada o pracy w fabryce, gdzie więźniarki pracowały przy produkcji amunicji i skrzynek amu-

34 Opis ze strony: <https://sfi.usc.edu/polish>

nicyjnych, produkowały też łańcuchy śniegowe dla czołgów³⁵, brak tu jednak informacji związanych z budową lotniska.

Sonja Waitzner^[115] wspomina między innymi: „(...) i trafiłyśmy do Niederschlesien Liebau. Gdy tam dotarłyśmy, było, jedna rzecz była lepsza: nie było komór gazowych. To jedyna różnica, warunki były tak samo złe. Ale trafiłyśmy do pracy. Już się zbliżał listopad. Bardzo, bardzo zimno. Musiałyśmy stać na apelu dwie godziny rano, dwie w nocy. W Auschwitz też stałyśmy na apelach przez wiele godzin, przez cały czas, ale tu trafiłyśmy do Planierung Kommando, co oznaczało, że miałyśmy pracować w polach. Więc wstawałyśmy o czwartej rano, stałyśmy na apelu do szóstej rano, potem jadłyśmy, co nam tam dano, zaledwie aby utrzymać nas przy życiu, i wtedy szłyśmy w pole, i pracowałyśmy cały dzień w polu. Nie pamiętam, co właściwie robiłyśmy w polu! Bo było już bardzo zimno! Cały dzień spędzałam na polu, pracowałyśmy w polu od szóstej rano do szóstej wieczór, a potem szłyśmy z powrotem, stałyśmy na apelu przez dwie godziny (...)”³⁶

W powyższej wypowiedzi nie ma mowy o budowaniu lotniska, lecz należy się zastanowić, jakie całodobowe prace polowe można było wykonywać w listopadzie? Warto również zwrócić uwagę na wtrącone w anglojęzycznej wypowiedzi niemieckie określenie *Planierung Kommando*. Można tutaj uznać,

35 Zapewne jest to przejęzyczenie i autorka wypowiedzi miała na myśli albo łańcuchy dla ciężarówek wojskowych, albo gaśienice czołgowe.

36 W oryginale: „(...) and we went to Niederschlesien Liebau. When we arrived there, it was, one thing was better: there were no gas chambers. That is the only thing, the conditions were just as bad. But we went to work. That was now already going into November. Very, very cold. We had to stand appeal two hours in the morning, two hours at night. In Auschwitz we stood for many hours, all the time, but there we went Planierung Kommando, that means we were to work in the fields, so, we got up at 4 in the morning, we stood appeal until 6 in the morning, then we've got whatever they gave us, barely to keep us alive, and then we started to walk in the fields, and worked all day in the field. I don't remember what I did in the field! Because it was already cold! I was all day out in the field, we were in the field working from 6 in the morning, until 6 o'clock in the evening, and then we walked back, then we stood appeal for two hours, and then we got our meal (...)”.

że autorka tych słów użyła zwrotu używanego w obozie. Określenie takie stosowane było również w innych obozach koncentracyjnych, przy czym komando robocze o takiej właśnie nazwie zajmowało się niwelowaniem i oczyszczaniem terenu po drzewach^[10].

We wspomnieniach Fernande Chenin^[110] znajdujemy natomiast następujący fragment: „(...) *ale później, gdy już nie mieli więcej, tej no stali, lądowisko było bardzo ciężkie (...) Gdzie to było? W Liebau, musiałyśmy budować lotnisko dla samolotów, żeby mogły lądować, to było kilka mil od obozu, i oczywiście musiałyśmy odpowiednio się ubrać*”³⁷.

Jak widać, kolejne relacje upewniają nas co do faktu budowy lotniska przez więźniarki z lubawskiej filii obozu *Gross-Rosen*. Jednak w licznych wspomnieniach nie pojawia się *Lindenau* – jak do tej pory jedynie autorzy noty biograficznej Ronnie Goldstein-van Cleef wymienili tę wioskę z nazwy. Analiza zamieszczonej tam bibliografii nie pozwoliła ustalić pochodzenia tej informacji, może należałoby więc spróbować zadać pytanie bezpośrednio autorom?

W pierwszej kolejności należałoby ustalić, czy wspomniana nota biograficzna^[26], będąca elementem przygotowywanej wystawy holenderskiej w Muzeum *Auschwitz-Birkenau*, rzeczywiście znalazła się na tej wystawie i czy została wydana w formie drukowanej, być może jako element katalogu tej ekspozycji. Z takim właśnie zapytaniem zwróciłem się do archiwum muzeum w Oświęcimiu. W liście elektronicznym od Pana Szymona Kowalskiego, Zastępcy Kierownika Archiwum Państwowego Muzeum *Auschwitz-Birkenau*, dostałem informację³⁸: „*W odpowiedzi na e-mail z dnia 8 sierpnia br. pragnę potwierdzić, że na wystawie narodowej »Prześladowania i de-*

37 W oryginale: „(...) *but after when they did not have any more, the any more steel, the landing was very hard. | Where was that? | – In Liebau, we had to the runaway, for the planes to land, and it was several miles from the camp, and of course we had to dress appropriately*”.

38 Fragment korespondencji e-mail z 23 sierpnia 2017 roku.

portacje Żydów z Holandii w latach 1940-1945«, eksponowanej na terenie Muzeum w bloku 21, jest zamieszczona ilustrowana biografia p. Ronnie Goldstein-Van Cleef, ur. 1921 r., bylej więźniarki KL Auschwitz. W załączeniu przesyłam Panu fotografie okładki oraz karty z informacją dotyczącą pobytu w podobożie Liebau». Jak wynika z przesłanych zdjęć, biografia ta została wprawdzie wydana w formie książkowej, jednak nie jest to osobna publikacja, lecz estetycznie wykonany element wystawy, brak tutaj autora bądź wydawcy.

W tym miejscu należy zauważyć, że wystawy narodowe w Muzeum Auschwitz-Birkenau są tam wprawdzie eksponowane, jednak ich przygotowaniem zajmują się właściwe organizacje w poszczególnych krajach. W związku z tym ewentualne pytania dotyczące szczegółów odnośnie wykorzystanych źródeł należałoby skierować do Holandii, tylko do kogo? Na to pytanie odpowiedziała mi Pani Alicja Wójcik, Kierownik Działu Wystawiennictwo w Muzeum Auschwitz-Birkenau: „W sprawie treści umieszczonych na wystawie holenderskiej, uprzejmie proszę o kontakt z Panem Jacques Grishaver'em z Niderlandzkiego Komitetu Auschwitz”³⁹.

Jak się okazuje na stronie internetowej *Nederlands Auschwitz Comité*⁴⁰ (pol. *Niderlandzki Komitet Auschwitz*) można zapoznać się z zawartością otwartej w kwietniu 2005 roku wystawy „*Vervolging en deportatie van de Joden in Nederland 1940-1945*”, w tym również ze wspomnianą już wcześniej biografią. Jednak tutaj ujrzymy tekst w języku holenderskim, możemy więc zapoznać się z jego oryginalnym brzmieniem⁴¹.

39 Fragment korespondencji e-mail z 24 sierpnia 2017 roku.

40 www.auschwitz.nl

41 A interesujący nas fragment brzmi: „*Op een gegeven moment, dat was maart 1945, was er geen aanvoer meer van materiaal, en toen hebben ze het in hun hoofd gekregen dat we een vliegveld moesten aanleggen. In Lindenau, dat was 15 km verderop. We gingen door de bergen met SS-ers met geweren als escorte, en dan trokken we elkaar omhoog want er waren ook oudere mensen bij die dat gewoon niet meer konden. We liepen naar een enorme grote vlakte waar we het terrein moesten egaliseren*”.

Miejscowość budowy lotniska opisana jest tutaj jako „*In Lindenau, dat was 15 km verderop*” (pol. w Lipienicy, w odległości 15km), natomiast sama łąka czy też polana pojawia się w zdaniu „*We liepen naar een enorme grote vlakte waar we het terrein moesten egaliseren*” (pol. poszliśmy do wielkiej, dużej równiny, gdzie musiałyśmy wyrównać pole).

Oryginalna nota biograficzna, w języku holenderskim, powołuje się na taką samą literaturę źródłową jak wersja polska, a jak wspomniano już wcześniej, brak w obu przywołanych książkach jakiegokolwiek wzmianki o Lipienicy. O źródło takiej informacji chciałbym więc zapytać autora lub autorkę tekstu, jednak również i tutaj nie znajdziemy informacji na temat tego, kto opracował wspomnianą notę. Zwróciłem się więc 24 sierpnia 2017 roku do sekretariatu *Nederlands Auschwitz Comité* z zapytaniem, kto jest autorem tego tekstu. Już po czterech dniach otrzymałem odpowiedź, że „*autorką jest Carry van Lakerveld*”⁴². Jeszcze tego samego dnia wysłałem na wskazany mi adres e-mail Carry van Lakerveld swoje pytanie i, otrzymawszy potwierdzenie przeczytania wiadomości, spodziewałem się odpowiedzi. Niestety, wraz z upływem kolejnych miesięcy coraz bardziej traciłem nadzieję, że się w końcu jej doczekam.

Spróbowałem jeszcze poprosić o pomoc Jacquesa Grishavera z *Niderlandzkiego Komitetu Auschwitz*, wysyłając e-mail na adres jego sekretariatu. Otrzymałem uprzejmą odpowiedź, że niestety *Nederlands Auschwitz Comité* nie jest w stanie mi pomóc w tym temacie, jednakże poleca „... *skontaktować się z NIOD w Amsterdamie: jest to profesjonalny i naukowy instytut badawczy zajmujący się sprawami Holokaustu*”⁴³.

Opisałem więc swoje problemy ze zlokalizowaniem źródła informacji o lotnisku budowanym w Lipienicy i wysłałem kolejne zapytanie, tym razem do NIOD (Holenderski Instytut do Spraw Wojny, Holocaustu i Ludobójstwa).

42 Fragment korespondencji e-mail z 28 sierpnia 2017 roku.

43 Fragment korespondencji e-mail z 19 grudnia 2017 roku.

W imieniu instytutu na mój e-mail odpisała Carlijn Keijzer. Z przesłanej odpowiedzi wynika⁴⁴, że źródłem informacji są wspomnienia samej Ronnie Goldstein-Van Cleef. 10 listopada 1995 roku opowiedziała swoją historię życia instytutowi *Shoah Foundation Institute*. Na stronie *vhaonline.usc.edu* faktycznie można odszukać informację o relacji „*Ronnie Goldstein*”, niestety dostęp do nagrania nie jest możliwy poprzez stronę internetową i aby się z nim zapoznać, należy udać się do miejsca, gdzie dostęp taki jest wykonalny. W Polsce jest to Muzeum Historii Żydów Polskich w Warszawie.

Jednak najistotniejszą informacją związaną z lotniskiem jest fakt, że jego pas startowy utwardzany był za pomocą kamieni wydobywanych z nieodległego wyrobiska. Należy więc poszukać tego kamieniołomu ...

44 Fragment korespondencji e-mail z 24 stycznia 2018 roku.

Jeńcy wojenni

Zanim jednak zabierzemy się za poszukiwania kamieniołomu zauważmy wcześniej, że więźniarki lubawskiej filii obozu *Gross-Rosen* nie budowały lipienickiego lotniska same, lecz najprawdopodobniej skierowane tam zostały jako pomoc. Nastąpiło to w końcowym etapie wojny, kiedy ukończenie lotniska stawało się coraz bardziej pilne, a z braku materiałów w fabryce więźniarki nie mogły kontynuować dotychczasowej produkcji. We wspomnieniach pojawiają się wątki związane z jeńcami wojennymi zatrudnionymi przy budowie lotniska. Skoro materiały związane z lubawską filią *Gross-Rosen* okazały się najobfitszym źródłem wiadomości na temat lotniska, to spróbujmy pójść tropem jeńców wojennych, być może w ten sposób poznamy nowe szczegóły?

We wspomnieniach Ronnie Goldstein-van Cleef^[87] znajdujemy następujący fragment: „*W kamieniołomie pracowali również belgijscy jeńcy wojenni. Mieli oni radio w swoim baraku. Belgom nie wolno było z nami rozmawiać, lecz śpiewali dla nas wiadomości. Na przykład: »Paryż upadł«. Albo: »Amerykanie posuwają się naprzód i są tam i tam«. A także, pamiętam: »Berlin jest zbombardowany, Hitler nie żyje«*”⁴⁵.

Ci sami jeńcy belgijscy pojawiają się również we wspomnieniach Inge Salomon Meyer Kamp^[94]: „*W kamieniołomie byli również belgijscy więźniowie, którzy mieli radio w swoim baraku. Nie mogli z nami rozmawiać, więc »skandowali« wieści: »Paryż padł!«, »Amerykanie idą, są tu lub tam«, »Berlin został zbombardowany, Hitler nie żyje!« Kiedy powiedziano nam, że Hitler popełnił samobójstwo, pomyśleliśmy, że wojna*

45 W oryginale: „*In de Steinbruch werkten ook Belgische krijgsgevangenen. Ze hadden een radio in hun barak. De Belgen mochten niet met ons praten, maar ze zongen de nieuwsberichten voor ons. Bijvoorbeeld: »Parijs is gevallen«. Of: »De Amerikanen rukken op en zijn daar en daar«. En ook, ik weet het nog goed: »Berlijn is gebombardeerden Hitler is dood«*”.

się skończyła. Na polu lotniczym usłyszałam, jak przełożony mówi do »kolegi«: »To tak, jakby mój ojciec nie żył«. Jeden jednak krzyczał: »Ty leniwa świnio, pochwalasz zmianę, a teraz musisz pracować jeszcze ciężiej!« Pewnego razu, gdy wchodziliśmy na górę, mój dobry żołnierz zbliżył się do mnie i powiedział: »Dziewczyno, to jeszcze kilka dni, to już prawie koniec«. To był początek maja: w oddali czuć było huki rosyjskich dział⁴⁶.

Z jakiego obozu pochodzili zatrudnieni w kamieniołomie jeńcy wojenni? W opisie kamiennogórskiego powiatu historyk Jan Lubieniecki stwierdza: „Na terenie powiatu pracowali jeńcy wojenni ze Stalagu VIII A (Zgorzelec), zgrupowani w 14 komandach roboczych. Komanda te pracowały w następujących miejscowościach: Bukówka, Ciechanowice, Czadrów, Czarnów, Debrzenik⁴⁷, Janiszów, Kamienna Góra (2), na przełęczy Karkonoskiej, Krzeszów, Lubawka, Marciszów, Przedwojów, Szarocin”^[14].

Dokładniejszy opis tych komand roboczych znajdujemy w informatorze „Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945”^[78]. Trzy najbliższe Lipienicy opisane są następująco:

46 W oryginale: „Nella cava lavoravano anche dei prigionieri belgi, che avevano una radio nella loro baracca. Non potevano parlarsi. perciò ci “cantavano” le notizie: “Parigi è caduta!”, “Gli americani avanzano e sono lì o là”, “Berlino è stata bombardata...” “Hitler è morto!”. Quando ci fu detto che Hitler si era suicidato, pensammo che la guerra fosse finita. Sul campo di aviazione sentii una sorvegliante dire a una sua “collega”: “È come se fosse morto mio padre”. Una, invece, ci urlò: “Voi, pigre maiale, voi che fiutate il cambiamento, ora dovrete lavorare ancora più duramente!”. Una volta, mentre stavamo andando su per la montagna, il mio buon soldato mi venne vicino e mi disse: “Ragazza, sopporta ancora un paio di giorni, è quasi finita”. Era l’inizio di maggio: in lontananza sentivamo i boati dei cannoni russi”.

47 Prawdopodobnie jest to zniekształcony zapis nazwy dzisiejszej wioski „Dębrzenik”, której oficjalna nazwa jeszcze do niedawna brzmiała „Debrznik”; również autorzy książki „Tajemnice Kamiennej Góry i okolic. Ziemia Kamiennogórska w czasie drugiej wojny światowej”^[85] podają w odniesieniu do tego komanda nazwę „Debrzenik”, choć powołują się na opracowanie „Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945”^[78], gdzie nazwa miejscowości zapisana jest poprawnie – czyli „Debrznik”.

„Krzyszów – oddział roboczy jeńców nieustalonej narodowości obozu w Zgorzelcu – Kommando nr 504 Stalag VIII A Görlitz. Istniał pod koniec 1944”.

„Przedwojów – oddział roboczy jeńców nieustalonej narodowości obozu w Zgorzelcu – Kommando nr 519 Stalag VIII A Görlitz. Istniał pod koniec 1944”.

„Lubawka – oddział roboczy jeńców radzieckich obozu w Zgorzelcu – Kommando R 509 Stalag VIII A Görlitz. Liczył ok. 70 ludzi. Jeńcy pracowali przy budowie dróg, naprawie torów kolejowych oraz w zakładach produkujących części do czołgów. Zachował się grób zbiorowy 14 jeńców”.



*Ilustracja 27:
Cmentarz w Lubawce, „Grób zbiorowy 14 patriotów radzieckich zamordowanych w obozie przez faszystów niemieckich w 1945 roku”; listopad 2017.*

Ta zbiorowa mogiła (ilustracja 27) znajduje się na lubawskim cmentarzu⁴⁸, w bezpośrednim sąsiedztwie grobu więźniarek z filii Gross-Rosen.

48 Przy czym literatura [85] s.105 cytuje dokument z 1948 roku, gdzie podano inną liczbę: „Osobna kwatery przy cmentarzu parafialnym w Lubawce – obecnie włączona do cmentarza, gdzie jest pochowanych 10 Ob. Radzieckich zmarłych w czasie wojny w obozach pracy”.

Sporo informacji na temat jeńców wojennych w okolicach Kamiennej Góry znajdziemy w „*Tajemniczej Antonówce*” Jana Lubienieckiego^[49]. Czytamy tutaj między innymi: „*W obozie w Antonówce oprócz jeńców radzieckich ze stalagu VIII A w Goerlitz przebywali też ich rodacy ze stalagów VIII E (308) w Neuhammer (Świętoszowie) i VIII F w Lamsdorf (Łambinowicach). Obozy te stanowiły bazę rekrutacyjną dla batalionu budowlano-roboczego (Bau- u. Arb. Batl. – BAB) nr 88, przemianowanego 1 października 1941 roku na BAB nr 108 (...) Wydzielone z batalionu komanda robocze stwierdzono na podstawie źródeł w Lubawce – nr 47 i 48*”^[49]. BAB nr 108 został jesienią 1943 roku dyslokowany w okolice Wrocławia, tak więc prawdopodobnie nie mógł brać udziału w budowie lipieńskiego lotniska.

A co z jeńcami wojennymi pochodzącymi z Belgii? Można napotkać się na informację, że w początkowym okresie wojny w powiecie Kamienna Góra (niem. *Landeshut*) wykazano istnienie batalionu budowlano-roboczego (BAB) nr 8⁴⁹; pracowało w nim 551 Francuzów i 16 Belgów^[98]. W roku 1941 belgijscy i francuscy jeńcy mieli pracować też przy poprawie stanu drogi z Wieściszowic do Rędzin, przedłużonej w 1938 roku w kierunku Czech i nazwanej „*Wehrmachtsstrasse*”^[49] – być może był to właśnie BAB nr 8. Jednak już w zestawieniu z 1 IV 1941 roku Belgowie zniknęli z BAB nr 8^{[98]s.36} – choć nie wiadomo, czy być może nie zostali jedynie pominięci w mniej szczegółowym zestawieniu⁵⁰.

Belgijskich jeńców można również doszukiwać się w którymkolwiek z wymienionych wcześniej czternastu komand roboczych zlokalizowanych w powiecie kamiennogórskim. Były one pododdziałami roboczymi Stalagu VIII A Görlitz,

49 „*Nie jest znana dokładna lokalizacja obozu, w którym kwaterowano jeńców z tego batalionu; wiadomo jedynie, że chodzi o powiat Landeshut*” – cytat za [12] strona 100.

50 Według tegoż zestawienia stan personalny BAB nr 8 na dzień 1 IV 1941 roku to 575 jeńców szeregowych, z czego 548 to Francuzi – nieokreślona jest więc narodowość 27 jeńców, gdzie wcześniej miało tutaj być zaledwie 16 Belgów.

gdzie Belgowie stanowili znaczną grupę narodowościową. Np. według stanu osobowego na dzień 1 grudnia 1944 roku przebywało tutaj 42.934 jeńców, w tym 4.090 Belgów – stanowili oni więc niemal 10% osadzonych; przy czym wcześniej udział ten był znacznie większy, dla przykładu w roku 1941 aż 26,1%^[118].

W trakcie poszukiwań „belgijskich jeńców wojennych” nie udało mi się natrafić w literaturze na wzmianki o budowanym przez nich lotnisku.



Ilustracja 29: Chełmsko Śląskie, grób zbiorowy nakryty granitową płytą z napisem „Pamięci spoczywających w tej mogile 77 osób zamordowanych w 1945 r. przez niemieckiego okupanta”; sierpień 2016.

Zwracając uwagę na Belgów warto też w tym miejscu wspomnieć zbiorową mogiłę w pobliskim Chełmsku Śląskim, gdzie, jak stwierdza Jerzy Sarnecki, „spoczywa 77 więźniów sześciu narodowości (Belgów, Czechów, Jugosłowian, Polaków, Rosjan i Żydów) rozstrzelonych przed zakończeniem wojny”^[96]. Na ilustracji 29 przedstawiono zdjęcie współczesnej,

granitowej płyty z tej mogiły. Na wcześniej stojącym w tym miejscu pomniku inskrypcja brzmiała: „*Tu spoczywają ofiary faszyzmu hitlerowskiego wymordowane w 1945 r. Cześć ich pamięci. Zarz. Pow. ZBoWiD 1960r.*”^{[95]s.29}.

Tak naprawdę to nie do końca wiadomo, czy więźniowie ci zostali rozstrzelani – można również spotkać się z informacją, że pod koniec stycznia 1945 roku kolumna więźniów ewakuowanych z obozu *KL Auschwitz* i jego filii dotarła do Chełmska Śląskiego, gdzie w miasteczku tym „*aż 70 więźniów zmarło z wycieńczenia*”⁵¹. Z kolei jedna z plansz na wystawie w budynku bramnym muzeum *Gross-Rosen* zawiera mapę tras ewakuacji więźniów *AL Riese*, gdzie drogi te prowadzą przez Chełmsko Śląskie⁵². Ponieważ więźniowie *AL Riese* pochodzili z filii *Gross-Rosen*, toteż być może z tego powodu można napotkać się na błędne informacje, jakoby właśnie w Chełmsku Śląskim istniała filia tego obozu (np. [96] czy [102]). Z kolei Jan Lubieniecki stwierdza, że w „*Chełmsku pod koniec wojny więźniowie pracowali przy budowie umocnień frontowych. W marcu 1946 roku odkryto zbiorową mogiłę, w której spoczywały zwłoki 77 osób*”^[50], choć nie wiadomo, jacy byli to więźniowie.

Najdokładniej wątek ten opisuje chyba Bogdan Cybulski w publikacji „*Ewakuacja więźniów AL Riese do Trautenau – próba rekonstrukcji wydarzeń*”^[15], gdzie czytamy w odniesieniu do Chełmska Śląskiego: „*Więźniowie nocowali w dwóch stodołach. Wg relacji jednego z więźniów oberwały się dębowe drzwi jednej ze stodoł i przygniotły 56 osób, które pochowano rankiem (...) jeden grób pomieścił ofiary omawianego transportu, a drugi następnego (...)*”. Opisana dalej ekshumacja z dnia 25 marca 1946 roku stwierdza obecność 77 ofiar, jednak „*badania zwłok nie wykazały śladów urazów mechanicznych, ani postrzelenia bronią palną*”. Nie dokonano wówczas identy-

51 Rolf Becker, *Niederschlesien 1945. Die Flucht – Die Besatzung*, Landeshut 1990, strona 354 – cytata za [85].

52 Plansza numer 14 zatytułowana „Ewakuacja”, listopad 2017.

fikacji poszczególnych ofiar, tak więc nie sposób potwierdzić ich narodowości podanej przez Jerzego Sarneckiego.

Autorzy „*Tajemnic Kamiennej Góry i okolic*”^[85] opisując losy więźniów AL Landeshut twierdzą, że „w lutym 1945 roku (...) skierowano więźniów do kopania umocnień polowych, między innymi w okolicach Chełmska”, przy czym do tej lokalizacji odniesiono tutaj wspomnienia Alfreda Beiera: „każdego poranka więźniowie byli coraz liczniej prowadzeni »do roboty do szańców i umocnień«, tak to nazywano. Wieczorem wracali w kolumnach. Maszerowali po trzech w każdym rzędzie, a ci z zewnętrznych rzędów musieli podtrzymywać tych w środku, często ich po prostu nieśli ledwo żywych”^[2]. Przywołane wspomnienia nie zawierają informacji, gdzie budowane były owe umocnienia – jednak z Kamiennej Góry do Chełmska Śląskiego jest blisko 20 km, co każe zastanawiać się, czy więźniowie skierowani byliby na piechotę do prac w tak odległym miejscu? Nieco bliższa lokalizacja pojawia się w relacji innego więźnia kamiennogórskiej filii obozu Gross-Rosen, Janusza Karpińskiego: „W lutym 1945 roku fabrykę, w której pracowałem, ewakuowano na zachód. Od tego czasu chodziliśmy kopać rowy przeciwczołgowe pod Lubawkę w kierunku Jeleniej Góry. Był to dla nas najtragiczniejszy okres”^[33].

Wprawdzie w powyższych relacjach nie pojawia się pojęcie „budowy lotniska”, to jednak można przyjąć, że więźniowie skierowani do robót ziemnych nie do końca zdawali sobie sprawę, jaki jest cel ich pracy. Być może również i ich częściowo zaangażowano do pomocy, lecz nie zachowały się o tym fakcie żadne wzmianki?

Przy okazji można zauważyć, że prowadzone prace ziemne być może związane były z budowanymi przez Niemców umocnieniami o nazwie *Nibelungenstellung* (pol. *pozycje Nibelungów*⁵³). Ten pas obronny, ciągnący się od Szczecina

53 Nibelungi to wg Wikipedii „lud mitycznych karłów z podań germańskich. Mieszkali oni w podziemnym państwie, Nibelheimie, a ich zajęciami były kopalnictwo i górnictwo”.

wzdłuż Odry i dalej u podnóża Sudetów przez Kłodzko do Czech, miał służyć niemieckim wojskom jako oparcie w rozstrzygającej bitwie o rdzeń Rzeszy Niemieckiej. W interesujących nas okolicach linia ta biegła przez „Świeradów-Zdrój, Szklarską Porębę, Piechowice do Jeleniej Góry, skąd dalej przez Kamienną Górę kierowała się do Wałbrzycha”^{[83]s. 130}. Linia Nibelungów nie była jedynie kreską na mapie, lecz istniejącym w terenie systemem umocnień o szerokości wielu kilometrów. Nie znam jej dokładnego przebiegu, jednak budowane w 1945 roku w okolicznych miejscowościach umocnienia zapewne były albo jej integralną częścią, albo też były bezpośrednio z nią związane.

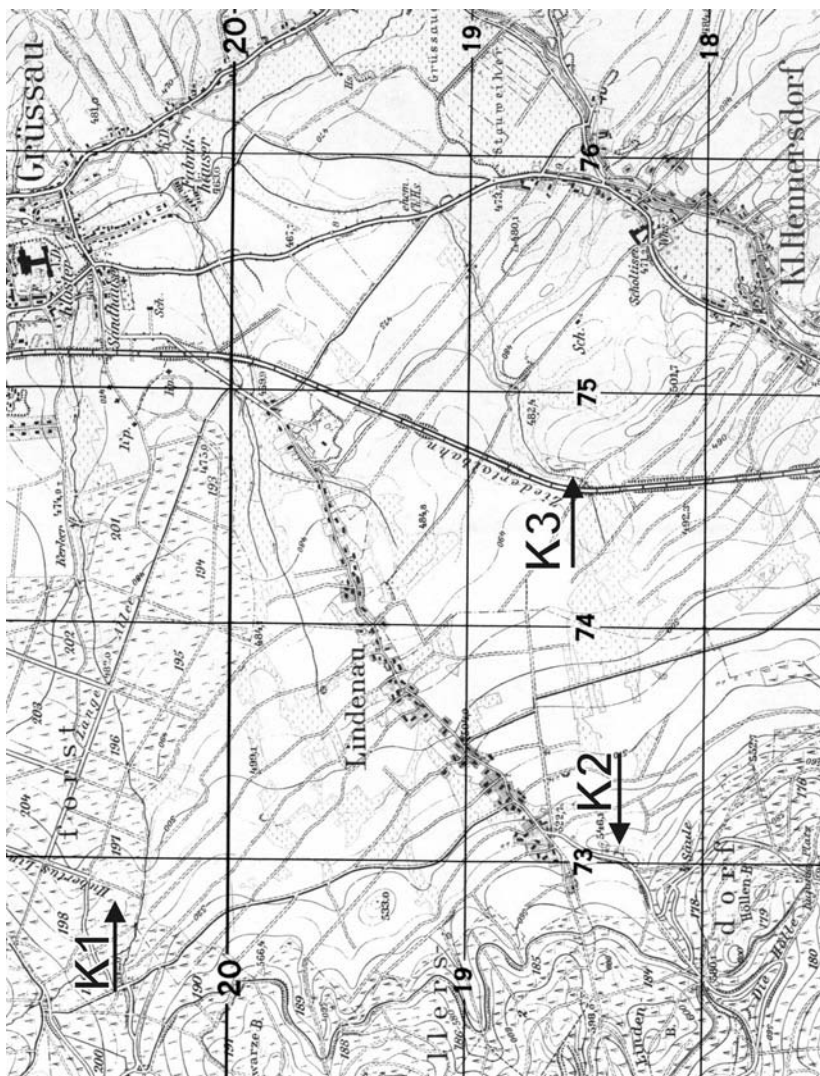
Szukamy kamieniołomu

W Lipienicy jedynym zakładem górniczym, wydobywającym kopaliny metodą odkrywkową, była cegielnia – brak jest informacji na temat działających tutaj kamieniołomów. Jednak opisywane przez więźniarki wydobywanie potrzebnego kruszywa mogło odbywać się w zaimprovizowanym na poczekaniu kamieniołomie i w momencie, kiedy potrzebny był kamień, po prostu zaczęto pozyskiwać go metodami strzałowymi. Należy przy tym przyjąć, że złożo wcześniej zostało choćby zgrubnie rozpoznane.

Powstałe wówczas wyrobisko niemal na pewno nigdy nie zostało zrehabilitowane, dlatego też należy nastawić się na poszukiwanie sporego zagłębienia, nieuwzględnionego na przedwojennych mapach; ewentualnie posiadającego wówczas znacznie mniejsze rozmiary. We wspomnieniach więźniarek brak jest informacji o ciężarówkach, wozach bądź wagonikach służących do transportu urobku, dlatego też słusznym wydaje się założenie, że kamieniołom znajdował się w bezpośrednim sąsiedztwie budowanego lotniska.

Po przeanalizowaniu lidarowego zobrazowania okolic Lipienicy znajdujemy zaledwie trzy miejsca, które mogłyby być pozostałością po poszukiwanym kamieniołomie, na ilustracji 30 oznaczono je symbolami K1, K2 i K3.

Tutaj warto zauważyć, że jako podkład tej ilustracji użyto, wydaną w 1952 roku w Waszyngtonie, amerykańską mapę wojskową AMS w skali 1:25:000^[55]. Nie znajdujemy na niej jednak poszukiwanego przez nas lotniska – bazuje bowiem ona na niemieckiej mapie z 1939 roku, a trwająca już zimna wojna uniemożliwiła armii USA dostęp do nowszych opracowań tego terenu, o ile takowe zdążyły powstać.



*Ilustracja 30: Fragment amerykańskiej mapy z 1952 roku z zaznaczonymi wyrobiskami po nieczynnych kamieniołomach w pobliżu Lipienicy.
 K1 – nieoznaczona lokalizacja wyrobiska na zboczach Anielskiej Góry;
 K2 – oznaczona lokalizacja wyrobiska na zboczu Drażonej;
 K3 – nieoznaczona lokalizacja wyrobiska w pobliżu Jawiszowa.*

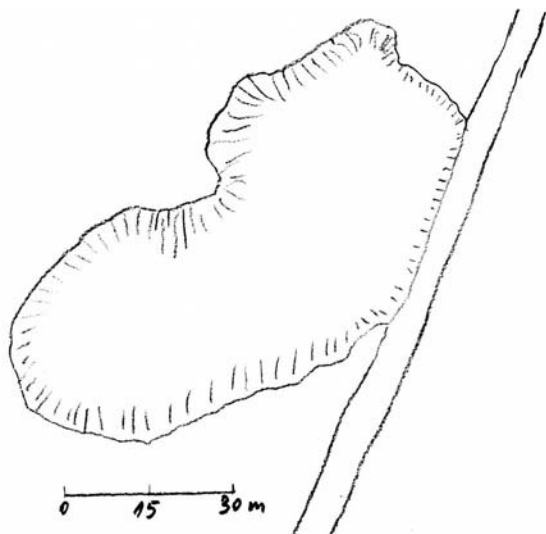
Zacznijmy od wyrobiska opisanego symbolem K3, znajdującego się już w granicach administracyjnych Jawiszowa. Na przedwojennych mapach brak tutaj jakiegokolwiek zagłębienia w ziemi, oznaczono tylko stromą skarpe kończącą jakiś beziemienny pagórek. Wyrobisko to musiało powstać po roku 1939 i mogłoby być źródłem kamienia dla prac prowadzonych na obszarze oznaczonym wcześniej literą E. Bardzo mała powierzchnia tego kamieniołomu (~5 arów) oraz fakt wcześniejszego wykluczenia obszaru E przemawiają za tym, aby i samo wyrobisko zdyskwalifikować.

Symbolem K2 oznaczone zostało zagłębienie istniejące już przed 1939 rokiem, gdyż naniesiono je na przedwojennych mapach, jego ówczesną powierzchnię można oszacować na 9 arów. W późniejszych latach musiała tutaj być prowadzona jakaś eksploatacja, ponieważ współcześnie jego powierzchnię można oszacować na 35 arów, dodatkowo po drugiej stronie drogi powstały dwa kolejne zagłębienia: naprzeciwko opisywanego, ok. 4 arów, oraz nieco dalej w kierunku Lubawki, o powierzchni ~10 arów. Te trzy wyrobiska mogłyby być kamieniołomem z opisu więźniarek, jednak już wcześniej wykluczaliśmy przyległe obszary B i C.

Natomiast w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru D, uznanego za najbardziej prawdopodobną lokalizację poszukiwanego lotniska, znajdujemy wyrobisko oznaczone symbolem K1 – nie jest ono naniesione na jakąkolwiek znaną mi niemiecką, przedwojenną mapę – tak więc musiało powstać po 1939 roku. Będąc dzieckiem, bywałem wielokrotnie w tym miejscu, z ówczesnych wypraw na grzyby zapamiętałem je jako mało interesującą, choć dużą, dziurę w lesie. Na podstawie zdjęć lidarowych można określić całkowitą powierzchnię tego wyrobiska na ~30 arów, natomiast wykonany odręcznie odrys jego konturów przedstawiono na ilustracji 31. Zagłębienie to przylega bezpośrednio do leśnej drogi, opisaney na przedwojen-

nych mapach jako *Hubertus-Linie*, a jego odległość od obszaru D to zaledwie 100 metrów.

Jak widać zarówno czas powstania, jak i lokalizacja opisywanego wyrobiska, idealnie pasują do poszukiwanego lotniska, należało jednak ponad wszelką wątpliwość potwierdzić, że jest to nieczynny kamieniołom. Po raz kolejny wybraliśmy się z synem na wyprawę w to miejsce i osobiście zweryfikowaliśmy,



Ilustracja 31: Sporządzony na podstawie zdjęcia lidarowego odrys konturów wyrobiska K1 oraz przylegającej do niego drogi leśnej Hubertus Linie.

jakie kruszywo tutaj wydobywano. Jak się okazuje, większość dna wykopu współcześnie zarośnięta jest roślinnością, jednak korzenie świeżo przewróconych drzew odkrywają grunt składający się głównie z kamieni, co widać na ilustracji 32. Z kolei najwyższa, zachodnia krawędź wyrobiska, której wysokość według map sięga 3 metrów, w wielu miejscach nie została porośnięta i w dalszym ciągu widoczne są zarówno spore ilości rumoszu, jak i zwarte bloki skalne, jeden z nich można dostrzec na ilustracji 33.



Ilustracja 32: Odkrywka gruntu dokonana przez korzeń przewróconego drzewa; wrzesień 2017.



Ilustracja 33: Franciszek Gabrowski na zachodniej krawędzi wyrobiska nieczynnego kamieniołomu; wrzesień 2017.

Datowanie wyrobiska

Wyrobisko opisane w poprzednim rozdziale niewątpliwie nie istniało przed II wojną światową, gdyż w przeciwnym wypadku – z racji swoich wymiarów – byłoby ono ujęte na niemieckich mapach *Meßtischblatt*. Jednak czy możliwe jest dokładniejsze datowanie tego obiektu?

Zapytałem o tę „dziurę” moją mamę, mieszkającą w Lipie-nicy od swojego urodzenia w 1949 roku. Wspólnie pochylając się nad mapami, jednoznacznie zlokalizowaliśmy to wyrobisko i okazuje się ono mojej mamie dobrze znane. Pamięta je dokładnie z lat swojego dzieciństwa, gdyż wielokrotnie bywała tutaj wraz z moją babcią – las dookoła tego zagłębienia obfitował w grzyby, dlatego też był on przez nie za każdym razem odwiedzany. Na podstawie relacji mojej mamy można stwierdzić, że na przełomie lat 50. i 60. wyrobisko to z całą pewnością istniało, a jego eksploatacja nie była prowadzona już od dłuższego czasu, gdyż dno porośnięte było trawą i małymi drzewkami.

Kolejną przesłanką pozwalającą na przybliżone określenie wieku wyrobiska będzie wiek porastającego go drzewostanu. Najbardziej okazała sosna, przedstawiona na ilustracji 34, musiała wyrosnąć już na dnie nieczynnego wyrobiska, kilka metrów poniżej poziomu sąsiedniego lasu. Średnica pnia tego drzewa to blisko 40 cm. Wokół tego wymiaru oscyluje też pierśnica zarówno innych rosnących tu drzew, jak i pniaków pozostawionych po wycince na dnie kamieniołomu.

Na podstawie opracowanej przez Longina Majdeckiego tabeli wiekowej drzew⁵⁴ dowiadujemy się, że przybliżona średnica sosny zwyczajnej to 25 cm dla drzewa w wieku 40 lat oraz odpowiednio 50 cm dla drzewa 70-letniego.

54 <http://drzewa.expert/tabela-wiekowa-drzewa> – dostęp styczeń 2018.



Ilustracja 34: Najbardziej okazałe drzewo rosnące na dnie wyrobiska, jego pień sięga gruntu znajdującego się kilka metrów poniżej poziomu sąsiedniego lasu – wyrosło więc ono na dnie nieczynnego kamieniołomu; styczeń 2018.

Jak widać w tym trzydziestoletnim przedziale (40÷70 lat) przyrost średnicy to 25 cm (25÷50 cm), a więc przeciętnie 1,2 cm/rok. Można więc przyjąć, że sosny o średnicy zbliżonej do 40 cm rosną od około 62 lat. Oczywiście tempo wzrostu drzewa zależy od wielu czynników, w tym od dostępności w glebie niezbędnych ku temu składników mineralnych i organicznych – tutaj drzewa rosły na świeżo odkrytym gruncie, pozbawionym żyznej próchnicy glebowej, a warstwa humusu dopiero była tworzona przez mikroorganizmy glebowe. Sosny rosnące na kamienistym, mało urodzajnym gruncie mogą być więc nieco starsze.

Jak wynika z powyższego opisu, interesujące nas wyrobisko nie istniało przed II wojną światową, jednak porastające go drzewa pozwalają stwierdzić, że ma ono co najmniej 60 lat. Taki przedział czasowy jego powstania (lata 40. i 50.) jest odpowiedni dla wspomnianego przez więźniarki kamieniołomu, wykorzystywanego podczas budowy poszukiwanego lotniska.

Spacerem po polach

Skoro kamieniołom został już zlokalizowany, możemy podjąć próbę zgrubnego oszacowania objętości wydobytego tutaj surowca. Wprawdzie współczesne mapy określają głębokość tego wyrobiska jako 3 m, jednak wartość ta może odnosić się jedynie do jego zachodniej części; wschodnia krawędź zlokalizowana jest niewiele poniżej brzegu leśnej drogi, tak więc ostrożnie można uśrednić głębokość całego wyrobiska na 1,5 m. Przy powierzchni 30 arów (3.000 m²) otrzymujemy przybliżoną objętość wydobytego kruszywa równą 4.500 m³.

Materiał ten miał być użyty do utwardzenia budowanego



*Ilustracja 35:
Gruz skalny w strefie
akumulacji podsto-
kowej na zboczach
Drążonej, w pobliżu
wyrobiska opisanego
jako K2; wrzesień
2017.*

pasa startowego, wystarczy urobek z kamieniołomu odszukać i w ten sposób ustalić lokalizację lotniska. Szczęśliwym trafem na obszarze oznaczonym wcześniej literą D, w miejscu przylegającym do naszego kamieniołomu, znajduje się działka ewidencyjna numer 1/1, o powierzchni 263.947 m² (czyli ponad 26 hektarów), niemal w całości wykorzystywana dziś jako pole orne. Czy uda się nam tutaj znaleźć urobek wydobyty z kamieniołomu?

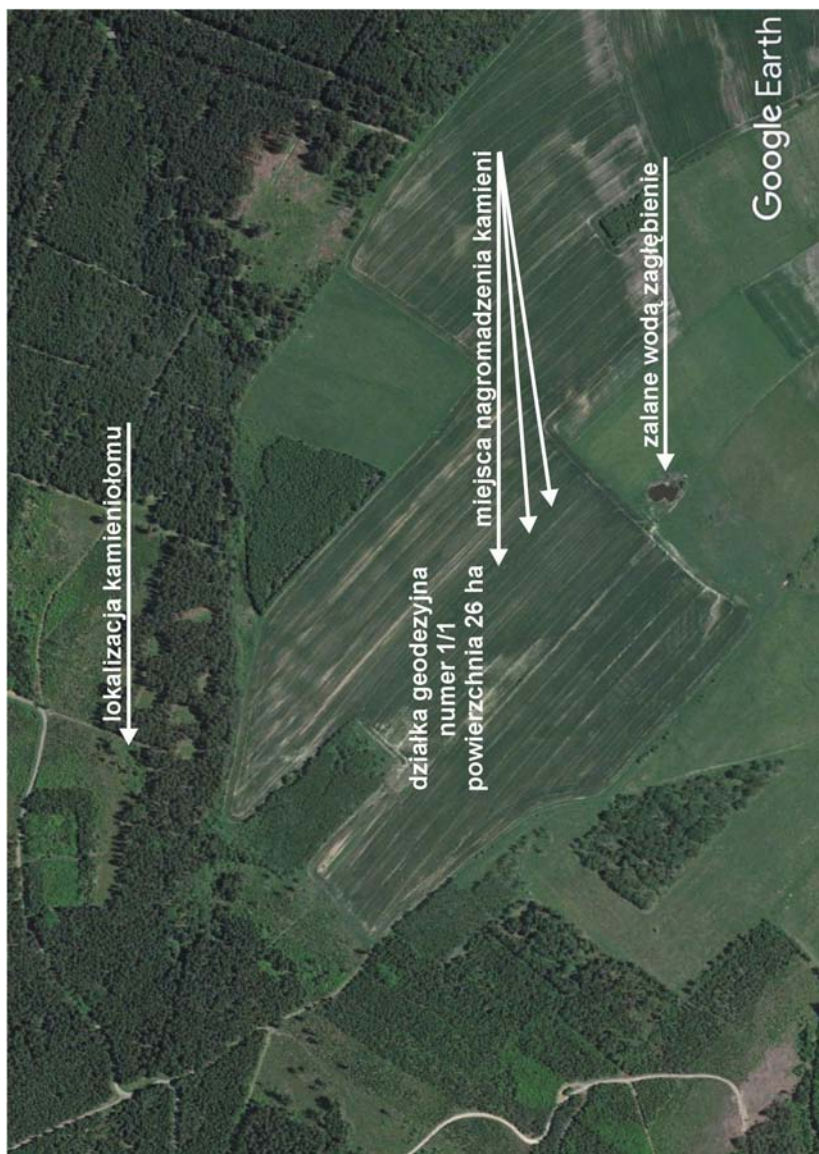
Pewnym utrudnieniem jest fakt, że grunty orne, znajdujące się bezpośrednio przy granicy lasu na zboczach Gór Kruczych, to tzw. strefa akumulacji podstokowej, gdzie transport przez procesy stokowe dostarcza duże ilości gruzu skalnego. Wyraźnie widać to na ilustracji 35, gdzie przedstawiono powierzchnię pola ornego na zboczu Drążonej, na obszarze B i w bezpośrednim sąsiedztwie kamieniołomu K2 – tutaj niemal cała powierzchnia ziemi usłana jest cienką warstwą drobnych kamieni.



Ilustracja 36: Blisko 300 kamieni zbieranych na kwadratowej powierzchni 5x5 metrów; wrzesień 2017.

Również na interesującej nas działce 1/1 te same procesy stokowe przetransportowały znaczne ilości gruzu, jednak jest on wyraźnie widoczny jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie lasu. Już w odległości kilkuset metrów od krawędzi pola bezproblemowo można znaleźć miejsca niemal całkowicie

pozbawione kamieni. Razem z synem schodziliśmy to pole wzdłuż i w poprzek, uważnie obserwując częstotliwość występowania kamieni. Jak się okazuje, w połowie południowo-wschodniej krawędzi działki 1/1 można zaobserwować bardzo wyraźny wzrost ich liczby. Aby w miarę obiektywnie ocenić zmianę liczby odłamków skał w poszczególnych miejscach, postanowiliśmy policzyć ich liczbę na powierzchni wyznaczonej przez kwadrat o boku 5 metrów. W punktach opisanych na ilustracji 37 jako „*miejsca nagromadzenia kamieni*” udawało nam się nazbierać nawet do 300 kamieni na kontrolnej powierzchni 25 m², jeden taki „*zbiór*” widoczny jest na ilustracji 36. Oddalając się od „*miejsc nagromadzenia kamieni*” o sto metrów w kierunku północno-wschodnim lub południowo-zachodnim, na takim samym obszarze kontrolnym albo wcale nie znajdowaliśmy kamieni, albo też można je było policzyć na palcach jednej ręki. Choć nasze „*pomiary*” nie są miarodajne, to potwierdzają istnienie wyraźnie dostrzegalnego pasa kamiennego gruntu.



Ilustracja 37: Uzupelnione o opisy zdjęcie satelitarne okolic działki geodezyjnej 1/1; źródło podkładu: Google Earth, zdjęcie satelitarne datowane na 28 maja 2017 roku.

Po zaobserwowaniu w terenie czytelnego kierunku pasa lotniska, biegnącego na działce 1/1 od północnego-zachodu w stronę południowego-wschodu, ponownie zacząłem analizować zdjęcia lidarowe tego obszaru. Przyglądając się tej jednej działce, można dostrzec płytkie obniżenia terenu dochodzące do hipotetycznego pasa startowego i raptownie kończące się w jego okolicy, co może kojarzyć się z „dziurami, które były zasypywane ziemią z wybrzuszeń” ze wspomnień więźniarek. Jednak zauważone ślady są na tyle delikatne, że może to być zwykła autosugestia.

W sąsiedztwie działki 1/1 znajduje się również kilkuarowe, zalane wodą wgłębienie terenu. Podobnej wielkości zagłębienie znajdujemy w tym miejscu na przedwojennych mapach, co raczej wyklucza jego powiązanie z opisywanym lotniskiem.

Kamienie są wprawdzie dostrzegalne, jednak czy nie jest to zbyt cienka warstwa? Niestety nie wiemy, do jakiego stopnia zaawansowana została doprowadzona budowa opisywanego lotniska – skoro prace trwały do ostatnich dni wojny, to najprawdopodobniej jednak nie zdołano go ukończyć. Załóżmy więc, czysto uznaniowo, że wybudowano część pasa o szerokości 60 m, na całej długości działki 1/1, czyli 600 m. Daje to nam powierzchnię 36.000 m^2 – gdybyśmy rozrzucili na niej oszacowane wcześniej 4.500 m^3 gruzu wydobytego z kamieniołomu, otrzymujemy pokrywę o grubości zaledwie 12,5 cm. Jeśli zaś stopień zaawansowania prac był mniejszy niż to zostało założone, to być może na początkowym odcinku usypano już np. 20 cm gruzu i po takim podłożu transportowano urobek na kolejne odcinki. Widać jednak, że choć z wyrobiska wydobyto tysiące kubików skał, to w rzeczywistości ilości te nie pozwalały na budowę zbyt grubej warstwy kamiennej na pasie startowym. Być może tak właśnie wygląda ten pas po kilkunastu latach uprawy jego powierzchni.

Czy można więc podsumować nasze wycieczki stwierdzeniem, że dawny pas budowanego lotniska został jednoznacznie zlokalizowany? Niestety, ale do pełnego sukcesu droga jeszcze daleka.

Obserwacjami kamieni i przemyśleniami na temat ich pochodzenia podzieliłem się z geomorfologiem⁵⁵. Oczywiście oczekiwałem potwierdzenia moich podejrzeń, gdyż zaobserwowane nagromadzenie kamieni wydaje się być ewidentnie nienaturalne. Jednak dr Andrzej Traczyk, pracownik Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, któremu zadałem pytanie o możliwość ustalenia pochodzenia opisanych wcześniej okruchów skalnych, stwierdził między innymi: *„Z przesłanych zdjęć wynika, że nie jest to jakaś ciągła lub zwarta pokrywa gruzu na powierzchni. Jeśli chodzi o pochodzenie tego materiału, to trzeba wziąć pod uwagę: 1) depozycję stokową (soliflukcja) lub wodną (stożki torencjalne), 2) depozycję lodowcową (łądolód na swojej drodze pokonał Bramę Czadrowską – wychodnie wulkanitów, ponadto zebrał po drodze luźny materiał miejscowy z dna Kotliny), 3) procesy wymarzania gruzu z pokrywy luźnych osadów podstokowych oraz selektywną erozję (usuwanie materiału drobnego) uruchomioną wraz z rolniczym zagospodarowaniem terenu. Należałoby w kilku miejsc zrobić wkopy, aby przekonać się jaka jest budowa pokrywy podstokowej”*⁵⁶; a także: *„(...) »nagromadzenia« materiału mogą być również wynikiem działania naturalnych procesów rzeźbotwórczych (głównie procesów stokowych), które zachodziły tu intensywnie w warunkach zimnego (peryglacjalnego) klimatu w okresie plejstocenu”*⁵⁷.

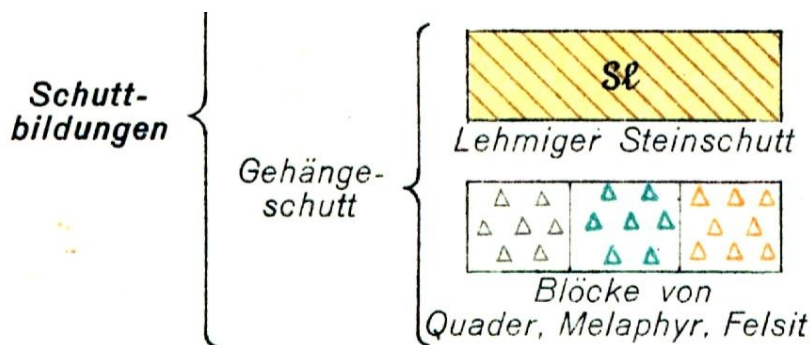
55 Geomorfologia – dziedzina nauki zajmująca się opisem form powierzchni Ziemi, ich genezą, rozwojem i rozmieszczeniem; ściśle związana z geologią, gleboznawstwem, klimatologią i hydrografią.

56 Fragment korespondencji e-mail z 20 września 2017 roku.

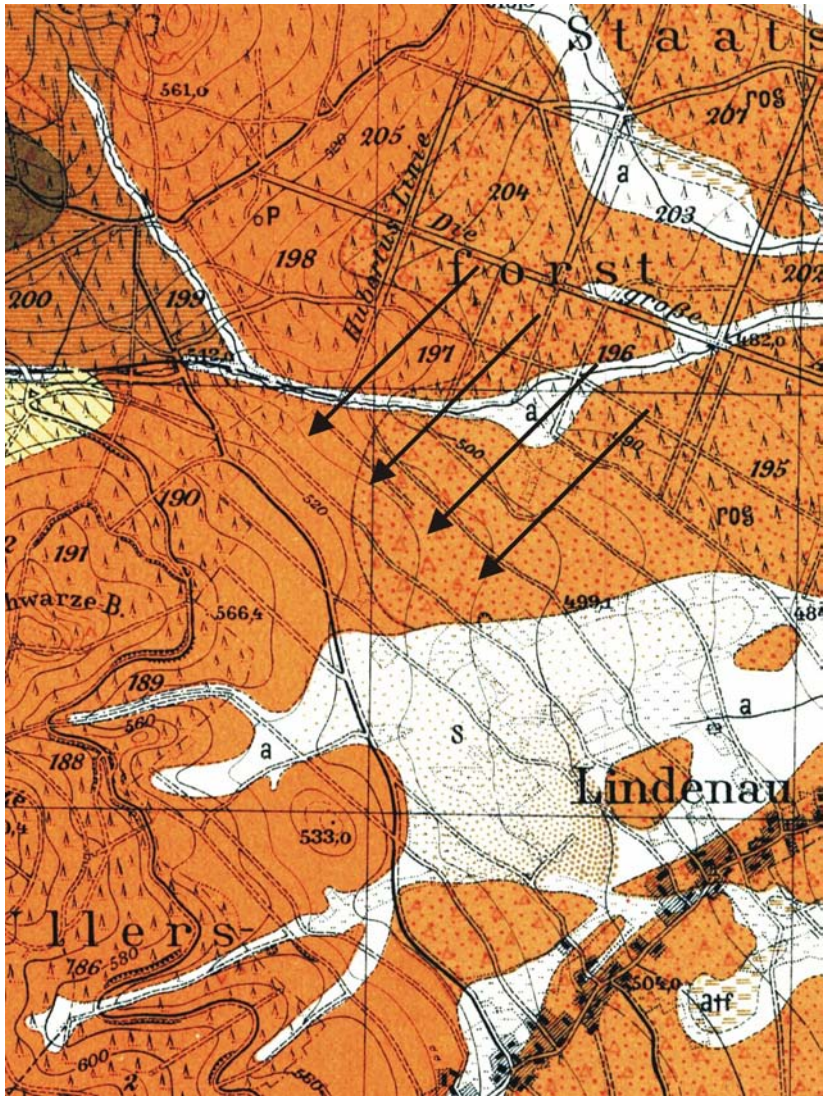
57 Fragment korespondencji e-mail z 7 lutego 2018 roku.

Mając na uwadze powyższe uwagi nie sposób więc jednoznacznie stwierdzić, bez jakichkolwiek dodatkowych badań, że odnalezione kamienie są okruchami skał przemieszczonymi tutaj z opisanego wcześniej kamieniołomu.

Dodatkowo, jak dowiadujemy się z wydanej w 1940 roku mapy „*Geologische Karte des Deutschen Reiches*”^[57], której fragment przedstawiono na ilustracji 39, niemieccy geolodzy zidentyfikowali tutaj gruz skał wulkanicznych pochodzenia stokowego, zalegający na podłożu zbudowanym ze skał osadowych czerwonego spągowca. Tak więc występowanie w tym miejscu kamieni nie jest niczym niezwykłym, a bezsporna identyfikacja nienaturalnego i związanego z budową lotniska ich nagromadzenia wymaga daleko idącej ostrożności.



Ilustracja 38: Fragment legendy mapy geologicznej z 1940 roku; trójkąty oznaczają tutaj luźne bloki skał wulkanicznych.



Ilustracja 39: Okolice Lipienicy na niemieckiej mapie geologicznej z 1940 roku; strzałkami oznaczono przypuszczalny przebieg pasa startowego, przy czym dwie skrajne z nich, znajdujące się bliżej zabudowań wioski, wskazują na lokalizacje w których współcześnie znajdują się zidentyfikowane miejsca dużego nagromadzenia kamieni.

Zachowane ślady

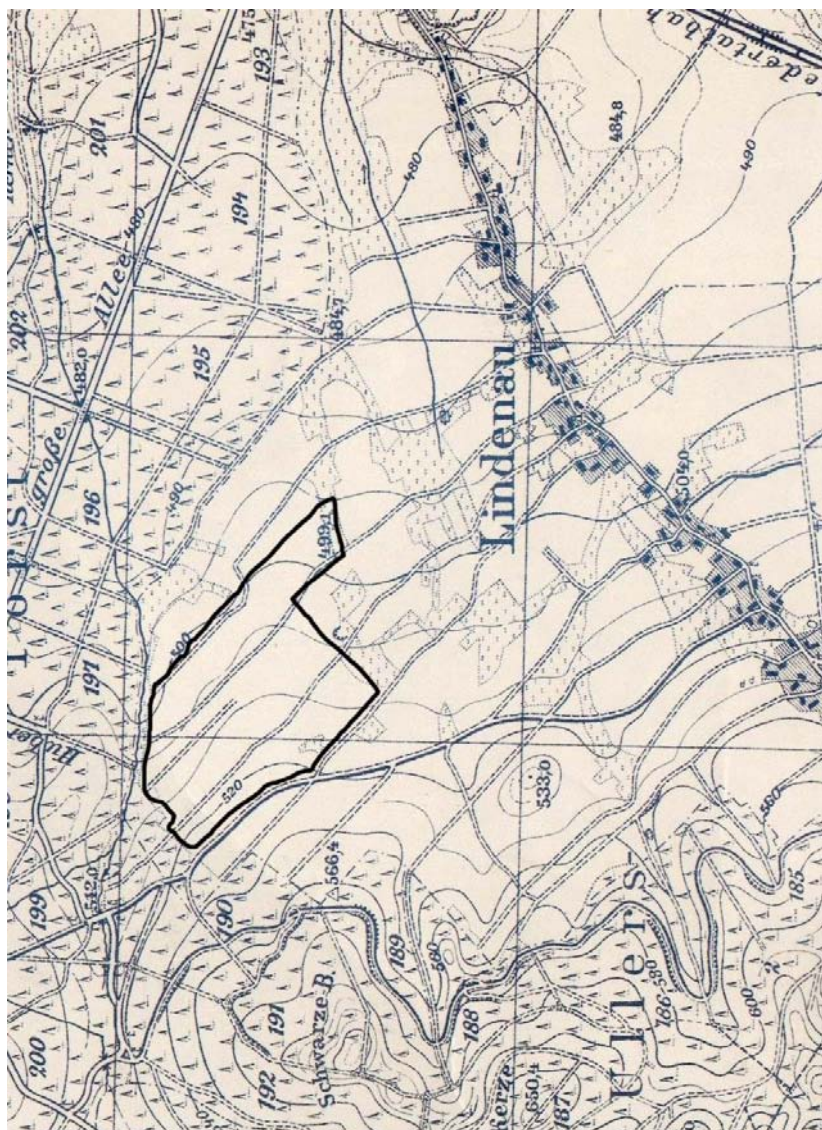
Czy budowane na polu rolnym lotnisko zostało po wojnie całkowicie zaorane? Przywrócenie gruntom ich pierwotnej funkcji wydaje się naturalną kolejną rzeczą, oczywiście o ile nie było ku temu przeciwwskazań. Natomiast jeśli warstwa kamienia była miejscami zbyt gruba, to orka takiego obszaru mogła stać się bardzo uciążliwa, co byłoby przesłanką za wyłączeniem pasa startowego z gruntów ornych.

Interesującym spostrzeżeniem jest fakt, że na przedłużeniu wstępnie rozpoznanego przebiegu pasa startowego rośnie dzisiaj młodnik, widoczny na ilustracji 40. Jednak przed wojną w tym miejscu znajdowało się pole uprawne – cała dzisiejsza działka geodezyjna o numerze 1/1 była wówczas terenem nieporośniętym lasem. Przybliżony obrys tej działki na wydanej w 1930 roku mapie *Meßtischblatt*, arkusz 3072 *Landeshut*^[64], przedstawiono na ilustracji 41. Wyraźnie tutaj widać, że działka ta wprawdzie przylegała bezpośrednio do lasu, jednak ona sama nie była zadrzewiona. Niemal identycznie miejsce to przedstawia ilustracja 4, bazująca na wydanej w 1939 roku mapie *Topographische Karte* arkusz *Landeshut*^[65], czy też ilustracja 30, gdzie podkładem jest amerykańska mapa wojskowa AMS^[55], bazująca na niemieckiej *Meßtischblatt*.

Wymiary lasku, który pojawił się tutaj w latach powojennych, to w przybliżeniu 75×200 m, co daje jego powierzchnię równą $\sim 1,5$ ha. Pierwotnie nie zwróciłem na to uwagi, lecz rozpiętość tego młodnika odpowiada przypuszczalnej szerokości budowanego gdzieś tutaj pasa startowego, dodatkowo orientacja w przestrzeni również pasuje do hipotetycznego kierunku pasa startowego. Czy pojawianie się takiego zagajnika dokładnie w tym miejscu jest zwykłym zbiegiem okoliczności, czy też może właściciel 26-hektarowej parceli natrafił na tak kamienisty jej fragment, że postanowił go zalesić?



Ilustracja 40: Hipotetyczna lokalizacja pasa startowego oraz młodnik znajdujący się na jego przedłużeniu; źródło podkładu: Google Earth, zdjęcie satelitarne datowane na 7 czerwca 2014 roku.



Ilustracja 41: Przybliżona położenie współczesnej działki geodezyjnej 1/1 na mapie Meßtischblatt z 1930 roku.

Zanim przejdziemy do analizy bardziej współczesnych dokumentów kartograficznych, zobaczymy jeszcze jak interesujący nas fragment Lipienicy wyglądał na przełomie XIX i XX wieku. Wycinek mapy *Meßtischblatt* z 1907 roku^[63] został już wcześniej wykorzystany jako podkład ilustracji 10, w opisywanym miejscu dostrzegalny jest brak istotnych zmian w stosunku do kolejnych wydań z lat 1930^[64] czy 1939^[65].

Na ilustracji 42 widzimy wycinek mapy *Karte des Deutschen Reiches*, arkusz *Friedland*, w skali 1:100.000, wydanej w 1880 roku^[60], natomiast ilustracja 43 przedstawia fragment datowanej na rok 1907 mapy *Spezialkarte der österreichisch-ungarischen Monarchie*, arkusz *Trautenau und Politz*, w skali 1:75.000^[70]. Oba te dokumenty kartograficzne, z racji odmienniej podziałki, nie umożliwiają aż tak dokładnego wglądu w ówczesny przebieg granicy lasu na północ od Lipienicy, jednak można uznać, że jest on zgodny z późniejszymi wydaniami *Meßtischblatt*.

Na obu mapach interesująca nas działka jest o tyle łatwa do zlokalizowania, że znajduje się ona dokładnie przy granicy lasu, bezpośrednio na wschód od polnej drogi prowadzącej z Lipienicy, z bocznymi Anielskiej Góry, do Przedwojowa.

Z jakiegoś powodu wybrany fragment pola, wykorzystywanego rolniczo od bardzo dawna, postanowiono zalesić. Ciekawego spostrzeżenia możemy dokonać poprzez analizę planu Lipienicy załączonego do uchwały Rady Gminy Kamienna Góra z 2013 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego^[105]. Choć dokument ten został sporządzony wiele lat po zalesieniu naszego „młodnika”, to w dalszym ciągu przewiduje on rolnicze wykorzystanie całej powierzchni działki 1/1, co przedstawiono na ilustracji 44.



Ilustracja 42: Wycinek mapy Karte des Deutschen Reiches, arkusz Friedland, wydanej w 1880 roku.

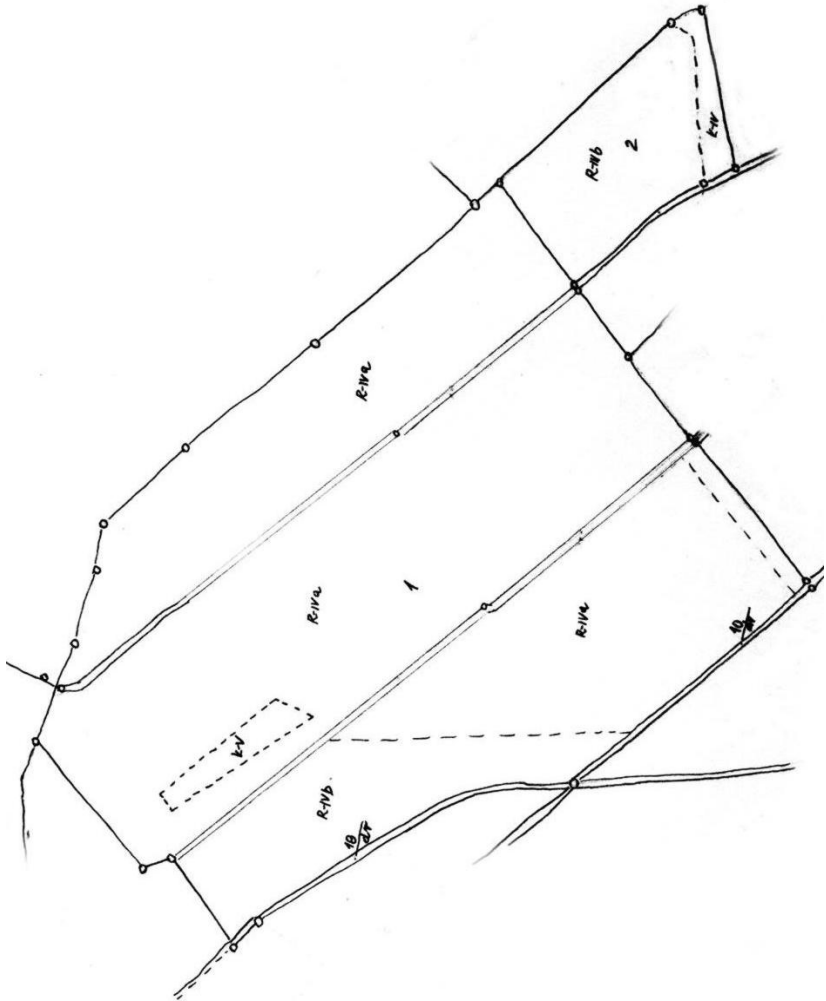


Ilustracja 43: Fragment datowanej na rok 1907 mapy Spezialkarte der österreichisch-ungarischen Monarchie, arkusz Trautenau und Politz.

jemy działki o numerze 1/1 – na tym obszarze występowały działki o numerach 1 oraz 2, tak więc działka 1/1 powstała z ich połączenia. Na ilustracji 45 przedstawiono ręczny odrys fragmentu tej ewidencji, obejmujący obie wspomniane działki. Porównanie przedstawionej tu klasyfikacji bonitacyjnej gleb gruntów ornych z analogiczną klasyfikacją widoczną na miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pozwala stwierdzić, że oba opracowania bazowały na tym samym źródle. Przy czym klasyfikacje te są zgodne poza jednym małym wyjątkiem – wąski pasek pola na naszym pasie startowym lotniska opisany jest tutaj jako Ł-V („*łąki trwałe*”), ten sam obszar zmienił się później na R-V („*grunty orne*”).

Uzasadniona wydaje się więc następująca hipoteza: utwardzony pas lotniska budowanego na gruntach ornych został po wojnie ponownie wykorzystany jako pole uprawne. O ile miejsca z cieńszą warstwą gruzu skalnego nie stanowiły większego problemu, to położony bliżej kamieniołomu fragment pasa startowego, być może o bardziej zaawansowanym stopniu budowy, był na tyle trudny w wykonywaniu zabiegów agrotechnicznych, że wykorzystywano go jako łąki trwałe.

Z biegiem lat podorywano tę łąkę, co spowodowało zachowanie się tylko małego jej fragmentu, o nieregularnym kształcie podobnego do prostokąta czworoboku, widocznego jeszcze na mapie ewidencji gruntów. Po upływie dziesięcioleci orkę pługiem zaprzężonym w parę koni zastąpiono nieporównywalnie większymi narzędziami rolniczymi, podwieszanymi do nowoczesnych ciągników. Z użyciem traktorów zaorano problematyczne dla orki konnej pozostałości pasa startowego, a śladem po tym fakcie jest pasek gruntu o innej klasyfikacji bonitacyjnej.



Ilustracja 45: Odrys fragmentu mapy ewidencji gruntów, wykonanej na podstawie pierworysu scalenia gruntów z 1971 roku, skala 1:5000, obręb Lipienica; w północnej części działki ewidencyjnej o numerze „1”, niemal w całości wykorzystywanej jako grunty orne (tutaj R-IVa i R-IVb) zaznaczono podłużny pas gruntów stanowiących łąki trwałe, sklasyfikowane jako „L-V”, czyżby była to kamienista pozostałość pasa startowego?

Jednak niejedynym śladem, ponieważ znajdujący się w tym miejscu urobek z kamieniołomu w dalszym ciągu był na tyle problematyczny, że przy jakiejś nadarzającej się okazji właściciel pola zdecydował się na zalesienie tego kłopotliwego fragmentu.

Powyższa hipoteza, oparta w dużej mierze na domysłach i przypuszczeniach, wydaje się jednak dość prawdopodobna i, co najważniejsze, pasuje do naszego lotniska. Aby ją pozytywnie zweryfikować, należałoby odnaleźć w opisywanym zagajniku, na obszarze Ł-V z ewidencji gruntów, wyjątkowo duże nagromadzenie gruzu skalnego.

W styczniu 2018 roku, podczas mojego kolejnego pobytu w Lipienicy, z wielką niecierpliwością chciałem zweryfikować na miejscu słuszność mojej hipotezy. Kamieni niestety nie znalazłem, jednak zalegający śnieg od samego początku stawał pod znakiem zapytania celowość ówczesnej wyprawy. One z pewnością są pod śniegiem, na wiosnę będzie je widać – tłumaczyłem sobie. Jednak w północnej części zagajnika, tuż przy jego krawędzi, znalazłem wywrócone drzewo – jego korzenie odłoniły ziemię, niestety całkowicie bez kamieni. Przy czym na podstawie obserwacji tego jednego miejsca nie można jeszcze wykluczyć przedstawionej wcześniej hipotezy.

Pewne nadzieje wiązałem także z kamiennogórskim Urzędem Gminy, być może w tamtejszych archiwach bądź zasobach kartograficznych znajduje się jakikolwiek ślad po opisywanym lotnisku? Niestety, choć na moją prośbę Wójt Gminy poczynił pewne rozeznanie tego tematu, to ostatecznie okazało się, *„że tutejszy Urząd Gminy nie posiada żadnych materiałów w tym zakresie. W zasobach akt osiedleńczych oraz dokumentacji geodezyjnej posiadanych przez naszą instytucję nie istnieją niestety dokumenty, które mogłyby być Panu pomocne w powyższym zamierzeniu”*⁵⁸.

58 Fragment pisma Patryka Strausa, Wójta Gminy Kamienna Góra, z dnia 16 kwietnia 2018 roku.



Ilustracja 46: Zagajnik posadzony na przedłużeniu pasa startowego okazuje się być młodym laskiem brzoźowym; styczeń 2018.



Ilustracja 47: Wiatrołom w zagajniku, niestety w odkrytej tutaj ziemi nie widać spodziewanego nagromadzenia kamieni; styczeń 2018.



Ilustracja 48: Widok Lipienicy z działki 1/1 – na jej przedłużeniu dostrzegamy pola będące przypuszczalnie kontynuacją budowanego pasa startowego – zapewne podobnie miejsce to wyglądało w zimie 1944/45, gdy szukano lokalizacji na budowę lądowiska; na pierwszym planie ślady po zwierzętach leśnych; styczeń 2018.

We wrześniu 2018 roku podjęliśmy z synem kolejną próbę odszukania kamieni w opisywanym lasku. Tym razem nie było już zalegającego śniegu, ale kamieni też nie było widać. Być może znajdują się one pod runem leśnym, ale założenie takie jest raczej mało prawdopodobne.



Ilustracja 49: W przeważającej części swojej powierzchni opisywana wcześniej działka 1/1 pozbawiona jest zalegających na niej kamieni; wrzesień 2018.



Ilustracja 50: Jednakże wystarczy trafić na wskazane wcześniej miejsce, aby spotkać się z bardzo dużym, prawdopodobnie nienaturalnym, nagromadzeniem kamieni; wrzesień 2018. Powyższe zdjęcie wykonano w odległości kilkunastu metrów od poprzedniej fotografii.

Przy czym cały czas bezproblemowo udaje się odszukać na działce 1/1 miejsce nadzwyczaj kamieniste, ostro odcinające się od pozostałej powierzchni działki. Być może jest to pozostałość po poszukiwanym pasie startowym? Jednakże bez dokładniejszych, specjalistycznych badań nie sposób tego stwierdzić jednoznacznie.

Archeologia lotnicza

Opisane powyżej próby zlokalizowania miejsca budowy pasa lotniska bazowały na przeprowadzonej z za biurka analizie dostępnych źródeł pisanych oraz na poszukiwaniu fizycznych śladów po obiekcie. Tytułem uzupełnienia należałoby wspomnieć tutaj o jeszcze jednej gałęzi studiów nad przeszłością, tak zwanej *archeologii lotniczej*.

Bazując na historycznych zdjęciach lotniczych, możemy poszukiwać fotografii z dostrzegalnymi śladami naszego lądowiska. Oczywiście pożądane byłoby odszukanie zdjęcia z kwietnia 1945 roku – wówczas moglibyśmy zobaczyć na nim wspomniany przez więźniarki walec parowy, a nawet pracujących tutaj ludzi. Wprawdzie natrafienie na akurat taką fotografię graniczyłoby niemal z cudem, jednak również późniejsze zdjęcia mogą zawierać szereg szczegółów pozwalających na identyfikację lądowiska. Jego rozpoznanie byłoby możliwe na podstawie pewnych wyróżników świadczących o działalności człowieka w tym miejscu. Przykładowo zachodzące słońce o pewnej godzinie uwidacznia, poprzez powstające długie cienie, nawet drobne formy terenowe; czy też pole obsiane zbożem może ukazywać w miejscach przyśpieszonego lub zahamowanego wzrostu obszar z poruszoną wcześniej przez człowieka glebą^[40].

Mikołaj Kostyrko w artykule „*Lot w przeszłość. Historyczne zdjęcia lotnicze w archeologii*” stwierdza między innymi: „*Lotnisko polowe z czasów II wojny światowej [to] jeden z przykładów działalności człowieka, który pozostawia po sobie słabo czytelne ślady. Uchwycenie ich przy pomocy metod archeologicznych, bez historycznych zdjęć lotniczych, jest bardzo utrudnione, jeśli w ogóle możliwe*”, a także, w odniesieniu do zdjęć z okresu II wojny światowej: „*Wśród miejsc widocznych na historycznych zdjęciach znajdują się również inne*

obiekty ze strefy zainteresowań archeologii, które nigdy nie doczekały się udokumentowania przy pomocy pozostałych źródeł historycznych, a w późniejszym czasie uległy zupełnej lub częściowej destrukcji, jak na przykład mogiły żołnierskie, ślady bombardowań czy lotniska polowe^[40].

Archiwalne zdjęcia lotnicze dostępne za pośrednictwem strony geoportal.gov.pl pozwalają nam „cofnąć się w czasie”, jednak trochę za mało, gdyż najstarsze widoczne tam zdjęcia pochodzą z początków bieżącego wieku. Podobnie *Google Earth* udostępnia stare zdjęcia satelitarne tego obszaru, jednak również i one sięgają jedynie przełomu stuleci.

Poszukajmy więc polskich zdjęć lotniczych, wykonanych po 1945 roku. Prawdopodobnie pierwsze, powojenne zdjęcia powierzchni kraju zaczęto wykonywać już od 1947 roku i do połowy lat 50. objęły one całą powierzchnię Polski. Fotografie takie znajdowały się w zasobach Wojskowego Centrum Geograficznego jako „*zjęcia lotnicze obszaru Polski z lat 1945-1998*” i pod taką nazwą trafiły do Centralnego Archiwum Wojskowego, gdzie potraktowano je jako „*materiały archiwalne wyłączone z udostępniania ze względu na zły stan fizyczny i brak środków ewidencyjno-informacyjnych*”⁵⁹. Na stronie Centralnego Archiwum Wojskowego, w opisie zasobów dostępnych w zbiorach kartograficznych, wymieniono: „*Uzupełnieniem zbiorów kartograficznych są zdjęcia lotnicze z lat 1945-1998. Wykonywane w różnych skalach, obejmują swym zasięgiem cały obszar Polski*”⁶⁰. Jednak zasoby Centralnego Archiwum Wojskowego stały się częścią Wojskowego Biura Historycznego⁶¹, więc może Wojskowe Biuro Historyczne umożliwi nam zapoznanie się z powojennymi zdjęciami lotniczymi Lipienicy?

59 odkrywca.pl/zdjecia-lotnicze-po-1945-r-,678242.html – dostęp styczeń 2017.

60 <http://caw.wp.mil.pl/pl/1.html> – dostęp styczeń 2017.

61 W 2016 roku Minister Obrony Narodowej podjął decyzję o utworzeniu Wojskowego Biura Historycznego z połączenia Centralnego Archiwum Wojskowego oraz Wojskowego Biura Badań Historycznych Wojskowego Centrum Edukacji Obywatelskiej – źródło: caw.wp.mil.pl – dostęp styczeń 2018.



Ilustracja 51: Najstarsze, udostępniane przez Google Earth, zdjęcie satelitarne interesującego nas obszaru datowane jest na 3 października 2003 roku. Akurat na krawędzi działki 1/1 kończy się obszar pokryty fotografią o wysokiej rozdzielczości, widać jednak rosnący już wówczas młodnik (oznaczony literą x); wzdłuż działki ciągnie się ciemniejszy pas – prawdopodobnie pozostałość drogi lub rowu melioracyjnego.

Niestety, ale pojawiają się tutaj pewne problemy. Po pierwsze „zgrupowane w Wojskowym Biurze Historycznym materiały archiwalne udostępniane są na miejscu, w Pracowni Naukowej”, tak więc należałoby się wybrać w tym celu do Warszawy, co może być nieco kłopotliwe. Po drugie pewne zbiory nie są dostępne nawet w warszawskiej Pracowni Naukowej, wśród nich również „Zdjęcia lotnicze obszaru Polski z lat 1945 – 2003. Materiały są wyłączone z udostępniania ze względu na brak właściwych środków ewidencyjno-informacyjnych, zbiór będzie udostępniany po jego digitalizacji”⁶².

Tak więc polskie zdjęcia lotnicze istnieją i są przechowywane w archiwach wojskowych, jednak na chwilę obecną nie są dostępne. Należałoby więc spróbować przeszukać również archiwa niemieckie, rosyjskie – jak też i amerykańskie. Wprawdzie można podejrzewać, że w trakcie wojny tereny te znajdowały poza centrum uwagi amerykańskiego wywiadu, jednak niemieckie archiwa fotograficzne zostały przejęte w 1945 roku przez aliantów, stanowiły potem cenne źródło informacji o terenach włączonych do Związku Radzieckiego i jego państw satelickich^[40].

Czy dla opisywanego obszaru dostępne są zdjęcia lotnicze z ostatnich miesięcy wojny? Zwróciłem się z takim zapytaniem do firmy reklamującej się słowami: „Oferujemy usługę poszukiwania archiwalnych zdjęć lotniczych z okresu 1939-1945 dla dowolnego obszaru Polski”. W odpowiedzi czytam: „... może być problem z dostępnością zdjęć. Może być zdjęcie z 20 lutego 1945, ale słaba jakość, śnieg na gruncie i skala 1:43000, czyli widać tylko zarysy domów”⁶³. Zdjęcia tego niestety nie zobaczyłem, zniechęcił mnie sam opis nieobiecujący nazbyt dużej ilości szczegółów, jak i koszty jego pozyskania⁶⁴. Nie wiem kto

62 <http://wbh.wp.mil.pl/pl/33.html> – dostęp styczeń 2017.

63 Fragment korespondencji e-mail z 7 grudnia 2017 roku.

64 Należy jednak pochwalić w tym miejscu wspomnianą firmę za uczciwe poinformowanie mnie o zastrzeżeniach co do oferowanego zdjęcia.

miał wykonać zdjęcie⁶⁵, czy też z archiwum jakiego państwa oferowana fotografia miała pochodzić.

Co ciekawe rolka ze zdjęciami lotniczymi wykonanymi tego samego dnia (20 FEB 45) znajduje się w amerykańskim archiwum NARA⁶⁶ (patrz ilustracja 52), jednak tutaj jakość określono jako doskonałą (ang. *excellent*), a skalę jako około 1:55.000 – możliwe, że będzie to identyczne zdjęcie, jednak inaczej opisane. W archiwum NARA znajdują się także starsze zdjęcia tego obszaru, natomiast wspomniane tutaj jest najbardziej zbliżone do końca wojny. Jednakże 20 lutego 1945 roku budowy lotniska najprawdopodobniej jeszcze nie rozpoczęto...

W lipcu 2018 roku zdecydowałem się zamówić skan wspomnianego zdjęcia „SK 29” z rolki „GX 8565 SK”. W trakcie realizacji mojego zlecenia otrzymałem następującą informację: „*Image No. 29 is missing from Box 8565 SK*”, czyli zdjęcie to gdzieś się w amerykańskim archiwum zawieruszyło...

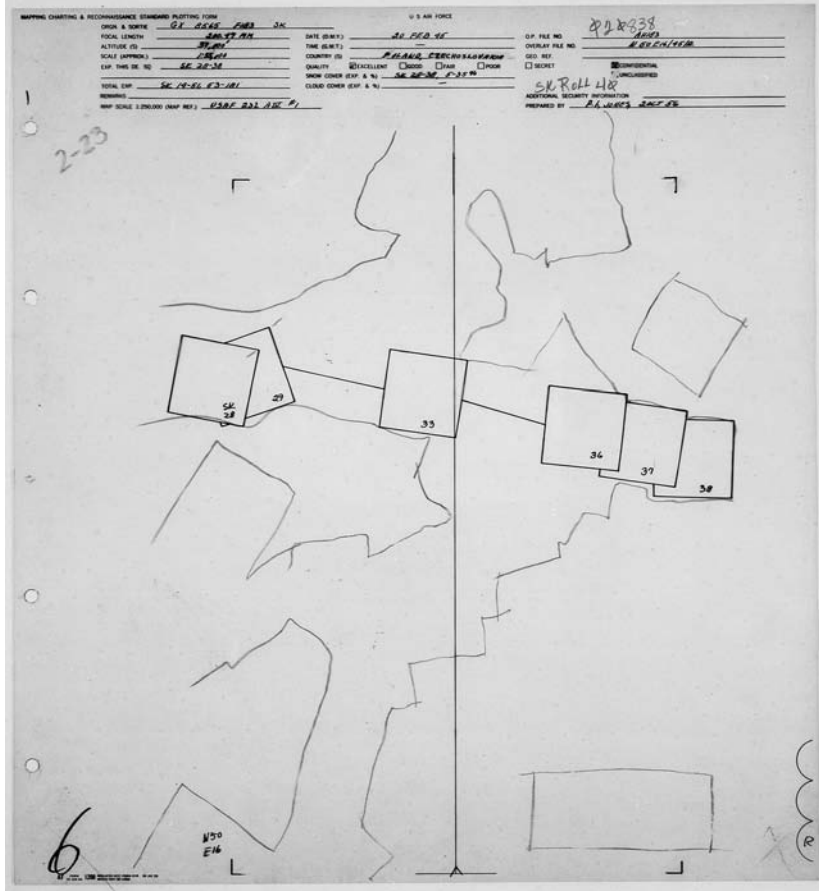
Cytowany już Mikołaj Kostyrko twierdzi, że „*czasy, kiedy dostęp do tego typu danych był utrudniony w sposób instytucjonalny, minęły. Obecnie większość z nich została odtajniona i znajduje się w domenie publicznego dostępu*”^[40]. Jednak podejmowane przeze mnie próby samodzielnego odszukania jakichkolwiek wojskowych, archiwalnych zdjęć tego terenu zakończyły się niestety mizernym skutkiem.

Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że opisywane w tej książce lotnisko polowe byłoby wyraźnie dostrzegalne na zdjęciach wykonanych w latach tużpowojennych, problemem jednak pozostaje zdobycie jakichkolwiek fotografii z tego okresu. Trzymam więc kciuki za szybką digitalizację i udostępnienie zdjęć z archiwum Wojskowego Biura Historycznego.

65 Podana została mi „*cena za jedno zdjęcie niemieckie*” co może sugerować, że zdjęcie było wykonane przez Niemców.

66 Amerykańskie archiwa narodowe (National Archives and Record Administration, NARA).

SECRET



Ilustracja 52: W amerykańskim archiwum NARA przechowywane są zdjęcia lotnicze opisane jako „GX 8565 SK”, datowane na „20 FEB 45”, przy czym fotografia „SK 29” z całą pewnością obejmuje Lipienicę. Podano tutaj skalę 1:55.000 (approx.), jakość „excellent”, pokrywa śnieżna „5-35%”, pułap lotu określono tutaj jako 37.000 stóp; powyżej skan oleatu dla kilku zdjęć z tej rolki, opracowanemu w 1952 roku.

Na koniec chciałbym jeszcze dodać, że archiwalne zdjęcia lotnicze można odszukać również w zasobach Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Na moje zapytanie o dostępność powojennych zdjęć lotniczych obszaru Lipienicy otrzymałem następującą odpowiedź: „*Na ten teren w PZGiK⁶⁷ zgromadzono zdjęcia lotnicze wykonane w latach: 1974, 1984, 1994*”⁶⁸.

Dane gromadzone w centralnym zasobie geodezyjnym i kartograficznym udostępniane są przez Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej, gdzie złożyłem odpowiedni wniosek i w niedługim czasie zdobyłem wspomniane trzy fotografie lotnicze.

Na zdjęciu z 1994 roku (patrz ilustracja 53) brak jeszcze opisywanego wcześniej zagajnika, tak więc został on posadzony po tej dacie. Wykonane w 1984 roku zdjęcie tego samego obszaru (patrz ilustracja 54) nie wnosi niczego nowego – nie widać tutaj żadnych śladów po poszukiwanym lotnisku.

Natomiast na zdjęciu lotniczym z roku 1975 (patrz ilustracja 55) dostrzeżemy, że dzisiejsza działka geodezyjna o numerze 1/1 była wówczas uprawiana nie jako całość, lecz w postaci licznych, drobnych pól uprawnych. Powierzchnie niektórych z nich pokrywają się w przybliżeniu z hipotetycznym pasem startowym, jednakże w żaden sposób nie przybliżyła nas to do poznania pierwotnej lokalizacji lotniska. Wręcz nakazuje zachować daleko idącą ostrożność przy ewentualnej interpretacji innych, nieznanymi mi dotychczas zdjęć powojennych. Jak widać, można łatwo pomylić ślady po pasie startowym z poszczególnymi połączeniami pól uprawnych.

67 Państwowy zasób geodezyjny i kartograficzny.

68 Fragment korespondencji e-mail z 30 stycznia 2018 roku.



Ilustracja 53: Fragment zdjęcia lotniczego Lipienicy z 25 czerwca 1994 roku. Źródło: Główny Urząd Geodezji i Kartografii.



Ilustracja 54: Fragment zdjęcia lotniczego Lipienicy z 10 lipca 1984 roku. Źródło: Główny Urząd Geodezji i Kartografii.



Ilustracja 55: Fragment zdjęcia lotniczego Lipienicy z 22 sierpnia 1975 roku. Źródło: Główny Urząd Geodezji i Kartografii.

Przeznaczenie lotniska

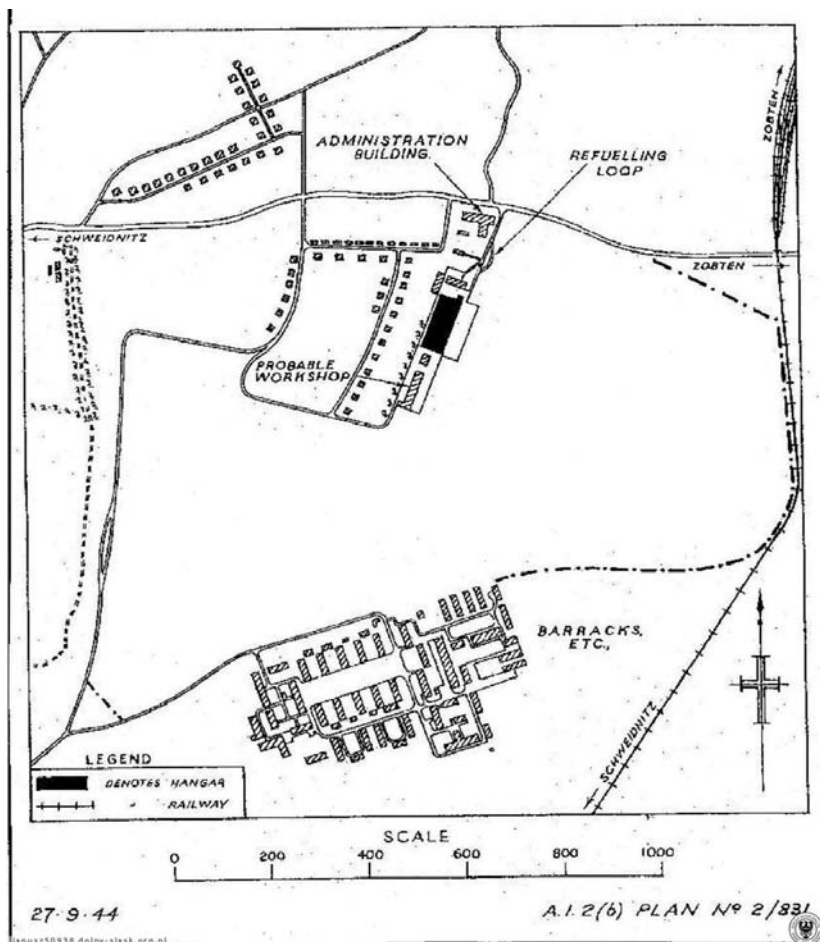
Budowane w ostatnich miesiącach wojny lotnisko w Lipienicy z całą pewnością miało służyć działaniom militarnym. Być może, obserwując postępy Armii Czerwonej, postanowiono wybudować tutaj lotnisko awaryjne, przewidując jego wykorzystanie w przypadku utraty innych obiektów.

Prowadzone działania wojenne często pozbawiały walczące strony zdolnych do użytku lotnisk i musiano wówczas uciekać się do improwizowania tymczasowych lądowisk. Można spotkać się z informacją o przypadkach lądowania na powierzchni zamrożonego jeziora, co miało miejsce w lutym 1945 roku i dotyczyło samolotów z zaopatrzeniem dla odciętego Głogowa^{[45]s.92}. Innym przykładem niech będzie wykorzystywanie przez Rosjan w roli tymczasowego lotniska, również w lutym 1945 roku, fragmentu autostrady z Berlina do Wrocławia^{[51]s.112}.

W relacji Mikołaja Lutterottiego pojawia się informacja, jakoby do Jawiszowa miało być przeniesione lotnisko Świdnicke. Co wiemy o tym lotnisku?

Na stronie Muzeum Dawnego Kupiectwa w Świdnicy⁶⁹, w artykule „Świdnica w okresie nazistowskim” czytamy: *„Na obrzeżach miasta, w pobliżu drogi do Wrocławia, jeszcze w 1934 r. wybudowano lotnisko sportowe. Dopiero pod koniec drugiej wojny światowej zaczęło ono spełniać funkcję lotniska wojskowego. W początkach 1945 r. stacjonował tutaj 52 pułk niemieckiego lotnictwa myśliwskiego, który osłaniał samoloty transportowe lecące z zaopatrzeniem do oblężonego Wrocławia. Bazował on tutaj aż do 7 maja 1945 roku”*.

69 <http://muzeum-kupiectwa.pl/index.php?page=swidnica-w-okresie-nazistowskim>
– dostęp grudzień 2017.



Ilustracja 56: Wykonany w 1944 roku przez amerykańską armię plan lotniska w Świdnicy, brak informacji na temat użytych jednostek miary.
 Źródło: <https://dolny-slask.org.pl/3488356.foto.html?idEntity=519393>

Z kolei Edmund Nawrocki w tekście „Lotnisko wojskowe w Świdnicy”⁷⁰, stwierdza między innymi: „W północno-wschodniej części Świdnicy (...) istniało pod koniec wojny w 1945 r. prowizoryczne lotnisko wojskowe (...) Nie było tam wyasfaltowanych pasów startowych, tylko trawiasty teren, na

70 <http://dziennik.swidnica.pl/historia/historia041.php> – dostęp grudzień 2017.

skraju którego stał barak, a później może i kilka baraków. Na lotnisku chyba dopiero od 22 lutego 1945 r. stacjonował 52. pułk niemieckiego lotnictwa myśliwskiego. Jego głównym zadaniem była ochrona samolotów transportowych zaopatrujących Wrocław oblężony przez Armię Czerwoną (...) Pułk wyposażony był w samoloty typu Me 109. Samoloty transportowe, głównie Ju 52 i prawdopodobnie też He 111, przylatywały z terenu Danii⁷¹ i usiłowały lądować początkowo na lotnisku Gądów we Wrocławiu aż do jego zajęcia przez Armię Czerwoną. W Świdnicy lądowały małe samoloty niemieckie typu Fieseler Storch (Fi 156), które wywoziły z Wrocławia niektóre osoby, m.in. ciężko rannych. Na lotnisku świdnickim lądowały także samoloty transportowe w przypadku, gdy z powodu silnego ostrzału artylerii przeciwlotniczej nie udawało im się wylądować we Wrocławiu. Próby ponownego dotarcia do Wrocławia z wykorzystaniem lotniska w Świdnicy podejmowane były czasami kilkakrotnie (...) 7 maja w godzinach porannych 52. pułk lotniczy opuścił lotnisko świdnickie i udał się do Czech”. A także: „6 maja rano w Świdnicy wylądował samolot Fi 156, którym uciekał z Wrocławia mianowany w testamencie Hitlera głównym przywódcą SS i szefem niemieckiej policji gauleiter Karl Hanke. Potem wystartował stąd do Jeleniej Góry. Później wszelki ślad po Hankem zaginął i niektórzy przypuszczali, że ukrywa się on w Ameryce Południowej albo został zabity w Czechach”⁷². Wojska radzieckie wkroczyły do Świdnicy 8 maja 1945 roku, a więc w dniu kapitulacji III Rzeszy⁷³.

71 Informacja jakoby odcięty przez Rosjan Wrocław zaopatrywany był przez samoloty przylatujące aż z Danii wydaje się jednak wątpliwa.

72 <http://www.mojemiasto.swidnica.pl/?p=799> – dostęp grudzień 2017.

73 Przy czym kapitulacja III Rzeszy nastąpiła 7, 8 lub 9 maja – w zależności od tego, który akt kapitulacji (w Reims czy w Berlinie) i według jakiego czasu (inna strefa czasowa Berlina i Moskwy) bierzemy pod uwagę.



Ilustracja 57: Produkowany i testowany w Świdnicy helikopter Flettner FI 282 Kolibri. Źródło: www.aviastar.org

Przy okazji warto nadmienić, że świdnickie lotnisko było miejscem montażu niemieckiego śmigłowca *Flettner FI 282 Kolibri*. Berlińskie zakłady Antona Flettnera, w związku z bombardowaniami aliantów, przeniesiono pod koniec 1943 roku właśnie do Świdnicy, gdzie umieszczono je w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Pod koniec 1944 roku ponownie zakłady ewakuowano, tym razem na lotnisko *Tempelhof* pod Berlinem, dokąd gotowe śmigłowce odleciały przez Jelenią Górę i Zgorzelec^[17].

Świdnickie lotnisko „pozbawione było betonowych pasów startowych”^[17], a jego wymiary to „ok. 730x1280m (800x1400 yardów)”^[17], długość ta odpowiada też ilustracji 56⁷⁴. W związku z tym można podejrzewać, że parametry pasa startowego lotniska w Lipienicy, utwardzonego kamieniem, byłyby lepsze niż lotniska tutaj ewakuowanego. Być może przygotowywano je więc dla innego rodzaju samolotów?

74 Choć nie wiadomo jakich jednostek miary użyto w widocznej tutaj skali; skoro dokument jest amerykański, to zapewne nie są to metry, lecz jardy.

Przy okazji świdnickiego lotniska warto pochylić się nad dokumentami cytowanymi przez Romualda Owczarka w jego tekście dotyczącym kosztów niemieckiej inwestycji *Riese*. Artykuł co prawda poświęcony jest innej tematyce, jednak autor zamieszcza tutaj listę inwestycji realizowanych przez Niemców w ostatnim okresie wojny. W wykazie najważniejszych budów do pilnej realizacji znajdujemy, prowadzoną przez *Oberbauleitung Schweidnitz*, inwestycję o numerze *Gc 49⁷⁵(M)*, nazwaną „*Bauvorhaben (Ort, Anlage): Schweidnitz, Sonderflugplatz*”^[80] (pol. *projekt budowlany (lokalizacja, instalacja): Świdnica, lotnisko specjalne*). Jej całkowity koszt budowy (niem. *Gesamtbausumme*) to 800.000 RM, siła robocza została określona na 510 osób, zamieszczona stroną wcześniej reprodukcja mapy sugeruje, że inwestycja ta realizowana była w Świdnicy⁷⁶. Użyty w numerze kod „*Gc*”, zgodnie z legendą mapy, oznacza OKL, tak więc budowa prowadzona była przez *Oberkommando der Luftwaffe*.

Rodzi się więc następujące pytanie: czym była inwestycja *Sonderflugplatz Schweidnitz*? Czy w Świdnicy powstawało kolejne lotnisko, modernizowano istniejące czy też opis dotyczy budowy nowego lotniska, przeznaczonego dla ewakuacji świdnickiego? Henry de Zeng w opracowaniu „*Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany*”^[17] zawiera bardzo szczegółowe opisy niemieckich lotnisk, w tym dwóch zlokalizowanych w Świdnicy. Jedno z nich, nazwane *Schweidnitz-Stadt* to trawiaste lądowisko awaryjne (niem. *Notlandeplatz*) o wymiarach 640 x 455 m, ostatni raz wspomniane w 1927 roku i być może nawet niewykorzystywane przez Luftwaffe w czasie II wojny światowej. Natomiast drugie, nazwane tutaj *Schweidnitz/Ost*, to właśnie wspomniane już wcześniej lotnisko w Świdnicy. Tutaj opisano

75 Przy czym sama cyfra „9” jest mało czytelna, prawdopodobnie jest ona poprawiona z cyfry „8”.

76 Niestety zamieszczona w artykule reprodukcja mapy jest ucięta i nie widać tutaj Lipienicy. Jednak udało mi się ustalić, że dokument ten przechowywany jest w Archiwum Muzeum Gross—Rosen w Wałbrzychu (sygnatura mapy 162/K) i nie ma na nim zaznaczonego lotniska w Lipienicy.

je jako lądowisko polowe (niem. *Feldflugplatz*) przekształcone z czasem w małe lotnisko o trawiastej powierzchni, pozbawione utwardzonych pasów startowych. Co ciekawe zamieszczono również wykaz realizowanych tu w czasie wojny inwestycji: 29 września 1944 na jednym z rogów trwały prace niwelacyjne w celu przedłużenia start bądź zjazdu do 915 metrów, na przełomie stycznia i lutego 1945 wybudowano pośpiesznie jakies zatoki dla schronienia samolotów – są to jednak drobne prace, nie znalazłyby się one na wykazie najważniejszych budów do pilnej realizacji. Natomiast o budowie kolejnego lotniska brak jakichkolwiek wzmianek.

Romuald Owczarek w jednym z rozdziałów książki „*U bram Riese*”^[82] również opisuje „...lotnisko polowe na granicy z Pszennem. Nie było to klasyczne lotnisko, ponieważ nie posiadało asfaltowych lub betonowych pasów startowych, lecz całe było porośnięte trawą. Zamiast w hangarach samoloty mogły się schronić w ziemnych bunkrach. Obok postawiono kilka baraków dla obsługi lotniska i samolotów”. Na kolejnych stronach opisane są wojenne losy tego obiektu, jak i całego miasta, jednak nie doszukałem się tutaj wzmianek o budowie żadnego nowego obiektu lotniczego.

Skoro więc w Świdnicy nie budowano nowego, ani też nie modernizowano istniejącego lotniska, to czym była ta inwestycja? Wprawdzie założenie, że budowany obiekt *Sonderflugplatz Schweidnitz* miał znajdować się właśnie w Lipienicy jest jedynie domysłem, jednak pasowałoby ono do relacji Lutterottiego. Liczba 510 pracowników zatrudnionych przy teź budowie, jeśli uwzględnić więźniarki z obozu oraz nieznaną nam liczbę jeńców wojennych, byłaby realna. Jednak czy możemy to samo powiedzieć o budżecie wynoszącym⁷⁷ 800.000 RM? Czy budowa prowizorycznego lotniska polowego miałaby kosztować blisko milion marek? Być może jest to budżet ujęty w pierwotnym projekcie, przewidującym betono-

77 800.000 RM to 0,53% budżetu przewidzianego w tym samym dokumencie na kompleks *Riese* w Górach Sowich, któremu przypisano sumę 150 mln RM.

wy pas startowy i jakieś obiekty infrastruktury naziemnej. Czyżby radziecka ofensywa wymusiła drastyczną zmianę planów i zamiast tysięcy kubików betonu zdecydowano się na prowizoryczne, kamienne utwardzenie pasa startowego?

Spróbujmy może choćby z grubsza oszacować, jaki zakres prac można było zrealizować za 800.000 RM. Z braku dostępu do ówczesnych cenników prac i materiałów należy przyrównać tę kwotę do innej inwestycji, najlepiej realizowanej w pobliżu i w podobnym czasie. Znajdziemy taką np. w książce „*Zapomniane fabryki zbrojeniowe Hitlera*”^[B4], gdzie Romuald Owczarek opisuje dzieje wałbrzyskiej fabryki chemicznej *IG Farbenindustrie*. Na stronie 75 pojawia się tam, datowana na 1942 rok, wzmianka o planowanych kosztach rozbudowy fabryki, w tym interesujący nas ustęp: montaż nowych podgrzewaczy wymagał „*zabezpieczenia 30 tys. RM na wykonanie robót betoniarskich (100 m³ betonu)*” – co daje nam cenę 300 RM/m³. Koszt ten odnosi się do prac związanych z wykonywaniem fundamentów bądź postumentów pod jakieś urządzenia, zapewne uwzględnia dodatkowo robociznę i wartość szalunków, wykopów czy też zbrojenia – przyjmijmy więc, całkowicie uznaniowo, że sam beton stanowił trzecią część tej ceny, czyli 100 RM/m³. Jeśli pas lotniska miałby grubość 20 cm, to z 1 m³ betonu można wylać 5 m² takiej płyty, co daje nam cenę 20 RM/m². Tak więc wyjściowa kwota 800.000 RM pozwoliłaby na wykonanie 40.000 m² płyty betonowej o grubości 20 cm. Taką powierzchnię miałby kilometrowy pas o szerokości 40 metrów – trochę za mało jak na lotnisko, jednakże jest to ten sam rząd wielkości. Powyższe szacunki, bazujące na dość wątpliwych danych wejściowych, obarczone są bardzo dużą niepewnością. Pozwalają one jednak uznać, że budżet inwestycji *Sonderflugplatz Schweidnitz* nie odnosił się do trawiastego lotniska polowego, lecz do budowy obiektu z betonowym pasem startowym.

W dostępnej mi literaturze nie natrafiłem na informacje o lotniskach budowanych w tych okolicach w ostatnim okresie wojny. Jedynym wyjątkiem jest tekst Romualda Owczarka „*Tajny projekt sztabu Geilenberga w Młynowie koło Kłodzka*”^[81], w którym autor opisuje losy dawnej fabryki papieru w Młynowie. W ostatnich miesiącach 1944 roku postanowiono wybudować tutaj zakład produkcji oleju smarowego o kryptonimie „*Dachs VIII*”. Intensywne ataki lotnicze na zakłady chemiczne III Rzeszy zmuszały Niemców do przenoszenia produkcji olejów i smarów, niezbędnych do prowadzenia działań wojennych, do nowych lub adaptowanych obiektów mniej narażonych na alianckie bombardowania. Opisana w tekście inwestycja rozpoczęta została na przełomie lat 1944/1945 i realizowana była przynajmniej do marca 1945 roku. Co najbardziej interesujące, autor zawarł na końcu artykułu następujące stwierdzenie: „*Dla mieszkańców dzisiejszego Młynowa ta historia to tylko ciekawostka, ale dla Sztabu Geilenberga to była jednak ważna sprawa, ponieważ na Dolnym Śląsku realizowano inny mało znany projekt Silberprogramm (budowa lotnisk dla Me-262 i Ar-234). Ważne było, by zaopatrzenie w oleje smarowe dla samolotów nowej generacji mogło odbywać się z jak najbliższej odległości*”.

Jako że wspomniany tutaj *Silberprogramm* jest jedynym znanym mi przypadkiem budowy na Dolnym Śląsku lotnisk w ostatnim etapie wojny, należy się mu przyrzeć nieco dokładniej. Martin Kaule w historycznym przewodniku turystycznym „*Mecklenburg-Vorpommern 1933-1945*”, opisując bazę lotniczą *Flughafen Schwerin-Parchim*, wspomina między innymi^[34]: „*(...) teren (...) został przekształcony w bazę powietrzną z betonowym pasem startowym. To predestynowało go do włączenia do tzw. Silber-Programm. Lotniska operacyjne w ramach tego programu musiały spełniać wymagania kon-*

strukcyjne, aby zapewnić optymalne warunki dla nowych samolotów odrzutowych typu Me 262”⁷⁸.



Ilustracja 58: Messerschmitt Me 262 Schwable. Źródło: Wikipedia.

Z całą pewnością lotnisko budowane w Lipienicy nie byłoby w stanie zapewnić optymalnych warunków dla samolotów odrzutowych⁷⁹, jednak można chociaż spróbować się zastanowić, czy realne jest, aby takie samoloty jak Me 262 lub Ar 234 operowały z lotniska budowanego w Lipienicy? Wspomniane już prowizoryczne lądowisko na autostradzie powstało w prze-

78 W oryginale: „Der ehemalige Exerzierplatz vor den Toren Parchims wurde ab 1936 zu einem Fliegerhorst der Luftwaffe ausgebaut, der schon früh über eine betonierte Start- und Landebahn verfügte. Dies prädestinierte ihn für die Aufnahme in das sogenannte Silber-Programm. Einsatzflugplätze dieses Programms mussten bauliche Auflagen erfüllen, um dem neuartigen Strahlflugzeug vom Typ Me 262 optimale Bedingungen bieten zu können”.

79 Warto też zwrócić w tym miejscu uwagę na fakt, że Romuald Owczarek w książce „Zagłada Riese” przytacza historię, jakoby niektórzy geodeci opuszczający 29 stycznia 1945 roku Sokolec w pobliskich Górach Sowich trafili „...do Brna, Pilsna i Czeskich Budziejowic, gdzie do końca wojny wykonywali prace geodezyjne na lotniskach dla samolotów odrzutowych”[83]s. 76 – co również sugeruje, że Niemcy w ostatnich miesiącach wojny budowali lotniska właśnie dla odrzutowców.

ciągu kilku dni i również nie zapewniało Rosjanom „*optymalnych warunków*”. Jarosław Ludowski opisuje jego budowę następująco: „*(...) wojska inżynieryjne wytypowały pierwszy 1,5 km odcinek pomiędzy wiaduktami. Przestrzeń pomiędzy pasami ruchu (każdy po 9,5 m) oczyszczono z chwastów i samosiewów, nawieziono gliniastego gruntu, ubito i dodatkowo utwardzono ceglastym tłuczniem z okolicznych rumowisk. Uzyskano dzięki temu płaszczyznę startową o wymiarach 24x1500 m*”^{[51]s.121}. Przed wykonaniem tych prac samoloty P-39 *Airacobra* lądowały na pojedynczym pasie autostrady o szerokości 9 m, choć zgodnie z wymaganiami technicznymi potrzebny był pas o szerokości 60 m.



Ilustracja 59: Arado Ar 234 Blitz. Źródło: Wikipedia.

Jak widać, startowanie i lądowanie samolotu na zbyt wąskim pasie jest możliwe, choć oczywiście ryzykowne i wymagające wobec pilotów. Jednak czy z taką samą elastycznością można podejść do tematu długości pasa startowego?

Nawet w warunkach wojennych, przy zaistnieniu wyjątkowych okoliczności, trudno sobie wyobrazić, aby samoloty

operowały z pasa węższego niż rozstaw kół podwozia. Natomiast w przypadku długości pasa takim granicznym wyznacznikiem takim będzie rozbieg⁸⁰ i dobieg⁸¹.

Jak wyglądają te wartości dla wspomnianych wcześniej samolotów odrzutowych? Tadeusz Królikowski w wydawnictwie „*Samolot myśliwski Messerschmitt Me 262*”^[42] wśród danych technicznych Me 262A-1a podaje długość startu jako 1020 m oraz długość lądowania równą 800 m. Wiesław Bączkowski w publikacji „*Samolot bombowo-rozpoznawczy Arado Ar 234*”^[9] nie podaje informacji na temat wymaganych przez ten typ samolotu parametrów pasa startowego, dowiadujemy się tutaj jedynie, że dobieg ze spadochronem Arado Ar 234 dla dwusilnikowej wersji B-2 to 250 m, natomiast dla czterosilnikowej C-3 to 300 m; dobieg bez spadochronu podano jedynie dla wersji B-2 i wynosi on 380 m. Szczegółów na temat wymaganego lotniska nie podają również Seweryn Fleischer i Marek Ryś, autorzy monografii lotniczej „*Ar 234 Blitz*”^[22]; w tabeli 1 na stronie 80 znajdziemy jedynie dobieg ze spadochronem hamującym dla Ar 234 B-2, tutaj jest to 380 m⁸².

Jednak fragment jednej z ilustracji^{[22]s.45}, opisującej zasięgi samolotu Ar 234B, zawiera tabelę z dokładnym opisem pasa startowego dla tego samolotu. Jak się dowiadujemy, rozbieg bez silników pomocniczych to 1180÷1570 m, natomiast z silnikami pomocniczymi ulega on skróceniu do 680÷985 m; wymagana długość betonowego pasa startowego została określona jako odpowiednio 2400 i 1500 metrów⁸³.

80 Rozbieg to długość drogi jaką przebywa samolot w początkowej fazie startu, od rozpoczęcia rozpędzenia do oderwania się od ziemi.

81 Dobieg to droga przebyta przez lądujący samolot od momentu zetknięcia z ziemią do czasu zatrzymania się.

82 Dobieg 380 m dla Arado Ar 234 B-2 jest taki sam w obu książkach, jednak [9] opisuje go jako „*dobieg bez spadochronu*” natomiast [22] jako „*dobieg ze spadochronem hamującym*”.

83 W oryginale: „*Rollstrecken: ohne Starthilfe 1180÷1570 m, mit Starthilfe 680÷985 m. Betonbahnbedarf = ~1,5 x Rollstrecke, ohne Starthilfe 2400 m, mit Starthilfe 1500 m*”.

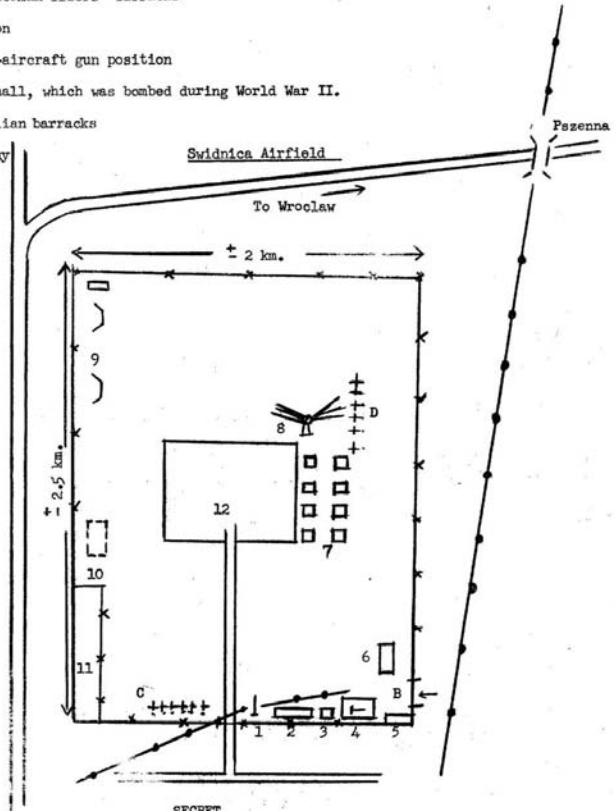
SECRET

-- 3 -

25X1

Legend to Sketch No. 1

1. Wind sock
2. Workshop
3. Fire station
4. Gasoline tanks
5. Guardroom
6. New building of unknown purpose
7. Old German fliers' barracks
8. Beacon
9. Anti-aircraft gun position
10. Big hall, which was bombed during World War II.
11. Civilian barracks
12. Runway



SECRET



Ilustracja 60: Świdnickie lotnisko wg opisu z raportu CIA z 7 kwietnia 1954 roku, wówczas stacjonowały tutaj już wojska radzieckie, pozycja 7 opisana „Old German fliers' barracks - stare niemieckie baraki lotnicze”.

Źródło: <https://dolny-slask.org.pl/6864256,foto.html?idEntity=519393>

Również na reprodukcjach niemieckich wykresów charakterystyki osiągow Ar 234 można dopatrzeć się^{[22]s.87} tabel z długościami drogi startu dla pasa trawiastego ($\mu = 5\%$ *Gras*) oraz betonowego ($\mu = 2\%$ *Beton*). Dla samolotu Ar 234B są to wartości 1910 m (trawa) i 1570 m (beton), natomiast z rakietowymi silnikami pomocniczymi (niem. *mit Starthilfe*) ulegają one skróceniu do odpowiednio 985 i 890 metrów. Druga tabela podaje dla Ar 234 C-3 długości 1370 m (trawa) i 1220 m (beton) oraz ich skrócone wersje z dodatkowym napędem (niem. *mit Zusatzschub*) o wartościach odpowiednio 920 i 820 metrów.

Jak widać, żaden z tych samolotów nie mógłby operować z lotniska zbudowanego wyłącznie na działce o numerze 1/1, gdyż jej długość to niewiele ponad 600 metrów. Jednak mający tam swój początek pas startowy mógł mieć swoją kontynuację na następnych polach – dla przykładu parcela 1/1 wraz z przylegającą do niej podłużną działką 4/3 mają razem długość niemal 1400 metrów. Przy czym działający w warunkach wojennych projektanci lotniska nie byli ograniczeni rozmiarami działek – mogli dowolnie wykorzystywać dostępną przestrzeń, łącznie z ewentualnym wyburzeniem przeszkadzających zabudowań wsi. Jedynymi barierami były raczej brak czasu, zasobów ludzkich, narzędzi, maszyn i materiałów.

Zakłady Arado

Ponieważ w poprzednim rozdziale wielokrotnie została użyta nazwa *Arado*, toteż mimowolnie pojawia się skojarzenie z pobliską, podziemną trasą turystyczną w Kamiennej Górze, określającą się jako „Projekt ARADO – Zaginione laboratorium Hitlera”.

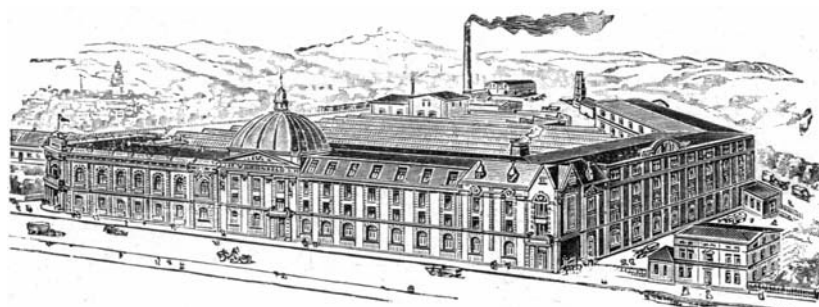


*Ilustracja 61:
Makieta samolotu
w kamiennogórskich
podziemiach Arado;
sierpień 2014.*

Gdybyśmy więc założyli, że kamiennogórskie samoloty odrzutowe, w tym również tak zwane latające skrzydło *Arado* 555, miały startować do lotów testowych właśnie z „naszego” lotniska? Taka hipoteza byłaby wprawdzie interesująca, lecz czy choć odrobinę realna?

Zlokalizowane w podberlińskim Brandenburgu zakłady *Arado Flugzeugwerke* (pol. *zakłady lotnicze Arado*) zostały wprawdzie w 1943 roku ewakuowane do Kamiennej Góry, jednak do miasta tego trafiły jedynie biura projektowe i konstrukcyjne. Na potrzeby tego zakładu przeznaczono budynki fabryczne Grünfelda przy dzisiejszej ul. Lubawskiej. Autorzy „*Tajemnic Kamiennej Góry*” stwierdzają: „*Prawdopodobnie pierwsze biura Arado, które prowadziły najbardziej*

zaawansowane prace, rozpoczęły działalność w Kamiennej Górze jeszcze pod koniec 1943 roku (...) Należy podkreślić, że w Kamiennej Górze nie odbywały się żadne prace produkcyjne ani montaż samolotów. Tu realizowano wyłącznie przełomowe konstrukcje projektów wykonywanych przez zespoły inżynierów i konstruktorów lotniczych (...) Projekty samolotów, które powstawały bądź były udoskonalane w Kamiennej Górze, montowano i testowano w innych rejonach III Rzeszy. W rejonie miasta nie było warunków do tego typu testów chociażby z braku odpowiedniego lotniska”^[85].



Ilustracja 62: Fabryka F.V. Grünfled w Kamiennej Górze.
Źródło: fragment reklamy zamieszczonej w [1].

Samoloty *Arado* testowano na lotnisku *Fliegerhorst Sagan-Küpper*, dzisiejszym Tomaszowie koło Żagania, zajętym przez Rosjan w lutym 1945 roku^[85]. Być może, licząc się z jego utratą, już wcześniej rozpoczęto budowę jakiegoś innego, zastępczego obiektu, zlokalizowanego w pobliżu biur konstrukcyjnych? Warto zauważyć, że można również spotkać się z informacjami, jakoby w mieście miano jednak prowadzić jakieś prace związane z fizyczną produkcją tych samolotów. Dla przykładu Jan Lubieniecki stwierdza: „Zespół firmy *Arado* w Kamiennej Górze pracował też w 1944 r. nad projektem *E 395*. Skrzydła i kadłub wyprodukowane w *Rathenow* i *Wittenberdze* miały być zmontowane w Kamiennej Górze. Oblot eksperymentalnego samolotu przewidywano na 31 grudnia

1944 roku. Wkrótce jednak program E 395 anulowano”^[14]. Program przerwano, a same biura Arado zostały ewakuowane z Kamiennej Góry na początku 1945 roku^[85].

Romuald Owczarek w książce „Zapomniane fabryki zbrojeniowe Hitlera”^[84] zawarł rozdział „Wojenne reminiscencje z Kamiennej Góry”, gdzie w opisie zakładów Arado powołuje się na nieznanne mi opracowanie Karla Pawlasa o samolocie Arado 234⁸⁴. Książka Pawlasa zawiera liczne reprodukcje dokumentów związanych z opracowywanym tutaj samolotem, jak również protokoły narad odbywanych w Kamiennej Górze. Na podstawie ich analizy Romuald Owczarek stwierdza, że biura konstrukcyjne w Kamiennej Górze zajmowały się pracami nad Ar 234, Ar 232, Ar 432, Ar 240 oraz Ar 396; na temat Arado Ar E 555 pojawiła się tylko jedna wzmianka, na podstawie której można stwierdzić, że projekt tego latającego skrzydła znajdował się na etapie prac studialnych. Brak tutaj informacji o produkowanych w Kamiennej Górze samolotach, autor stwierdza nawet w podsumowaniu książki, że „W żadnym zakładzie nie prowadzono produkcji finalnej. Na Dolnym Śląsku nie powstał ani jeden czołg, samolot⁸⁵ czy pojazd wojskowy. Zajmowano się przeważnie częściami”^{[84]s. 378}.

Jako ciekawostkę można jeszcze zacytować następujące piśmo, zamieszczone w „Tajemnicach Kamiennej Góry”^[85]: „Firma Arado Flugzeugwerke GmbH, Werk Landeshut informuje, że od początku lutego do końca kwietnia 1944 roku będą tutaj przeniesione części zakładu głównego i że około 450 do 500 pracowników zakładu będzie umieszczonych w Krzeszowie, Chełmsku Śląskim i okolicy”. Pracownicy przeniesieni

84 Pawlas K.R., *Arado 234. Der erste Strahlbomber der Welt*, Nürnberg 1956.

85 Choć tutaj mam wątpliwości co do takiego stwierdzenia Romualda Owczarka. Dla przykładu w *AL Aslau* (dzisiejsza Osła koło Bolesławca) miano montować myśliwce Focke-Wulf [21]s.8; w Jeleniej Górze „montowano samoloty” [108] czy też w *Zittwerke AG* w *Klein-Schönau* (dzisiejsza Sieniawka) miała odbywać się produkcja samolotów *Junkers* [100]s.22. Ostatni przykład to już co prawda Łużyce, jednak dziś jest to właśnie „Dolny Śląsk”, a w czasie II wojny światowej była to prowincja „Niederschlesien”[86].

w okolicy Krzeszowa mogliby się znaleźć nawet w Lipienicy. Przy okazji warto się zastanowić, czy przenoszone biura konstrukcyjne miały aż tak liczną załogę? Dodatkowo do tej liczby należałoby też dodać obsadę „obozu pracy – Lager der »Arado« – Werke Landeshut”^[39] – w którym to obozie przebywali w roku 1944 Francuzi.

Zresztą nie jest wykluczone, że zakłady *Arado Werke* są też mylone z innymi przedsiębiorstwami, np. można napotkać wzmianki, że w Landeshut „więźniowie pracowali w zakładach łożysk kulkowych *Arado-Werke GmbH*, przeniesionych tam w 1944 r. ze Schweinfurtu nad Menem”^{[11]s.39}, gdzie rzeczywiście przeniesiono do Kamiennej Góry ze Schweinfurtu zakłady produkujące łożyska kulkowe, jednak były to firmy *Kugelfischer*^[12] oraz *VKF*, choć co do tej drugiej firmy nie ma pewności^[85]. W literaturze można również napotkać filię obozu *Gross-Rosen* w Landeshut, której więźniowie zatrudniani byli „w fabryce łożysk kulkowych firmy *Arado-Werke GmbH*”^{[43]s. 833 i 1037}. Dodatkowo dla kamuflażu kamiennogórskie zakłady produkujące łożyska otrzymały nazwę „*Eugen Mittler & Co.*”, natomiast *Arado* przemianowano na „*Max Kühl Nachfolger*”^[85]. Temat ten najpełniej rozwinięty jest chyba w książce „*Byłem jeńcem wojennym w Landeshut*”, gdzie czytamy: „*Więźniowie najczęściej nie wiedzieli dla jakich firm pracowali. W ich powojennych wypowiedziach, jak i w literaturze przedmiotu pojawiają się różne określenia »pracodawcy« zatrudniającego ich w Landeshut (...) wymieniany jest też dział produkcji łożysk kulkowych firmy »Arado« produkującej samoloty (...) nie ma jednak wątpliwości, że produkcja łożysk kulkowych (...) została rozpoczęta i była prowadzona wyłącznie przez Kugelfischer Schweinfurt. Temat ten zbadał i opisał niemiecki historyk Friedhelm Golücke*”^[12].

Produkowane podzespoły lotnicze pojawiają się także we wspomnieniach jednego z robotników przymusowych, przebywającego w czasie wojny na terenie powiatu Landeshut: „*Nie*

wszystkie zakłady zaraz po wojnie rozpoczęły produkcję. Na przykład zakład odzieżowy na samym początku nic nie wytwarzał, bo był przestawiony przez Niemców na produkcję dla wojska. Podobnie było w ZPL »Len« i DFMW »Dofama«. W »Lnie« produkowano kadłuby, a w »Dofamie« silniki do samolotów i stąd były wywożone samochodami do Jeleniej Góry, gdzie montowano samoloty”^[108].



Ilustracja 63: Model latającego skrzydła Arado 555 w pobliżu kamiennogórskich podziemi; sierpień 2014.

Jako uczeń szkoły średniej miałem praktyki w Zakładach Przemysłu Lniarskiego „Len” w Kamiennej Górze. Dobrze pamiętam, że dwie filie tego przedsiębiorstwa nazywane były przez pracowników *Wisła* i *Arado*. Przy czym nazwa *Arado* nie dotyczyła obiektów w dawnej fabryce Grünfelda, gdyż tam znajdowały się zakłady *Kamodex* – to określenie dotyczyło zabudowań przy dzisiejszej ul. Jana Pawła II, w których miejscu zbudowano współcześnie *Kaufland*. Właśnie tam miano w cza-

sie wojny produkować samoloty *Arado*, przy czym po wojnie coś tam jeszcze z tej produkcji pozostało, bodajże nieukończony kadłuby samolotów – niestety nie słuchałem tych opowieści, gdyż zwyczajnie mnie wówczas, o zgrozo, nie interesowały.

Swoją drogą ciekawe, jaki zakład lotniczy miał na myśli Jerzy Kotlarski, który napisał w swoich wspomnieniach z *Schoembergu-Szymrychu*⁸⁶: „*Rejon liczył około 40 tysięcy mieszkańców i miał 12 fabryk, przeważnie włókienniczych, oraz jedną nową, zbrojeniową fabrykę samolotów, zbudowaną w 1943 roku*”^[41]. W tym okresie Niemcy nie budowali tutaj nowych fabryk, raczej przenosili z terenów bombardowanych zakłady i lokowali je w adaptowanych na ten cel istniejących obiektach. Wysięk wojenny Niemiec spowodował takie rozproszenie produkcji, że części lotnicze wytwarzane były w ogromnej liczbie zakładów, np. również w Lubawce^[28], Bolkowie⁸⁷ czy też Mioszowie^[84].

Jak widać rozważania na temat związków lotniska w Lipienicy z pobliskim *Arado* doprowadzają nas do wniosku, że kamiennogórskie zakłady nie mogły przeprowadzać tutaj prób i testów, gdyż prawdopodobnie samoloty te nie były w tym mieście produkowane.

Natomiast czy lotnisko mogło być budowane z taką myślą? Oczywiście nie da się tego jednoznacznie wykluczyć, gdyż nie znamy niemieckich planów⁸⁸, jednak brak jest sensownych

86 Czyli z dzisiejszego Chełmska Śląskiego.

87 Romuald Owczarek opisuje zlokalizowane w Bolkowie zakłady wyrobu części lotniczych. Pojawia się tutaj nawet małe nawiązanie do Krzeszowa: „*Przez cały XVIII wiek miasto było własnością zakonu cystersów z Krzeszowa*” [84]s. 314. Jednak informacja ta wydaje się być pomyłką, gdyż krzeszowscy cystersi chyba nigdy miasta Bolkowa nie posiadali; ich własnością były dwa miasteczka (Lubawka i Chełmsko Śląskie) oraz zamek w Bolkowie (niem. *Städtchen Liebau und Schömberg und der Burg Bolkenhain* [23]s. 58)

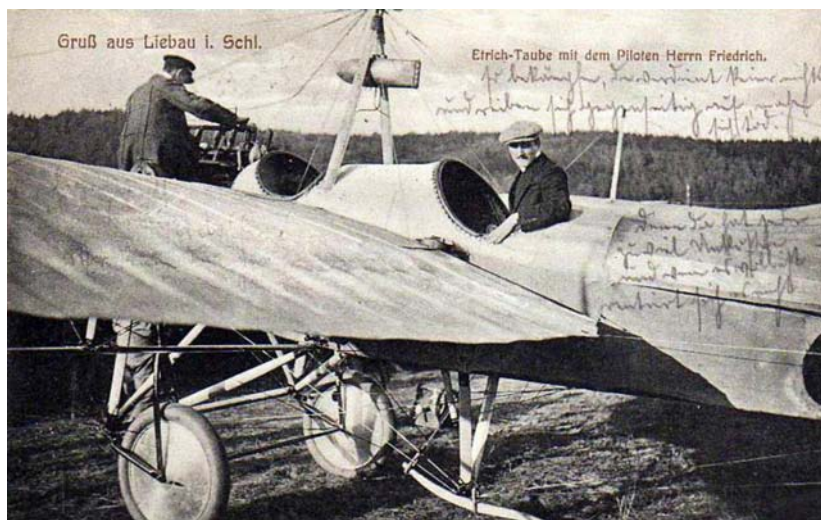
88 Choć podobno kamiennogórskie plany przewidywały budowę zakładów zatrudniających 26.000 robotników i produkujących samoloty odrzutowe Ar 234, jednak nie do końca rozumiem, czy plany te jedynie pochodziły z Kamiennej Góry czy też dotyczyły zakładów zlokalizowanych na terenie Kamiennej Góry; źródło: [106], strona 159, w oryginale: „*(Head Office) Late 43 > Landeshut (Silesia) Projects office planned 26,000 workers for Ar 234 production from*

przesłanek ku formułowaniu takiej hipotezy. Tak więc na chwilę obecną należy przyjąć, że budowane w Lipienicy lądowisko i kamiennogórskie zakłady *Arado* nie były ze sobą powiązane.

September 1944".

Lotnisko w Lubawce

Poszukując lotniska budowanego w pobliżu Lubawki warto też zwrócić uwagę na fakt, że lotnisko funkcjonowało w tym mieście, lub też na jego obrzeżach, już przed I wojną światową – tak więc czy oby na pewno w czasie II wojny światowej zdecydowano się na inną lokalizację?



Ilustracja 64: „Samolot Etrich II Taube z pilotem Friedrichem na lądowisku w Lubawce” – jednak gdzie znajdowało się to lądowisko?

Źródło: lubawka.jimdo.com

W roku 1910 austriacki pionier lotnictwa Igo Etrich założył w Lubawce szkołę pilotów oraz uruchomił zakłady lotnicze *Etrich Flieger-Werke G.m.b.H.* Podczas I wojny światowej powstające tu samoloty *Taube* (pol. *gołąb*) dostarczano dla armii austro-węgierskiej⁸⁹.

89 <https://lubawka.jimdo.com/lubawka-1886-1945/samoloty-w-lubawce-1910>
– dostęp styczeń 2018.



Etrich-Taube

PIGEON-ETRICH, (ETRICH-PIGEON, ETRICH-PALOMA, ETRICH-COLOMBO, ETRICH-DUIF, ETRICH-ETRICH-DUE, ETRICH-DUFVA.)

„Wie in der Kunst, so gibt es auch in Reiche der Technik Meister, die, indem sie ihre eigenen Wege gehen, Eigenes schaffen, das der Mittelmäßigkeit in Kunst und Technik, den Handwerkern als leuchtendes Vorbild dient. Und während letztere sich abmühen, jenes Vorbild mit mehr oder weniger manuellem Geschick zu kopieren, nachzuahmen, ohne sich indes in der Gedanken- und Ideenwelt des Meisters einleben zu können, schreitet dieser unaufhaltsam vorwärts, schöpft Neues, vervollkommen!“ Hzd.

Es hieße:

Tauben nach Johannisthal tragen

wollen wir an dieser Stelle auf die prädominierende Stellung hinweisen, die die Etrich-Taube sich kraft ihrer hervorragenden Eigenschaften, die sie zum sichersten und stabilsten Flugzeug machen, im gesamten deutschen Flugwesen trotz schärfster Konkurrenz errungen hat. Die Tatsache, daß jetzt, kaum drei Jahre nach ihrer Einführung, 90 Prozent aller Flugzeugbauenden Firmen Deutschlands Tauben bauen, sagt mehr als alle Anpreisungen und stellt für die

Original-Konstruktion der Etrich-Taube einen Anerkennungs-Weltrekord

dar, wie ihn kein anderes Flugzeug auch nur annähernd aufzuweisen hat!

LETZTE ERFOLGE!

Sieger im Ostpreußischen Rundflug 1913 (Sieg überlegen in Konkurrenz gegen Albatros-Taube, Goltha-Taube, Jeannin-Taube und Rumpler-Taube.)

Fünf-Länder-Zuverlässigkeitsflug mit Passagier: Berlin-Brüssel-Paris-London-Antwerpen-Nymegen-Berlin. (5.-20. September 1913. Pilot A. Friedrich.)

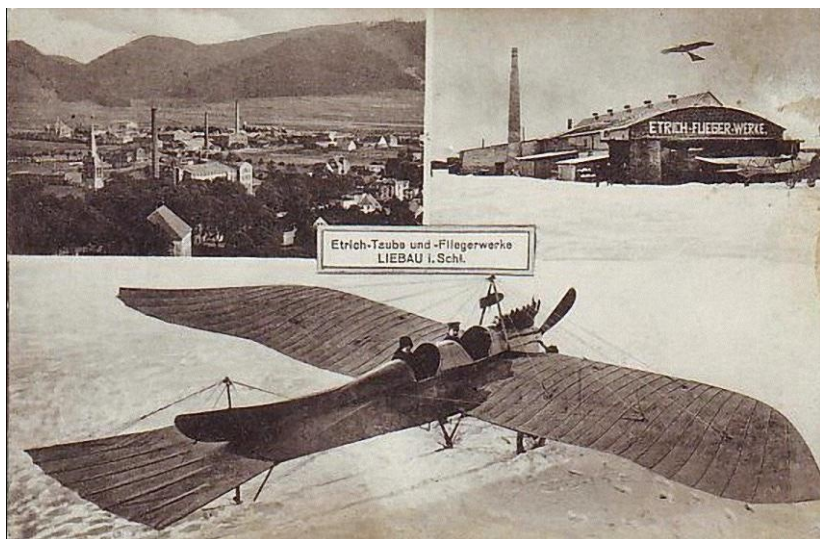
Non-Stop-Passagier-Flug: Berlin-Kopenhagen
(12. Oktober 1913. Pilot F. Reiterer.)

ETRICH FLIEGER-WERKE G.m.b.H.
LIEBAU (PREUSSISCH-SCHLESIEN)



Ilustracja 65: Reklama zakładów Etrich Flieger-Werke G.m.b.H. Liebau, produkujących samoloty Etrich-Taube, rok 1913, na zdjęciu widoczne trzy samoloty stojące przed hangarem. Źródło ilustracji: <https://oldtimer-veranstaltung.de/service/die-etrich-taube-aus-der-fruehzeit-der-fliegerei/>

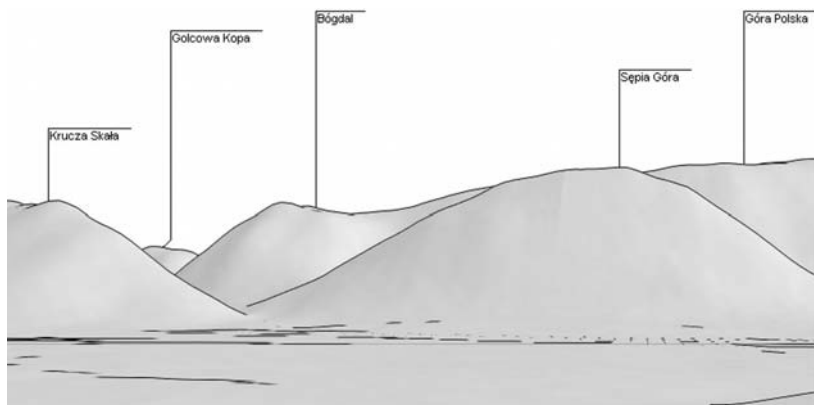
Na zdjęciach z tego okresu zauważymy, że w bezpośrednim sąsiedztwie tych zakładów zlokalizowano lotnisko bądź też lądowisko. Jednak gdzie się ono znajdowało? Na stronie internetowej *lubawka.jimdo.com* ujrzymy liczne zdjęcia, zarówno budynku fabrycznego *Etrich Flieger-Werke* jak i samych samolotów *Taube* na trawiastym lądowisku, niestety na podstawie tych fotografii nie sposób ustalić miejsca ich wykonania. Autor wspomnianej strony również nie podaje lokalizacji fabryki samolotów.



Ilustracja 66: Poczтівka z samolotem *Etrich-Taube* i zakładów *Fliegerwerke* w Lubawce. Źródło: *lubawka.jimdo.com*

Zwróćmy jednak uwagę, że przedstawiona na ilustracji 66 pocztówka firmowa, opisana jako „*Etrich-Taube und -Fliegerwerke LIEBAU i. Schl.*”, zawiera trzy fotografie: produkowany tutaj samolot, hangar fabryczny, oraz fragment miasta. Czy jest to przypadkowe zdjęcie Lubawki, czy też pokazano tutaj zabudowania *Etrich-Taube und -Fliegerwerke*? Wydaje się, że skoro jest to pocztówka tych właśnie zakładów, to raczej powinny być one na niej widoczne. Oczywiście nie mogą one tutaj znaj-

dować się na pierwszym planie, gdyż jest to centrum miasta, analogicznie możemy wykluczyć ostatni plan, czyli zalesione szczyty pobliskich gór. Jednak pośrodku kadru dostrzeżemy kominy i pola pomiędzy Lubawką a Górąmi Kruczymi. Widoczna na ilustracji 67 symulacja nie pozostawia wątpliwości, że jest to widok w kierunku Kruczej Doliny. Można więc podejrzewać, że zakłady zlokalizowane były w tej części miasta.



Ilustracja 67: Symulacja widoku z Lubawki w stronę gór Krucza Skała, Golcowa Kopa, Bógdał, Sępia Góra oraz Góra Polska. Źródło: http://www.udeutschle.selfhost.pro/panoramas/makepanoramas_en.htm

Przyglądając się przedwojennym fotografiom południowo-wschodnich obrzeży Lubawki możemy dostrzec, dla przykładu na ilustracji 20, budynek przypominający hangar z ilustracji 66 – podobna bryła, świetliki na dachu, komin fabryczny przyległy do budynku. Można więc podejrzewać, że fabryka ta znajdowała się przy dzisiejszej ul. Mickiewicza, a w roli lotniska wykorzystywano przyległe pola.

Na ilustracji 68 przedstawiono jeszcze jedno, pochodzące z innej strony, zdjęcie wykonane na lubawskim lotnisku. Również i w tym przypadku widoczne w tle wzniesienia to Góry Krucze widziane z pól w pobliżu dzisiejszej ul. Mickiewicza – choć nie jestem w stanie jednoznacznie stwierdzić, czy widoczny tutaj szczyt to Krucza Skała, czy też Sępia Góra.



Ilustracja 68: Samolot Taube na lubawskim lądowisku, widoczny w tle szczyt to prawdopodobnie albo Krucza Skała, albo Sępia Góra. Źródło: www.kerstinullrich.de/Fam1-Geschichte/Schlesien/Geschichte-Etrich-Taube.html

Założenie o takiej właśnie lokalizacji lubawskiego lotniska znajduje swoje potwierdzenie na mapie *Heimatkarte des Kreises Landeshut*^[58], sporządzonej w skali 1:100.000. Brak tutaj daty wydania, jednak identyczna mapa znalazła się w książce „*Heimatbuch des Kreises Landeshut i. Schl.*”^[44], wydanej w Kamiennej Górze w 1929 roku, przyjmijmy więc, że i sama mapa pochodzi z tego roku.

Na południe od Lubawki (niem. *Liebau*) znajdujemy na wspomnianej mapie lotnisko (niem. *Flugplatz*), zlokalizowane jest ono na północ od potoku Raba (niem. *Raben Graben*), u podnóża Kruczej Skały (niem. *Rabenstein*). Tak więc rzeczywiście lubawskie lotnisko znajdowało się na polach w pobliżu dzisiejszej ul. Mickiewicza. Zdjęcie lotnicze tego obszaru, wykonane w 1939 roku, możemy zobaczyć na zamieszczonej wcześniej ilustracji 18. Z fotomapy^[67] tej jednoznacznie wynika, że teren ten był wówczas uprawiany jako liczne, drobne działki – nie dostrzeżemy tam dużej łąki, charakterystycznej dla trawiastego lotniska.



Ilustracja 69: Flugplatz (pol. lotnisko) na południe od Lubawki.
Źródło: mapa Heimatkarte des Kreises Landeshut, rok 1929 (?)

Jak widzimy, teren byłego lotniska w Lubawce przylegał bezpośrednio do lubawskiej filii obozu Gross-Rosen, tak więc z całą pewnością wspomnienia więźniarek, o budowie lądowiska w sporej odległości od obozu, nie odnoszą się do niego.

Przy ul. Mickiewicza do dzisiaj zachował się fragment budowli o kształcie podobnym do hali fabryki samolotów z archiwalnych zdjęć. Jest to północna ściana szczytowa budynku o półokrągłym dachu, w jej sąsiedztwie zaś zlokalizowany jest komin fabryczny, całość odpowiada wizualnie obiektowi z ilustracji 66.



Ilustracja 70: Czy to są pozostałości po hali fabrycznej Etrich-Taube und -Fliegerwerke Liebau? Listopad 2017.

Lądowisko w Jawiszowie

Sam Jawiszów, choć już wcześniej wykluczony z naszych rozważań, miał jednak swój „epizod lotniczy” i do miejscowości tej awiacja zagościła. Stało się to jednak w latach powojennych, kiedy to miejscowy PGR wykorzystywał do zabiegów agrotechnicznych samolot rolniczy. Na podstawie zdjęć zamieszczonych w monografii Kamiennej Góry^[75] możemy stwierdzić, że był to tak zwany *Antek*, czyli An-2.



Ilustracja 71: Na stronie 207 książki „Kamienna Góra. Monografia geograficzno historyczna miasta i okolic” znajdziemy zdjęcie opisane „PGR Jawiszów, samolot do prac rolniczych”; ten sam samolot dojrzymy również na innym zdjęciu ze strony 203, opisanym „PGR Jawiszów” – jednak na obu z nich nie można zidentyfikować miejsca postoju samolotu.

Podawany przez Wikipedię rozbieg i dobieg tej maszyny to odpowiednio 170 i 215 metrów, tak więc zapewne operował on z pola lub łąki przyległej do zabudowań PGR-u, a budowa specjalnego lądowiska nie była wymagana.

Lotnisko w Kamiennej Górze

W trakcie zbierania materiałów do pierwszego wydania tej książki kamiennogórskie lotnisko umknęło mojej uwadze. Wprawdzie słyszałem niegdyś o jakimś trawiastym lądowisku przy ul. Jeleniogórskiej, jednak tematu tego dokładniej nie rozpoznałem. Dopiero Witold Papierniak zwrócił moją uwagę w tym kierunku, zadając pytanie: „*Wydaje mi się, że na południowy-zachód od Kamiennej Góry (...) na południe od drogi krajowej do Kowar i Jeleniej Góry (...) też znajdowało się lotnisko (...) Jeśli to kamiennogórskie lotnisko działało w roku 1945, to po co było budować nowe w Lipienicy?*”⁹⁰. Pytanie bardzo ciekawe, spróbujmy więc prześledzić historię tego obiektu.

Poszukiwania materiałów nie należały do najłatwiejszych, gdyż nie udało mi się go odnaleźć na żadnym wykazie lotnisk czy lądowisk. Pewne informacje na temat jego lokalizacji znajdziemy w jednym z wątków na stronie www.sztolnie.fora.pl⁹¹, podobno miało ono znajdować się na południe od drogi Kamienna Góra – Kowary, przy skrzyżowaniu z drogą Raszów – Janiszów.

Lotnisko to zobaczymy (patrz ilustracja 72) na wydanej w 1985 roku radzieckiej mapie wojskowej^[69]; oznaczono je na południowy-zachód od skrzyżowania drogi z Janiszowa oraz drogi Kamienna Góra – Kowary. Skala mapy (1:500.000) uniemożliwia wprawdzie precyzyjne umiejscowienie lotniska, jednak jego istnienie zostaje potwierdzone.

Lokalizację lotniska ukazuje nam również, wydana w 1982 roku i odzwierciedlająca stan z lat 1976-78, mapa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego. Na arkuszu M-33-44-D^[71]

90 Fragment korespondencji e-mail z 24 lutego 2018 roku.

91 <http://www.sztolnie.fora.pl/kamienna-gora,77/przedwojow-k-kamiennej-gory-sanatorium-i-lotnisko,1219.html> – dostęp marzec 2018.

(Kowary) możemy dojrzyć symbol samolotu w pobliżu opisywanego skrzyżowania⁹². Odmierna skala (tutaj jest to 1:50.000) umożliwi dokładniejsze umiejscowienie naszego lotniska: oznaczono je na południe od drogi Kamienna Góra – Kowary, w jej bezpośrednim sąsiedztwie, tuż przed potokiem o nazwie Bystra⁹³. Symbol samolotu umieszczono w odległości od 350 do 450 metrów⁹⁴ na zachód od wzmiankowanego skrzyżowania.

Natomiast na stronie Geoportalu, przeglądając mapy rastrowe tego terenu, symbol lotniska zobaczymy przy wybraniu skali 1:50.000 – jest to narysowany czarną kreską biały kontur samolotu wewnątrz okręgu⁹⁵. Mapa w skali 1:25.000 lotniska nie ujmuje, natomiast przy skali 1:10.000 ujrzymy w tym miejscu obiekt przypominający „*pas startowy*”. Jest to jednak najprawdopodobniej droga techniczna o długości ok. 150 metrów, zaczynająca się ok. 200 metrów od skrzyżowania. Z asfaltową szosą łączy ją dwie krótkie drogi dojazdowe, wyposażone w mostki umożliwiające przejazd przez przydrożny rów. Samo pole startowe było zapewne całkowicie trawiaste, skoro w żaden sposób nie przedstawiono go na opisywanej mapie.

92 Skan tej mapy znajdziemy np. pod adresem <http://www.3fun.pl/mapa/unrar/m-33-044-d.jpg> – dostęp marzec 2018.

93 Jak widzimy na ilustracji 73 przed wojną płynął tutaj potok o niemieckiej nazwie *Absbach* (na mapie [66] nazywa się on *Die Abs*, natomiast na ilustracji 75 potok opisano jako *Abts B.*), a ten z kolei po wojnie przemianowano na *Żywicę* [102]s.329. Na różnych mapach spotykana jest nazwa *Bystra* i *Żywica*, a nawet „*Żywica (Bystra)*”. Inną spotykaną nazwą tego potoku jest *Opatówka*.

94 Rozpiętość skrzydeł symbolu samolotu to około 100 metrów według podziałki mapy.

95 <http://mapy.geoportal.gov.pl> – dostęp marzec 2018 roku. Przy czym brak tu informacji, jaką dokładnie i kiedy wydaną mapę rastrową oglądamy.



Ilustracja 72: Fragment radzieckiej mapy wojskowej z 1985 roku. Na zachód od miasta Kamienna Góra widzimy oznaczenie lotniska. Źródło: [69].

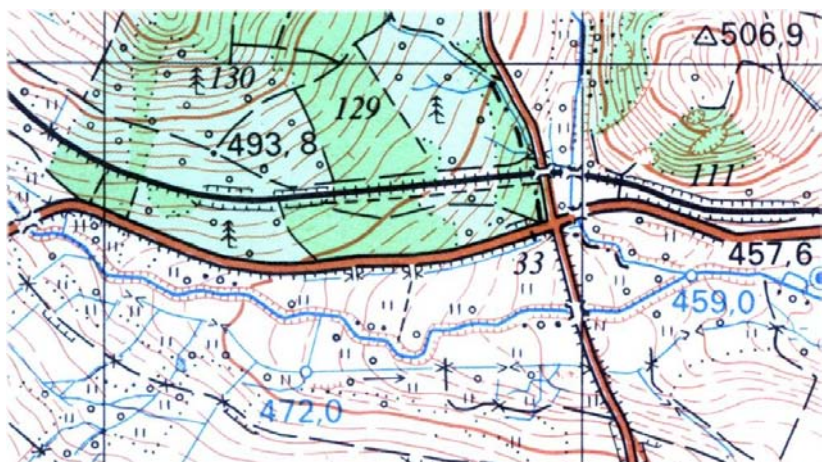
Jednakże najważniejsze dla nas jest ustalenie, czy obiekt ten istniał w czasie II wojny światowej? Gdyby wybudowano go przed wojną, to być może byłby on zaznaczony na niemieckich mapach? Nie udało mi się odnaleźć ani jednej przedwojennej mapy, na której oznaczono by w tym miejscu jakiegokolwiek lotnisko. Niemal za każdym razem znajduję tutaj rozległą łąkę, zlokalizowaną pomiędzy strumykiem a drogą Kamienna Góra-Kowary (patrz ilustracja 73). Jednak na takich samych mapach w skali 1:25.000 nie oznaczono również lotnisk, o których istnieniu wiemy, np. w Świdnicy czy Lubinie. Tak więc nie można na tej podstawie twierdzić, że obiekt ten wówczas nie istniał.



Ilustracja 73: Łąka pomiędzy drogą Schmiedeberg–Landeshut a strumykiem Absbach na mapie z 1952 roku. Późniejsze mapy lotnisko umiejscawiają w pobliżu napisu „lotnisko” – oczywiście napis ten został umieszczony przeze mnie na potrzeby tego opracowania. Źródło: fragment mapy [54].

Choć lotnisko to znajdujemy na polskiej mapie wojskowej z 1982 roku^[71], a także na radzieckiej mapie wojskowej z 1985 roku^[69], to zazwyczaj pomijane jest na ówczesnych mapach cywilnych. Dla przykładu opracowana w 1982 roku, na podstawie mapy 1:50.000 z roku 1975, mapa topograficzna w skali 1:50.000, arkusz „462.3 Wałbrzych”^[73], lotniska nie ujmuje. Obiekt ten pomija również opracowana w 1983 roku, na

podstawie mapy 1:10.000 z roku 1977, mapa topograficzna w skali 1:25.000, arkusz „462.33 Kamienna Góra”^[72] (patrz ilustracja 74)



Ilustracja 74: Miejsce gdzie znajdowało się kamiennogórskie lotnisko na mapie topograficznej 1:25.000, arkusz 462.33 Kamienna Góra [72].

Warto zwrócić też uwagę na fakt, że niemal wszystkie przedwojenne mapy w interesującym nas miejscu ukazują skrzyżowanie dróg Kamienna Góra – Kowary – Raszków, przy czym brakuje na nich drogi do Janiszowa. Powstała ona dopiero po wojnie, jak stwierdza „Słownik geografii turystycznej Sudetów”: „w końcu lat 70-tych, w związku z utworzeniem Jeziora Bukówka, przebudowano nową szosę, która ominęła wieś, prowadząc zboczem powyżej niej”^{[102]s.123}. Tym dziwniejsza jest dla mnie mapa widoczna na ilustracji 76. Nie znam jej pochodzenia, skan znalazłem na stronie www.merzdorf-im-riesengebirge.de⁹⁶. Zatytułowana jest ona „Karte des Kreises Landeshut i. Schl.” [61], a sądząc z opisu, powstała po 1938 roku. Na tej samej stronie znajdujemy również inna niemiecką

96 http://www.merzdorf-im-riesengebirge.de/fileadmin/merzdorf/geographie/vor_1945/kreis_landeshut.jpg – dostęp marzec 2018.

mapę ujmującą tę drogę⁹⁷ (patrz ilustracja 75), tak więc szosa wspomniana przez „Słownik geografii turystycznej Sudetów” zapewne jest innym traktem.

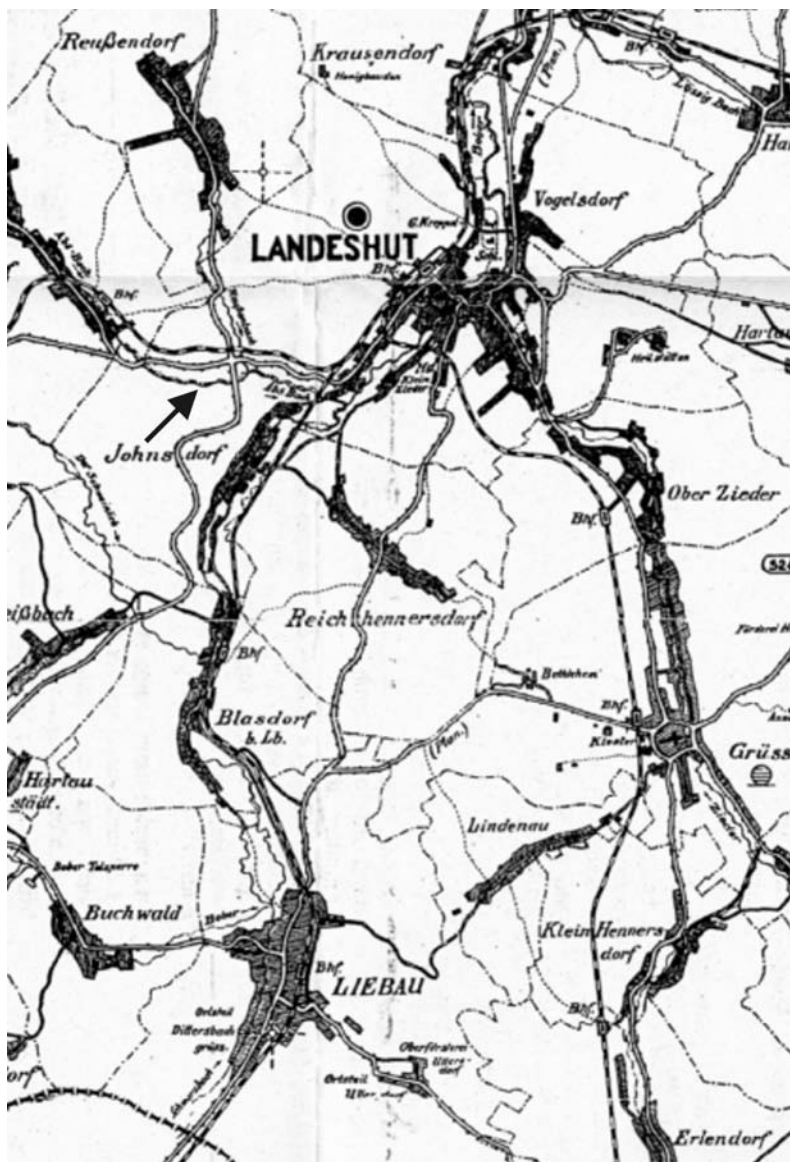


Ilustracja 75: Fragment przedwojennej mapy ukazującej okolice Kamiennej Góry. Źródło: www.merzdorf-im-riesengebirge.de

Przy okazji pokazuje to, jak trudno jednoznacznie określić datę powstania konkretnego obiektu na podstawie dokumentów kartograficznych: można znaleźć nawet powojenne, polskie mapy, które opisywanej drogi nie ujmują, np. nie zobaczymy jej na mapie⁹⁸ powiatu kamiennogórskiego^[68], wydanej w 1948 roku przez Główny Urząd Pomiarów Kraju, Wydział Pomiarów Urzędu Wojewódzkiego Wrocławskiego.

97 http://www.merzdorf-im-riesengebirge.de/fileadmin/merzdorf/geographie/vor_1945/karte_gestern_05_g.jpg – dostęp marzec 2018. Brak tutaj opisu pochodzenia mapy, opisano ją jako ósmą mapę, zapewne z jakiegoś atlasu. Mapa została wydana przed wojną, o czym świadczy widoczna na krawędzi skanu miejscowość wydania – Liegnitz.

98 Mapę tę możemy zobaczyć pod adresem internetowym <https://www.biblioteka-cyfrowa.pl/publication/46725> – dostęp marzec 2018.



Ilustracja 76: Oznaczona strzałką lokalizacja lotniska przy drodze do Janiszowa na mapie Karte des Kreises Landeshut. Warto zwrócić też uwagę na granicę wiosek Lipienica i Jawiszów – we wschodnim odcinku przebiega ona na linii zabudowy wioski. Źródło: fragment mapy [61].

Warto również nadmienić, że lokalizacja „kamiennogórskiego” lotniska, ustalona na podstawie dokumentów kartograficznych, odpowiada dzisiejszej działce geodezyjnej o numerze 1099. Parcela ta wprawdzie graniczy z obszarem Kamiennej Góry, jednakże znajduje się już na terenie miejscowości Pisarzowice (niem. *Schreibendorf*). Jednak przed wojną teren ten najprawdopodobniej leżał na terenie Kamiennej Góry (tak wynika z mapy [61]), taką samą przynależność terytorialną ukazują też niektóre powojenne opracowania (np. przywołana już mapa [68] z 1948 roku).

Wróćmy jednak do postawionego na początku rozdziału pytania: jeśli to kamiennogórskie lotnisko działało w roku 1945, to po co było budować nowe w Lipienicy? Jak widać, nie udało mi się ustalić, czy lotnisko to działało w 1945 roku, jednak wydaje się, że można odpowiedzieć na drugą część pytania. Otóż opisana lokalizacja w Kamiennej Górze wystarczająca jest dla lekkich samolotów, jednak w przypadku konieczności rozbudowy nie udałoby się tutaj wytyczyć kilkudziesięciometrowej szerokości pasa startowego o długości choćby niecałego kilometra. Płynący potok oraz istniejące drogi ograniczałyby realną długość drogi startowej do 500 lub 600 metrów, zapewne było to zbyt mało jak na przeznaczenie planowanego lotniska.

Popuśćmy wodze fantazji

Na odwołanie do intrygującego tekstu natrafiłem w dyskusji na wspomnianej już stronie www.sztolnie.fora.pl⁹⁹. Otóż o budowanym w pobliżu Kamiennej Góry lotnisku miał wspominać Marek Chromicz, w opublikowanym 29 września 1998 w Nowinach Jeleniogórskich artykule „17 tajemnych miejsc”^[13].

Po odszukaniu wzmiankowanej publikacji (patrz ilustracja 77) możemy zapoznać się między innymi z następującym fragmentem: *„Szpital. Najbardziej znanym, a ciągle bardzo tajemniczym, kamiennogórskim podziemiem jest szpital ukryty około 40 metrów pod ziemią, który zbudowano w czasie wojny, w południowej części Kamiennej Góry. Według dość wiarygodnych relacji był on połączony z jednym z podmiejskich sanatoriów podziemnym tunelem, w którym kursowała elektryczna kolejka. **Podobne połączenie miał on także z niedokończonym lotniskiem, które budowano tuż pod miastem***¹⁰⁰. *W tych warunkach szpital mógł być zarówno lecznicą, jak i szpitalnym zapleczem sanatorium oraz podziemnym schronem, nie tylko przeciwlotniczym. Z relacji świadków wiadomo, że lokalizacja niektórych wejść prowadzących do podziemnego szpitala była po wojnie dość dobrze znana. Na początku penetrowali je Rosjanie, którzy jednak kilkakrotnie natrafili na zaminowane zawały, co skutecznie zniechęciło ich do dalszych poszukiwań. Równie nieskuteczne były próby zbadania tych podziemi, podjęte przez polskie wojsko, które ostatecznie zdecydowało się dalsze ich badanie odłożyć na później. Ujawnione po wojnie wejścia wysadzono i ponownie zamaskowano. Jeden z uczestników tamtych wydarzeń opowia-*

99 <http://www.sztolnie.fora.pl/kamienna--gora,77/przedwojow-k-kamiennej-gory-sanatorium-i-lotnisko,1219.html> – dostęp marzec 2018.

100 Zdanie to zostało podkreślone przeze mnie.

Okolice Kamiennej Góry, a także samo miasto, pełne są tajemniczych miejsc i niezbadanych podziemi. Kłuka z nich to rozległe podziemne kompleksy, których prawdziwych rozmiarów można się dziś tylko domyślać. W samym mieście znana jest lokalizacja co najmniej czterech zespołów podziemnych sztolni i komór, a w najbliższej okolicy miasta kolejnych trzynastu. Niektóre z nich są częściowo urozwinięte, ale jak się zdaje, żaden z nich nie jest rozpoznany do końca. Nawet tam, gdzie duża część podziemnych obiektów jest w takim stopniu dostępna, znajdują się ukryte miejsca za szturem wywołanymi zawalami, których usunięcie wymaga ogromnego nakładu sił i środków. Wiadomo też, że żaden z obiektów, których budowę prowadzono niemal do ostatnich dni wojny, nigdy nie został ukończony. Niemal wszystkie znane podziemne obiekty w tej okolicy mają charakter produkcyjny, a ich budowę ułatwiało istnienie w okolicach Kamiennej Góry dziesiątek starych kopalń, sztolni i wyrobisk, które radykalnie przed i w czasie wojny poszerzone, rozbudowane i unowocześniono.

W ten sposób można było budować nie tylko taniej i łatwiej, ale i bardziej szybko. To zaś miało szczególne znaczenie pod koniec przegranej wojny światowej, kiedy autochton opowiada, że już jesienią i zimą 1944 roku w okolicy Kamiennej Góry mówiono, że w podziemiach przygotowywane są warunki do szybkiego i łatwego wznowienia produkcji już po wojnie. Spodziewano się bowiem, że podobnie jak po pierwszej wojnie światowej, na Niemcy także po kolejnej przegranej wojnie zostaną narzucone poważne i ostre ograniczenia produkcyjne. W tej sytuacji, licząc się pod pierwszą wojnę światową, zakładano, że po kilku latach uda się tak samo zapewnić potrzebniejszą produkcję. Gdyby zostały zachowane przedwojenne granice Półzasy, a nawet gdyby przesunięto je na korzyść Polaków do linii Góry i Nysy Kłodzkiej, a tak właśnie długo zamierzano zrobić, zapotrzebowanie w Sudetach nie byłoby zagrożone. Dlatego decyzja o ustanowieniu granicy na Nysie Łużyckiej przekreśliła sens ich budowy. Jednak tego nikt nie mógł przewidzieć. Dlatego, choć do dziś budują i zdumienie, roboty w takich obiektach trwały aż do ostatnich dni wojny. Prowadzone tak pedantycznie, że wkraczający Pojanie w wielu miejscach znajdowały równo, po zmianie, ustawione kopalniane wózki i porządnie złożone przez pracujących w podziemiach wiejskie łopaty.

O tym, że okolice Kamiennej Góry kryją do dziś niejedną tajemnicę, przekonał się od razu, który kilka lat temu tak właśnie opisał spory skarb. Niestety, nie wiadomo jaki spory, bo odkrywa się dawno opróżnione. W środowisku poszukiwaczy wiadomo, że zabrali on tylko ułamek tego, co znalazł, więc intensywnie poszukiwaczy tego miejsca trwały nadal. I choć podobno wiadomo gdzie szukać, nikt go jeszcze nie odkrył.

Szpital

Najbardziej znanym, a ciągle bardzo tajemniczym, kamiennogórskim podziemiem jest szpital ukryty około 40 metrów pod ziemią, który zbudowano w czasie wojny, w południowej części Kamiennej Góry. Według dość wiarygodnych relacji był on poliklinicą z jednym z podziemnych sanatoriów podziemnym tunelem, w którym kursowała elektryczna kolejka. Podobne połączenie miało na tle z niedokończonym krótkim, które budowano tuż pod miastem. W tych warunkach szpital mógł być zarówno leczniczą, jak i szpitalnym zapleczem sanatorium oraz podziemnym schronem, nie było przewidzianym.

Z relacji świadków wiadomo, że lokalizacja niektórych wejść prowadzących do podziemnego szpitala była po wojnie dość dobrze znana. Na początku penetrowali je Pojanie, którzy jednak kilkakrotnie natrafili na zamknięte zawaly, co skutecznie zmniejszało ich do dalszych poszukiwań. Równie nieskuteczne były próby zbadania tych podziemi, podjęte przez polskie wo-

jsko, które ostatecznie zdecydowało się dalsze ich badanie odłożyć na później. Ujawniono po wojnie wejścia wysadzone i ponownie zamaskowane. Jeden z uczestników tamtych wydarzeń opowiada, że, w przypadku takich niedokończonych odkryć, Pojanie byli zainteresowani szybkim ustąpieniem, że „tam nie ma nic”. W ten sposób ukrywano braki w pracy wojska, który o wielkiej ilości podziemnych obiektów w Sudetach nie wiedział. Tak było nawet w przypadku największych sztolni, takich np. jak „Oli-brzym” w Górach Sowiek, które odkrywano dopiero po zajęciu terenu.

Przeznaczonym poszukiwaczom udało się zdobyć fragmenty dokumentacji budowy tego szpitala, wiadomo także, że zaplanowano i zbudowano tam infrastrukturę zapewniającą warunki dla funkcjonowania od 280 do 300 kłuk. Wiadomo także, że 9 tub 12 różnych wejść do szpitala zabezpieczonych było gazowo i ogniocoodpornymi bramami - służącymi.



W okolicach Kamiennej Góry znajduje się wiele kopalń, sztolni i wyrobisk, które były poszerzone i rozbudowywane przez Niemców przed i w czasie II wojny światowej. Te, które pozwały, dzięki działaniu specjalnego systemu wentylacji, na długie, autonomiczne funkcjonowanie obiektu. Szpital, choć ujęty głęboko pod ziemią, miał zapewnioną komunikację z powierzchnią, bo zbudowano go pod dość dużym wzniesieniem. Wspomniany autochton opowiadał, że już pod koniec wojny, korzystając z wycichłych powierzchni w szpitalnym podziemiu zbudowano wielką halę wykorzystywaną przez koncern Kruppa na cele produkcyjne. Doprowadzono nawet do tego miejsca szlak z nieistniejącą kolejową bocznizną.

Pod tym samym, rozległym górskim obiektem, tyle że od strony zachodniej, budowano inne, powzięte pomieszczenia. Ich roboty zachowały się relacje wyciarkare - Pojaniek i Liszarski, które w liczbie około 150 odkrył w czasie tam pracowały już pod koniec wojny. Niemiec - autochton, dawny obywatel szpitalu, który przekazał tę informację, twierdzi, że kłuby to pracowały tak jak górnicy, chociaż nie wychodząc z poziomu.

Choć po wojnie na pewno ujawniono co najmniej trzy wejścia do szpitalnych podziemi, nikt do szpitala chyba nie dotarł. Być może nie warto nawet próbować, bo jest to przedsięwzięcie bardzo kosztowne. Szczególnie jeśli nie tam nie ma. Zawsze jednak nieskończona jest pytanie, po co Niemcy tak bardzo utrudnili dotarcie do tych wnętrzy?

Cmentarna góra

Innym, bardzo interesującym miejscem jest wnętrze góry pod kamiennogórskim cmentarzem. Od strony rzeki pod tę górę prowadzi cztery zawały, których celowane korony także się wielkimi zwalami. Wejścia te, zamaskowane i zawałone, ujawniono dzięki różnym informacjom już kilka lat po wojnie. Według dostępnej dziś wiedzy jest to system łącznic, który prowadzący do kilkusetmetrowego tunelu stanowiącego od podziemnej fabryki. Wejście do niej jest podobnie zamknięte także z podziemi cmentarnej kaplicy. Jednak jak dotychczas, chyba nikt do poziomu tej drogi nie dotarł, chociaż wiadomo, że wielu jej poszukiwało. Nie ma też innej możliwości dostarcia do centrum podziemi ogromnych kosztów przebiega się przez rozległe zawały. Nie wiadomo nawet, czy jest to możliwe, bo prawdopodobieństwo ich

trwające do dziś zatopienie hal i korytarzy. Niektóre przekazy z tamtych czasów potwierdzają, że także w tym miejscu wielokrotnie wyciekło wodę. Niemcy wykopali przez Niemców pułapkę minek, co ostatecznie spowodowało zaniechanie penetracji tego podziemia. Skala produkcji materiałów wybuchowych w tym czasie była duża, że w związku na bezpieczeństwo podziemi magazynu produkcyjnego tam amunicji przeznaczono na zwalony, do lasu w kierunku Niemców wykopano się, składy te kolejno wysadzali w powietrze, co spowodowało zasypanie okolicznych lasów gładkim niewybuchem. Niestety, nie ma tam analizę do dziś.

Podziemia Antonówką ciągnął się w kierunku Pławow, Pławowice, a także Janowice Wielkich. Jak daleko szukać sięgają ci. Niestety nie wiadomo, jak sprzyjało też zatopienie tego kompleksu. Niektórzy zrewolucjonizowali ten, że Rosjanie dotarli tylko dość blisko od wejść i nigdy nie wdarli się do serca Antonówki, północno-głęboko w górach, na zachód i północ od tych wejść. Podobno do bardzo ograniczonego fragmentu tej części kompleksu można do dziś wejść, co świadczy, że nie wszystko zostało zatopione.

Czemu to służyło

W jednym z kamiennogórskich przydrożach z Kamiennej Góry na Przełęcz Kowarską do dziś zachowały się wejścia do małego, ale interesującego systemu podziemi. Jednym z nich wieloletnie zawsze było odosobnione, jakby zaprzazające do penetracji. Drugie, starannie zaplanowane, niosące skrajnym odkryciu przypadkiem. Ono to właśnie prowadziło do ówczesnych miejsc, które choć są dostępne, to jednak sprawiają wrażenie jakoby niedokończonych, a sztucznie wywołane zawały podważają ich cel. Użyłcia czegół. W niektórych miejscach są tam zamurowane, za którymi, po wykonaniu odwierćników, znalazłono ślasy skały.

Świadek z zawiązanymi oczami

Takich ówczesnych miejsc jest w kamiennogórskim regionie sporo. Nie zbadane do końca są podziemia w okolicach dworca kolejowego w samym mieście, nikt też nigdy nie zbadł tego, jakie roboty wywołano w okolicach sztolni i komór na zachód od miasta. Jest tam takie miejsce, gdzie znajduje się wzorowe gospodarstwo, wciąż opierające się o stare urządzenia. Gospodarstwo to od dawna było oddzielane przez różny, ale zawsze wysokiej rangi dostawników parafianowych. O tym właśnie udało mi się zafotografować, w czasie pracy w ówczesnym szpitalu, który w roku 1940 roku był robotnikiem przymuszonym na obrzeżach Kamiennej Góry. Twierdził on, że przez cztery lata sponał w okolicy na tej drodze, że gdy zimą 1944/45 roku wielokrotnie wodno z jego z zawiązanymi oczami do jednego z kopalni, to dobrze orientował się, gdzie to miejsce leży. Pracował tam przy poszerzaniu i umiarniu stropu korytarza starej kopalni. Jak opowiada, pewnego dnia udało mu się zafotografować, w czasie pracy przy wejściu, jak w stronę tej kopalni wspaniał się wąż ciężarówek. Niestety, nie widział, czy rzeczywiście tam wyciekł. Ale taki ich ułamek albo w tej kopalni, albo w okolicy jeszcze tego samego dnia potwierdził bardzo silnie, podobnie wyciekł.

W tym miejscu do dziś istnieje gospodarstwo gospodarstwo, w którym znajduje się drugie już pokolenie autochtonów i które jest coraz bardziej zwaną jako miejsce opierające się o stare urządzenia. Gospodarstwo jest Niemców. Tutaj jakieś lubią zaglądnąć różni „władzi ludzie”, a także członkowie starych niemieckich magnackich rodzin. Tych zresztą, głównie Hechtbergów, podziemia się, że jeden z magazynów gromadzących majątek kilku rodzin stworzył wspaniałe miejsce w tym samym regionie. Odbudowano tam linie Krzeszów - wspomniane gospodarstwo stwo i lesie samowoli, sporych rozmiarów budymk, który w latach wojny był w tym miejscu miejscem. Cały ten obszar, co z tym miejscu pilnowała polna policja? Wiadomo, że właśnie w tym miejscu był chodnik starych kopalni...

Tekst i zdjęcie: Marek Chromicz 11

Ilustracja 77: Artykuł Marka Chromicza „17 tajemnych miejsc”, tekst ukazał się w Nowinach Jeleniogórskich z 29 września 1998 roku.

da, że w przypadku takich niedokończonych odkryć, Rosjanie byli zainteresowani szybkim uznaniem, że »tam nic nie ma«. W ten sposób ukrywano braki w pracy wywiadu, który o wielkiej ilości podziemnych obiektów w Sudetach nic właściwie nie wiedział. Tak było nawet w przypadku największych podziemi, takich np. jak »Olbrzym« w Górach Sowich, które odkrywano



Ilustracja 78: Kaiserin Auguste-Victoria-Volksheilstätte bei Landeshut in Schlesien, czyli sanatorium o imieniu „Cesarzowa Augusta Wiktoria” koło Kamiennej Góry na Śląsku. Źródło: dolny-slask.org.pl

dopiero po zajęciu terenu. Ponieważ niektórym poszukiwaczom udało się zdobyć fragmenty dokumentacji budowy tego szpitala, wiadomo dziś, że zaplanowana i zbudowana tam infrastruktura zapewniała warunki dla funkcjonowania od 280 do 300 łóżek. Wiadomo także, że 9 lub 12 różnych wejść do szpitala zabezpieczonych było gazowo- i ognioodpornymi bramami-śluzami, które pozwalały, dzięki działaniu specjalnego systemu wentylacji, na długie, autonomiczne funkcjonowanie obiektu. Szpital choć jest ukryty głęboko pod ziemią, miał za-



Ilustracja 79: Genesungsheim Landeshut in Riesengebirge (pol. dom rekonwalescencyjny Kamienna Góra w Karkonoszach). Na drugim planie widoczne rozległe łąki i pola sąsiadujące z zabudowaniami sanatorium.

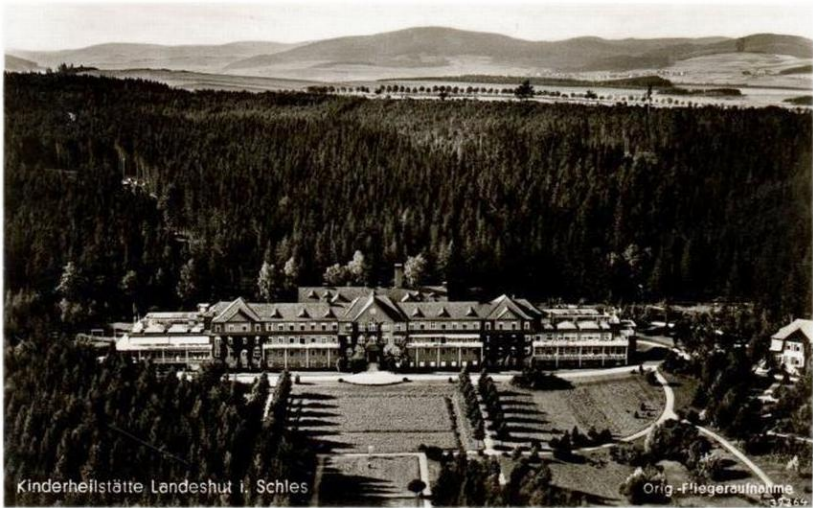
Źródło: dolny-slask.org.pl

pewnią komunikację »poziomą«, bo zbudowano go pod dość dużym wzniesieniem. Wspomniany autochton opowiadał, że już pod koniec wojny, korzystając z wolnych powierzchni w szpitalnym podziemiu zbudowano wielką halę wykorzystywaną przez koncern Kruppa na cele produkcyjne. Doprowadzono nawet do tego miejsca dziś już nieistniejącą kolejową bocznice»^[13].

Tak więc pojawia się tutaj wzmianka o lotnisku, którego budowa miała być niedokończona. Autor nie napomina tutaj o zarzuceniu tej inwestycji, tak więc domyślamy się, że przyczyną wspomnianego nieukończenia był zapewne koniec wojny. Skoro tak, to mowa tutaj o pracach realizowanych w ostatnich tygodniach przed majem 1945 roku. Lotnisko miało być budowane „tuż pod miastem”, być może odległość niecałych 5 km od granic Kamiennej Góry do Lipienicy można

uznać za odpowiadającą takiemu opisowi. Jeśli dodamy do powyższych stwierdzeń fakt, że brak jest informacji o budowie w owym okresie jakiegokolwiek innego tego typu obiektu w pobliżu Kamiennej Góry, to możemy usiłować wspomniane przez Marka Chromicza lotnisko utożsamiać z tym budowanym w Lipienicy. Lotnisko miało być połączone tunelem z podziemnym szpitalem, a ten z kolei miał mieć takie samo połączenie „z jednym z podmiejskich sanatoriów”. Sanatorium to należałoby zidentyfikować jako dzisiejsze Dolnośląskie Centrum Rehabilitacji, mieszczące się przy ul. Janusza Korczaka 1 w Kamiennej Górze, na obrzeżach Czadrowa. W latach przedwojennych mieściło się tutaj sanatorium przeciwgruźlicze, a okazała elewacja zabudowań, wzniesionych w pierwszym dziesięcioleciu XX wieku, widoczna jest z odległości wielu kilometrów (patrz ilustracje 78 i 79). Zwróćmy jednak uwagę, że podziemny szpital miał być połączony tunelem nie „z podmiejskim sanatorium”, lecz „z jednym z podmiejskich sanatoriów”. Czy jest to zwykłe przejęzyczenie, czy też w pobliżu Kamiennej Góry funkcjonowało wówczas kilka tego typu ośrodków?

Okazuje się, że sanatoria były tutaj w pewnym sensie dwa. Otóż kamiennogórskie sanatorium przeciwgruźlicze dla kobiet, noszące nazwę cesarzowej Augusty Wiktorii (niem. *Kaiserin Auguste-Victoria Volksheilstätte*, można spotkać też nazwę *Kaiserin-Augusta-Frauenheilstätte*), zostało w latach dwudziestych ubiegłego wieku rozbudowane o oddział dziecięcy, a nowy pawilon został nazwany imieniem Cesarza Wilhelma II (niem. *Kaiser-Wilhelm-Kinderheilstätte*). Budynek drugiego pawilonu (patrz ilustracja 80) zlokalizowano zaledwie 500 metrów od wcześniejszych zabudowań, jednak z racji swojego śródleśnego położenia jest on do dziś całkowicie niedostrzegalny z zewnątrz. Choć oba sanatoria współcześnie funkcjonują jako całość, to być może właśnie z racji ich odręb-



Ilustracja 80: Kinderheilstätte Landeshut, czyli sanatorium dziecięce w Kamiennej Górze. Źródło: fotopolska.eu

ności, w tym i różnych nazw, w relacji Marka Chromicza pojawiają się sanatoria w liczbie mnogiej?

W dalszej części akapitu o nazwie „Szpital” czytamy między innymi: „Pod tym samym, rozległym górskim stokiem, tyle że od strony zachodniej, budowano inne, podziemne pomieszczenia. O tych robotach zachowały się relacje więźniarek – Rosjanek i Ukrainek, które w liczbie około 150 dłuższy czas tam pracowały, już pod koniec wojny. Niemiec-autochton, dawny obozowy stolarz, który przekazał tę tajemnicę, twierdzi, że kobiety te pracowały tak jak górniczy, właściwie nie wychodząc z podziemi”^[13]. Jednak brak jest informacji o istnieniu w pobliżu Kamiennej Góry jakichkolwiek żeńskich obozów, z przetrzymywanymi w nich setkami kobiet narodowości rosyjskiej bądź ukraińskiej. Być może relacja ta jest dalece zniekształconym opisem wydobywania skał w lipienickim kamieniołomie i prac prowadzonych tu przez więźniarki z lubawskiej filii *Gross-Rosen*?

Żydówki do Lubawki trafiły z położonego na wschodzie KL *Auschwitz*. Być może ktoś słysząc, że kobiety przywieziono tutaj „ze wschodu”, uznał je za Rosjanki lub Ukrainki? W opisywanym kamieniołomie pracowały one poniżej poziomu gruntu, w wyrobisku zagłębionym w ziemi – tutaj również można sobie wyobrazić, że relacja o takich działaniach mogła w przekazie ustnym pojawić się jako praca podziemna. Jednak jak wytłumaczyć fakt, że kobiety miały pracować pod tym samym górskim stokiem, w którym budowano szpital?

Otóż wydaje się, że w relacji Marka Chromicza doszło do wzajemnego wymieszania się kilku różnych historii, gdyż według autorów książki *„Tajemnice Kamiennej Góry i okolic. Ziemia Kamiennogórska w czasie drugiej wojny światowej”*^[85] podziemny szpital miał się znajdować pod Górą Zamkową (Cmentarną). *„Słownik geografii turystycznej Sudetów”* stwierdza w opisie tej góry: *„W okresie II wojny światowej pod Zamkową, od strony Zadorny, wykuwano podziemne sztolnie. Prace wykonywali jeńcy wojenni i więźniowie z filii obozu Gross-Rosen. Ogółem wykuto tu sztolnie i korytarze o długości około 430 metrów. Prawdopodobnie miał to być podziemny schron przeciwlotniczy dla około 4.000 ludzi, o czym świadczą między innymi kilkanaście wyjść rozmieszczonych w różnych punktach. Po wojnie część sztolni wykorzystywano na cele magazynowe. Większość sztolni jest obecnie niedostępna, częściowo zawalona lub zasypana”*^{[102]s.234}.

Choć opis ten w ogólnym zarysie odpowiada szpitalowi z relacji Marka Chromicza, to nim nie jest, gdyż Zamkowej poświęca on w swoim artykule osobny akapit, nazwany *„Cmentarna góra”*¹⁰¹, lokalizując tutaj nie szpital, lecz podziemną fabrykę. Problematyczne byłoby również doprowadzenie do Zamkowej bocznicą kolejową – gdyż ko-

101 Na zboczach Zamkowej znajdują się dwa kamiennogórskie cmentarze, katolicki i żydowski; tutaj też wznosi się kaplica cmentarna umiejscowiona przez Marka Chromicza na „Cmentarnej górze”.

nieczne byłoby wybudowanie na niej aż dwóch mostów, na Zadrnie i Bobrze.

Można więc podejrzewać, że szpital opisany w „17 tajemnych miejscach” miał się znajdować w innych kamiennogórskich podziemiach, np. pod Górą Kościelną czy też Górą Szubianką. Zastanówmy się jednak, w jaki sposób miałby on być połączony podziemnym tunelem z tak odległymi miejscami?

Podziemna Lipienica

Jak się wydaje, Marek Chromicz już we wstępie do swojego tekstu wyjaśnia ewentualne pochodzenie tuneli komunikacyjnych: „*Niemal wszystkie znane podziemne obiekty w tej okolicy mają charakter produkcyjny, a ich budowę ułatwiało istnienie w okolicach Kamiennej Góry dziesiątków starych kopalń, sztolni i wyrobisk, które radykalnie przed i w czasie wojny poszerzono, rozbudowano i unowocześniono. W ten sposób można było budować nie tylko taniej i łatwiej ale i bardziej skrycie*”^[13]. Czy jest więc możliwe, aby opisany tunel, łączący podziemny szpital z lotniskiem, był zaadaptowanym wyrobiskiem górniczym? Pytanie jest o tyle interesujące, że w tym samym artykule wspomniane są jeszcze dwa miejsca związane z wyrobiskami pokopalnianymi. Dodatkowo znajdują się one pomiędzy Lipienicą a Kamienną Górą i oba mają być miejscem ukrycia skarbów!

„*Takich dziwnych miejsc jest w kamiennogórskim regionie sporo (...) nikt też nigdy nie zbadał tego, jakie roboty wykonywano w starych kopalniach na zachód od miasta. Jest tam takie miejsce, gdzie znajduje się wzorowe gospodarstwo, wręcz opierające się o stare sztolnie (...) O tym właśnie miejscu opowiada zeznanie jednego świadka, który już od 1940 roku był robotnikiem przymusowym na obrzeżach Kamiennej Góry. Twierdzi on, że przez cztery lata poznał tę okolicę na tyle dobrze, że gdy zimą 1944/1945 roku wielokrotnie wożono go z zawiązanymi oczami do jednej z kopalń, to dobrze orientował się, gdzie to miejsce leży. Pracował tam przy poszerzaniu i umacnianiu stropu korytarza starej kopalni. Jak opowiada, pewnego dnia udało mu się zaobserwować, w czasie pracy przy wejściu, jak w stronę tej kopalni wspinał się wąż ciężarówek. Niestety, nie widział, czy rzeczywiście tam wjechały. Ale fakt ich ukrycia albo w tej kopalni, albo w okolicy jeszcze tego*

samego dnia potwierdziły bardzo silne, podziemne wybuchy. W tym miejscu do dziś istnieje wspomniane gospodarstwo, w którym znajduje się drugie już pokolenie autochtonów i które jest coraz bardziej znane jako miejsce spotkań zarówno autochtonów, jak i przyjezdnych Niemców. Tutaj ciągle lubią zaglądać różni »ważni ludzie«, a także członkowie starych niemieckich magnackich rodzin. Tych zresztą, głównie Hochbergów, podejrzewa się, że jeden z magazynów gromadzących majątek kilku rodzin stworzyli właśnie w nieodległym Krzeszowie. Dokładnie na linii Krzeszów – wspomniane gospodarstwo stoi w lesie samotny, sporych rozmiarów budynek, który w latach wojny był w zarządzie gestapo. Czego przez dłuższy czas w tym miejscu pilnowała tajna policja? Wiadomo, że właśnie w tym miejscu były chodniki starych kopalni...»^[13]



Ilustracja 81: Przedwojenna pocztówka przedstawiająca „Betlehem bei Landeshut”, jedyny sporych rozmiarów budynek stojący do dziś w lesie pomiędzy Krzeszowem i Przedwojowem. Źródło: fotopolska.eu

Wspomniane tutaj gospodarstwo znajduje się w najbliższej Lipienicy części Przedwojowa, w odległości ok. 2 km od lipie-

nickiego lotniska – i rzeczywiście jego właściciele mieszkali tutaj jeszcze przed wojną¹⁰². Natomiast samotny i sporych rozmiarów budynek w lesie, zlokalizowany w połowie drogi z Krzeszowa do Przedwojowa, to pensjonat Betlejem.

Widzimy więc, że bazując na fragmentach artykułu Marka Chromicza można pokusić się o sformułowanie następującej, nieco dalej idącej hipotezy: stare wyrobiska pokopalniane, zlokalizowane pod Lipienią, Betlejem, Przedwojowem i Kamienną Górą, zostały w czasie wojny zmodernizowane i zaadaptowane zgodnie z ówczesnymi potrzebami: np. na ciągi komunikacyjne czy też miejsca ukrycia bliżej nieokreślonych dóbr materialnych. Zmiermy się z tą hipotezą i sprawdźmy, czy uda nam się znaleźć choćby przesłanki upoważniające do takich przypuszczeń.

Jak czytamy w monografii Kamiennej Góry: *„Na terenie powiatu kamiennogórskiego w znacznych ilościach występuje węgiel kamienny, lecz warunki geologiczne (uskoki, duże nachylenia, niewielka grubość pokładów) powodują, iż wydobywanie jest nieopłacalne”*^[75]. Jednak wspomniana nieopłacalność dotyczy raczej współczesnych uwarunkowań ekonomicznych, ponieważ w literaturze znajdziemy sporo wzmianek o górnictwie węglowym na tym terenie.

I tak na przykład *„Słownik historyczny kopalń węgla na ziemiach polskich”*^[32] wylicza w pobliżu interesującego nas ob-

102 I chyba nawet mieszkali dokładnie w tym samym budynku. Pamiętam taką sytuację, sprzed bodajże dwudziestu lat, kiedy pracowałem jeszcze jako sprzedawca w pobliskiej hurtowni materiałów budowlanych. Pojawił się wówczas właściciel owego gospodarstwa, bardzo miły starszy pan, mówiący po polsku ze słyszalnym niemieckim akcentem; dziś już nieżyjący. Sprowadziła go konieczność zakupu rur do wymiany jakiejś instalacji wewnątrz budynku. Zwróciłem uwagę na tę rozmowę, gdyż padło wówczas nigdy dotychczas przede mną niesłyszane stwierdzenie: *„Tamta stara instalacja jest już zepsuta, ale wiele lat nam służyła, pamiętam jak przed wojną zakładaliśmy ją z tatą”*. Nie jest to wypowiedź przytoczona dosłowna, nie zanotowałem jej wówczas, jednak taki mniej więcej był jej sens. Nie jest łatwo na Ziemiach Odzyskanych spotkać kogoś, kto mieszkał tutaj przed wojną. Nazwisko to znajdziemy również w *„Adreßbuch der Stadt und des Kreises Landeshut”* z 1938 roku [5].

szaru następujące kopalnie węgla kamiennego: „Am Bober”, „Constant” i „Fahr” w Błażkowej, „Aurelie”, „Ernst Wilhelm”, „Louise” i „Unerwartet Glück” w Kamiennej Górze, „Aurora” w Szczepanowie, „Bergmannshoffnung”, „Gabe Gottes” i „Neue Gabe Gottes” w Okrzeszynie, „Friedrich Theodor”, „Georg”, „Günstiger Blick”, „Rosa” i „Zum Stollen” w Przedwojowie, „König Wilhelm” w Ulanowicach oraz „Liebauer Kohlenverein” w Lubawce. Jak widać, pomimo niesprzyjających warunków uruchamiano w okolicy liczne zakłady górnicze, choć faktycznie często ich eksploatacja okazywała się nieopłacalna.

Samą Lipienicę przywilej górniczy objął już w XIV wieku, przy czym nadany on był krzeszowskiemu klasztorowi przez księcia świdnickiego Bolka II. Brak jest jednak informacji o prowadzonych tutaj jakichkolwiek robotach górniczych^[102]. Cystersi mieli w swojej historii kilka kopalni, np. Georgius I Hennig, będący opatem w latach 1609-1611, przejął kopalnię węgla i rudy żelaza w *Lampersdorf* (Lampertice), kopalnię tę kolejny opat wydzierżawił w 1617 roku^[99]. Z kolei uruchomiona w Przedwojowie przez opata krzeszowskiego w 1788 roku kopalnia „Rosa” działała tylko trzy lata i nie przyniosła dochodu^[103]. W XVIII wieku wydobywano węgiel również w innych kopalniach między Przedwojowem i Błażkową („Constant” i „Günstiger Blick”), a także w okolicach Okrzeszyna („Gabe Gottes” i „Engelbert”)^[109].

Jednak poszukując informacji na temat Lipienicy natrafiamy na pewien ślad dotyczący eksploatacji tutejszych pokładów węgla. Otóż w 1874 roku Wilhelm Louis Effnert z Kowar otrzymał koncesję górniczą, dotyczyła ona pól o nazwach: *Schöller, Hopfen* oraz *von Haber*^[6]. Ostatnie z wymienionych pól zawierało w swoim opisie informację: „in den Gemeinden Liebau, Forstrevier Thiergarten, Lindenau und Hermsdorf grüssausisch, im Kreise Landeshut (...) liegt”, czyli leżało ono między innymi pod Lipienicą. Koncesja ta odnosiła się do wy-

dobycia węgla kamiennego, przy czym samo jej przyznanie wcale jeszcze nie oznacza, że jakakolwiek eksploatacja została podjęta.

Königliches Oberbergamt.
(415) Bergwerksverleihung.
Im Namen des Königs.

Auf die am 8. März 1873 präsentirte Muthung wird dem Bergwerkseigener Wilhelm Louis Effnert zu Schmiedeberg unter dem Namen von Haber

das Bergwerkseigenthum in dem Felde, welches auf dem heute von uns beglaubigten Situationsrisse mit den Buchstaben A B C D E F G H I und K bezeichnet ist, einen Flächeninhalt von 2,189,000 Quadratmetern hat, und in den Gemeinden Liebau, Forstrevier Thiergarten, Lindenau und Hermsdorf grüßtausch, im Kreise Landeshut, Regierungsbezirke Liegnitz, Oberbergamtsbezirke Breslau, liegt, zur Gewinnung der in diesem Felde vorkommenden

Steinkohlen

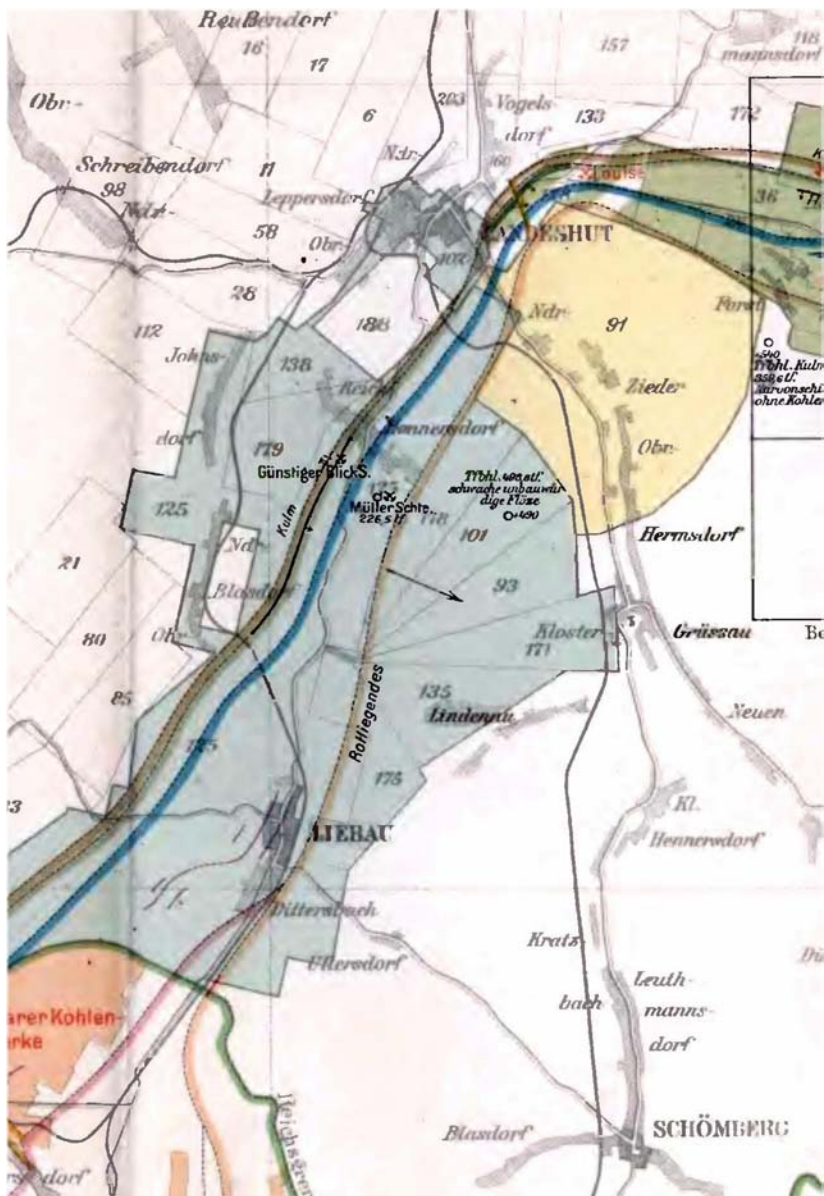
hierdurch verliehen.

Breslau, den 1. Mai 1874.

Ilustracja 82: Obwieszczenie urzędu górniczego dotyczące nadania pola górniczego „von Haber”. Źródło: Amts-blatt der Königlichen Regierung Liegnitz, Nr 21, 1874 [6].

Po przytoczeniu tyłu przykładów można „istnienie w okolicach Kamiennej Góry dziesiątków starych kopalń, sztolni i wyrobisk”^[13], wspomnianych przez Marka Chromicza, uznać za potwierdzone.

Skoro już wiemy, że faktycznie były tutaj liczne kopalnie, to znajdziemy powiązania między nimi – szukamy przecież chodników ciągnących się kilometrami pod interesującym nas obszarem. I tak trafiamy na lubawską kopalnię „Liebauer Kohlenverein”, utworzoną w 1862 roku. Wspomniany już „Słownik historyczny kopalń węgla na ziemiach polskich”^[32] stwierdza, że powstała ona pod nazwą „Liebauer Gruben”, poprzez połączenie kopalń i pól górniczych Georg, Friedrich Theodor, Zum Stollen, Ehrich i 8 dalszych. Następnie przyłączono do niej w 1868 roku pola Dittersbach i Hulda, wówczas to nazwę zmieniono na „vereinigte Liebauer Bergwerke”. W 1874 roku



Ilustracja 83: Fragment mapy Bergwerksbesitz- und Flözübersichtskarte (...). Źródło: Der Waldenburg-Neuroder Industriebezirk [16].

przyłączono kopalnię „*Gotthelf*” i pola górnicze *Fohn, Gross, Müller* i inne, tworząc kopalnię „*Liebauer Kohlenverein*” (tzw. „*Alte Liebauer Kohlenverein*”). Z kolei w „1922 roku przyłączono 10 pól nadanych w latach 1873-1878 (*Miesbach, Marx, Hopfen, Hoppe, von Haber, Schwechat, Graf Chotek, Zu Salm, Ritter von Mitscha, Schöller*), tak że połączona kopalnia osiągnęła wielkość 52,2 km²; pole jej rozciągało się między innymi na terytorium Kamiennej Góry, Lubawki, Sobieszowa¹⁰³ i innych miejscowości”^{[32]s.134-135}. Tak więc pod całością interesującego nas obszaru (Lipienica, Przedwojów, Betlejem, Kamienna Góra) działała niegdyś jedna kopalnia.

Jak wyglądał przebieg złożu węgla poznamy dzięki wydanej w 1913 roku publikacji „*Der Waldenburg-Neuroder Industriebezirk*”^[16], dotyczącej wałbrzysko-noworudzkiego zagłębia węglowego, znajdziemy tutaj mapę „*Bergwerksbesitz- und Flözübersichts-Karte von dem niederschlesisch-böhemischen Steinkohlenbecken*”. Wprawdzie jakość dostępnego nam skanu pozostawia wiele do życzenia (fragment wspomnianej mapy przedstawiony jest na ilustracji 83), można jednak zauważyć, że pokłady węgla przebiegają właśnie na linii Kamienna Góra-Przedwojów-Lubawka.

Inną mapą, przedstawiającą granice pól górniczych w interesującym nas obszarze, jest „*Karte der Gruben und gewerblichen Anlagen im Niederschlesischen Steinkohlen Gebiet*”^[59], której fragment przedstawia ilustracja 84. Dokument ten nie posiada oznaczonej daty wydania, jednak brak na nim linii kolejowej Kamienna Góra-Okrzeszyn, tak więc odzwier-

103 Skąd tutaj Sobieszów, odległy o 30 kilometrów od Lubawki? Uważny czytelnik pamięta wspomniane już wcześniej, przy analizie nazwy Jawiszowa, pomyłki związane z nazwą *Hermsdorf* – wówczas to dotyczyły one miejscowości *Hermsdorf Grüssauisch* (dziś części Krzeszowa) oraz *Hermsdorf Städtisch* (dziś Jarkowic). Jednak również i nieco dalej istniały miejscowości o takiej nazwie: dla przykładu Sobięcin, dziś dzielnica Wałbrzycha, czy też Sobieszów, dzisiejsza dzielnica Jeleniej Góry. Autorzy „*Słownika historycznego kopalń węgla na ziemiach polskich*” najwidoczniej pomylili dwie miejscowości o tej samej nazwie *Hermsdorf*, a sam Sobieszów jest właśnie wynikiem owego nieporozumienia.

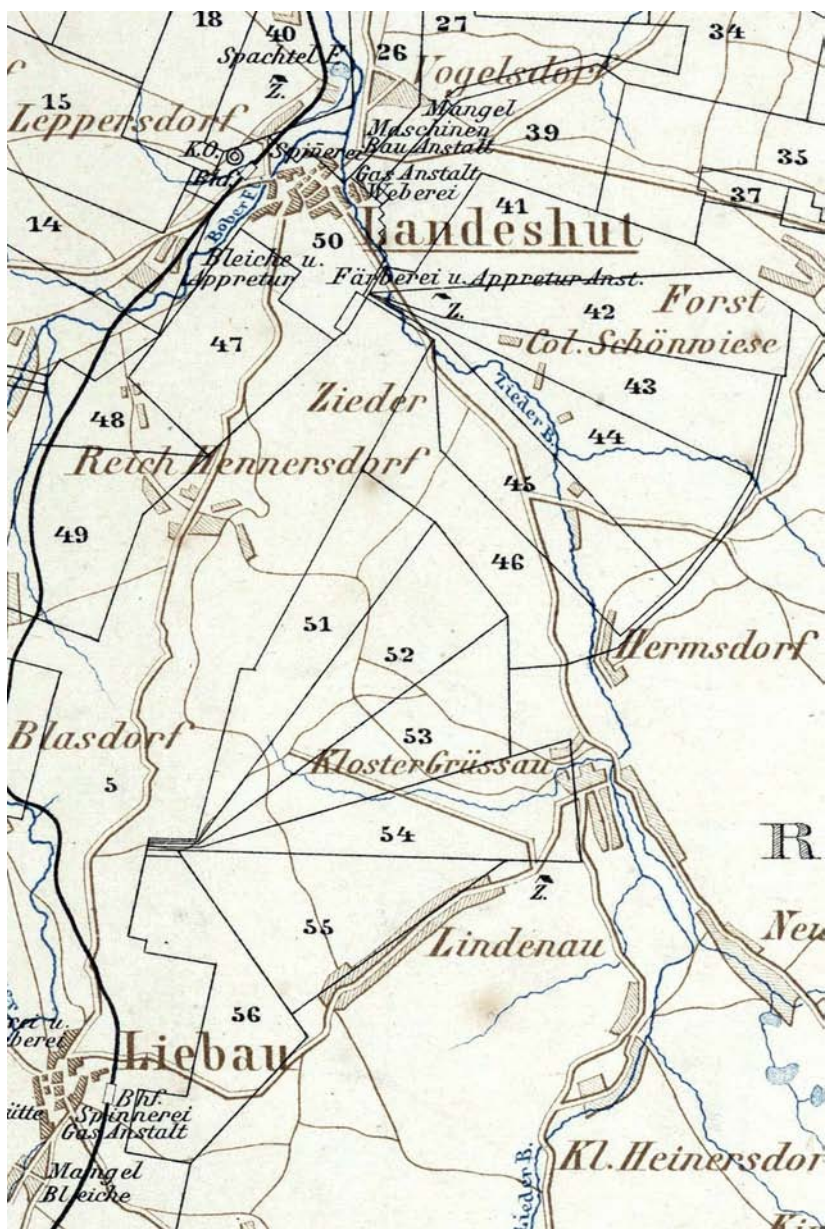
ciadła on stan sprzed roku 1899, kiedy to linia ta już istniała^[75]. Zdecydowanie lepsza jakość reprodukcji pozwala na precyzyjniejsze określenie kształtu i przebiegu pól górniczych. Jak widzimy od Lubawki przez Przedwojów, aż do samego Czardrowa, rozciągało się pole górnicze oznaczone numerem 5, według legendy mapy jest to *Liebauer Kohlenverein*. Sąsiadowało ono od wschodu ze znajdującymi się pod Lipienicą (w tym pod opisywaną wcześniej lokalizacją tutejszego lotniska) i Krzeszowem (w tym i pod Betlejem) polami 51, 52, 53, 54, 55 i 56, noszącymi nazwy odpowiednio *Schöller*, *Hopfen*, *von Haber*, *Ritter von Mitscha*, *Marx* i *zu Salm*¹⁰⁴. Natomiast pod południową częścią Kamiennej Góry (czyli pod lokalizacją szpitala Marka Chromicza) znajdowało się pole oznaczone numerem 50, noszące nazwę *Hoppe*. Jak już wcześniej zostało wykazane, wszystkie te pola należały do jednej kopalni, „*Liebauer Kohlenverein*”^{[32]s.134-135}.

Tak więc istniała kopalnia obejmująca niemal cały interesujący nas obszar¹⁰⁵, co wydaje się być przesłanką przemawiającą na korzyść tezy postawionej na początku rozdziału. Zastanówmy się teraz, czy kopalnia ta podjęła wydobycie z opisanych pól i czy poszczególne jej szyby były w jakikolwiek sposób połączone ze sobą.

W monografii Kamiennej Góry przedsiębiorstwo „*Liebauer Kohlenverein*” wymieniono jako „spółkę pod nazwą *Lubawski Związek Węglowy*” i, zdaniem autorów monografii, poczynania tej spółki miały wszelkie cechy spekulacyjnej afery^[75]. Za pieniądze pochodzące częściowo z kontrybucji, ściągniętej z Francji przez Prusy po zakończonej w 1871 roku wojnie, miano podjąć próbę uruchomienia wydobycia węgla kamiennego w okolicach Lubawki na większą skalę. Kosztem kilku do kilkunastu milionów marek przeprowadzono próbne

104 W niemieckich źródłach nazwa pola zapisywana jest czasami małą literą, jako „*zu Salm*”, a czasami dużą literą, jako „*Zu Salm*”.

105 Używam zwrotu „*niemal*”, gdyż nie udało mi się ustalić, czy pola górnicze pod opisywanym sanatorium też należały do *Liebauer Kohlenverein*.



Ilustracja 84: Fragment mapy Karte der Gruben (...) im Niederschlesischen Steinkohlen Gebiet [59].

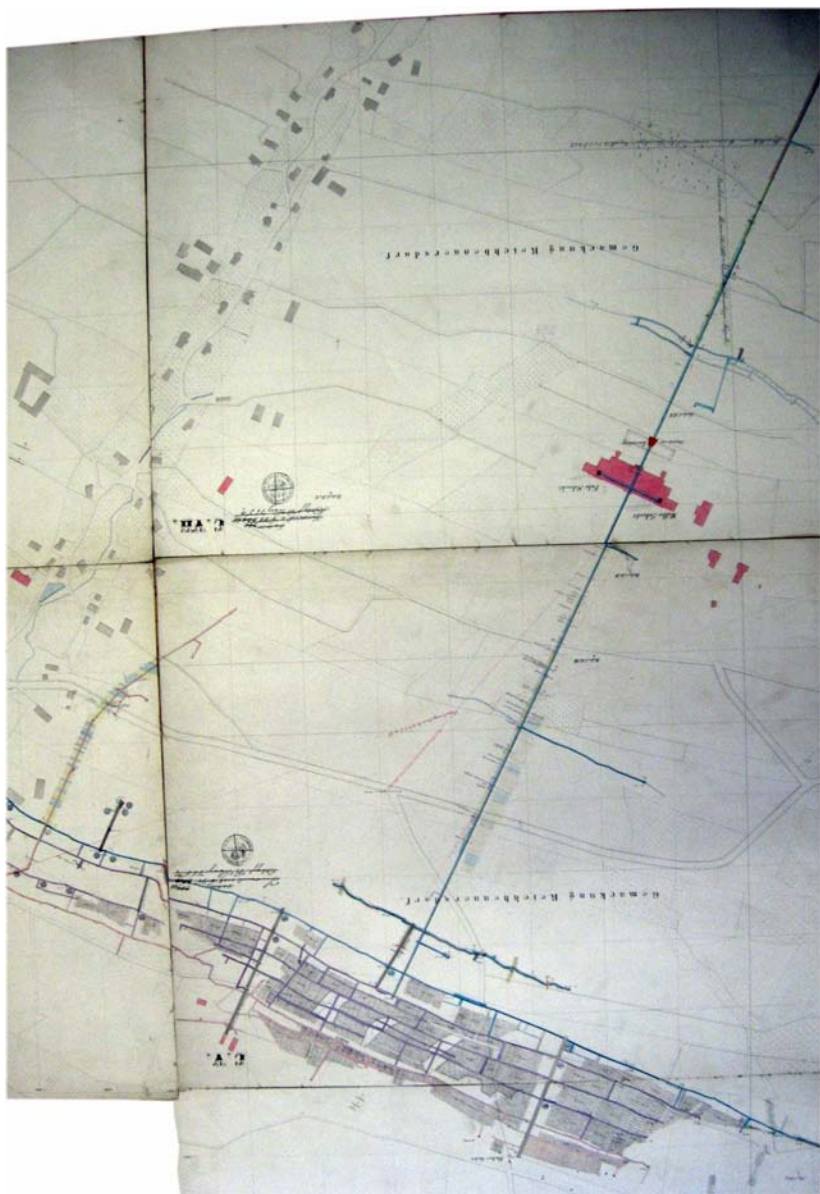
wiercenia, nie dały one jednak żadnych rezultatów i zostały przerwane w 1880 roku. Jednakże „Słownik historyczny kopalń węgla na ziemiach polskich”^[32] podaje, że *Liebauer Kohlenverein* wyprodukowała w 1876 roku 19,5 tys. ton węgla, tak więc zakład ten musiał być uruchomiony. Następną próbę rozbudowy zagłębia węglowego w rejonie od Niedamirowa poprzez Lubawkę, Kamienną Górę do okolic Krzeszowa podjęto od 1911 roku^[28]. Brak jednak w literaturze szczegółów, na czym ona polegała.

Bardzo rozbudowany opis tutejszej kopalni znajdziemy na internetowym Forum Eksploracyjnym, w dziale opisującym okoliczne sztolnie¹⁰⁶. Użytkownik określający się mianem „Sławorow”, w wątku zatytułowanym „Górnictwo węgla kamiennego w Przedwojowie k. Kamiennej Góry”, stwierdza między innymi: „(...) kopalnia w Przedwojowie. (...) Kopalnia nie posiadała nazwy własnej – była znana jako *Steinkohlenbergwerk Liebauer Kohlen Verein bei Reichhennersdor* – tak też zostało nazwane pole górnicze, które nadano właścicielom. (...) Pole górnicze, na którym znajdowały się stosunkowo obszerne wyrobiska kopalni, było terenem eksploatacji węgla już do końca XVIII wieku. W 1798 roku lokalne gwarectwo zbudowało kopalnię *Günstiger Blick*, która funkcjonowała kilkanaście lat. Następne kopalnie powstawały po latach – *Friedrich Theodor* w 1843 roku, oraz mniej więcej w tym samym okresie zbudowano kopalnię *Georg*. Te kopalnie są o tyle istotne, że później ich wyrobiska zostały zaadoptowane przez kopalnię w Przedwojowie. Stare szyby oczyszczono i odbudowano, a wyrobiska zostały połączone siecią przekopów. Taki powrót do starych chodników i szybów nie był niczym niezwykłym w tamtych czasach. Kopalnia w Przedwojowie składała się z czterech szybów, w tym dwa z nich zlokalizowane były koło siebie – były to tak zwane szyby bliźniacze *Müller* i *Fohr* i były to szyby główne kopalni. Ich głębokość wynosiła w gra-

106 <http://sztolnie-forum.pl/viewtopic.php?t=1275> – dostęp marzec 2018 roku.

nicach 207 metrów. Wyrobiska kopalni tworzyły kształtem literę "T", skierowaną górną belką litery na zachód. Główne pokłady eksploatowane przez kopalnię znajdowały się na zachód od drogi Kamienna Góra - Lubawka, i tam też znajdowały się dwa szyby pochyłe – *Günstiger Blick* i *Haber*, spełniające funkcje wydobywcze i wentylacyjne. Szyby *Müller* i *Fohr* były natomiast typowymi szybami pionowymi. Prowadziły one w sam środek długiego na około 2 kilometry przekopu, biegnącego z kierunku północnego zachodu na południowy wschód. Zachodnia część przekopu prowadziła w rejon pokładów węgla eksploatowanych szybami *Günstiger Blick* i *Haber*, które to od szybów głównych oddalone były około jeden kilometr. Część wschodnia biegła w stronę *Anielskiej Góry* i również po około kilometrze kończyła się przodkiem, zdążając jednak przebić się pod *Górami Kruczymi* w stronę *Krzyszowa*. Przekop miał zapewne zadanie sondażowe – chciano w ten sposób zbadać znajdujące się w jego linii pokłady węgla, mając nadzieję na ich szybkie odnalezienie. Jednak z analizy informacji geologicznych umieszczonych na planie przekopu wynika, że nie znaleziono niczego, mimo dość intensywnych badań wykonywanych przecinkami oraz pionowymi i poziomymi odwiertami. Odkryto kilkanaście bardzo drobnych, rozproszonych pokładów, o miąższości do 20 centymetrów, które znajdowały się w ociosach przekopu, a to zdecydowanie za mało, żeby rozpocząć eksploatację. Budowa dwóch szybów oraz dwukilometrowego przekopu była zapewne kosztowna, lecz inwestycja nie zwróciła pokładanych nadziei. Być może błędem było skierowanie go w stronę zachód-wschód, być może gdyby poszukiwano węgla na linii północ-południe żywotność przedsięwzięcia trwałaby dłużej. Tymczasem po wyeksploatowaniu głównych pokładów kopalnia została zamknięta”.

Nie wiem, kim jest „*Slaworow*”, autor powyższego opisu, jednak tak duży poziom szczegółowości świadczy albo o dostępie do dokumentacji opisywanej kopalni, albo o dużej fantazji.



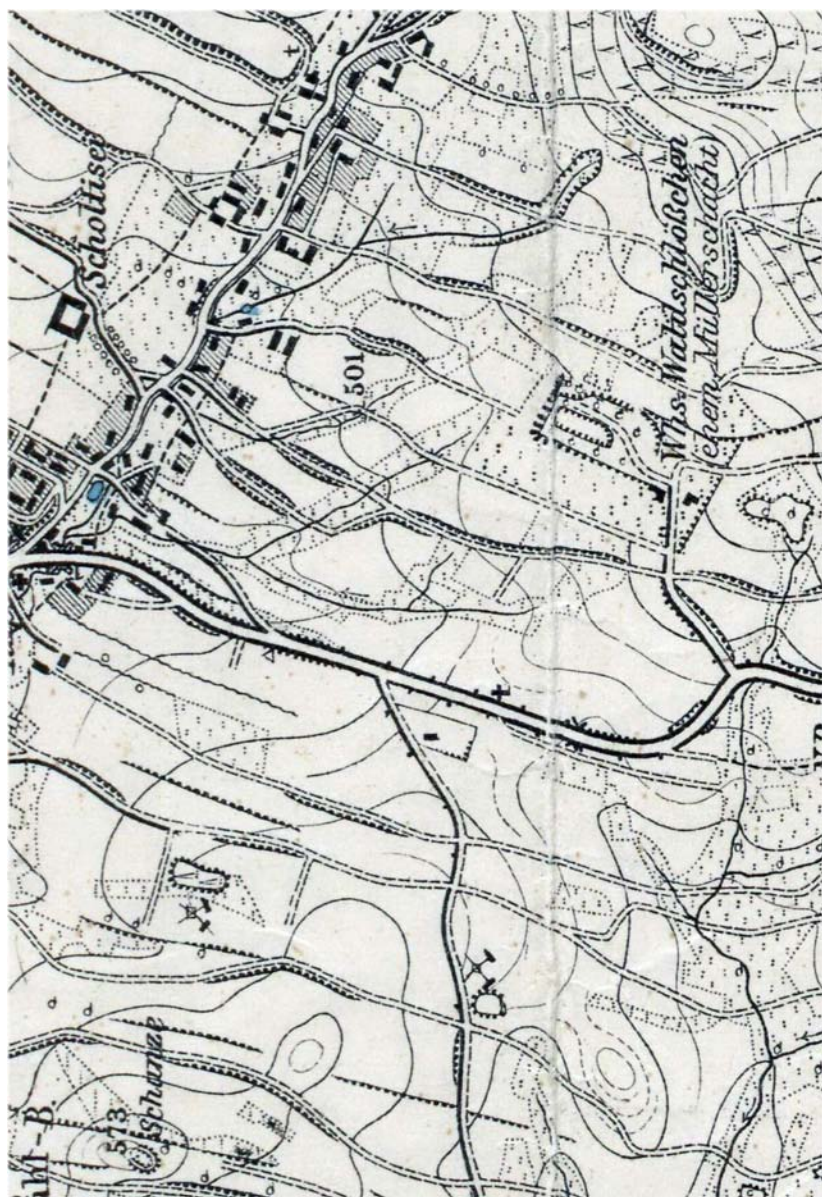
Ilustracja 85: Fragment mapy górniczej obejmującej interesujący nas Gemarkung Reichhennersdorf (obręb Przedwojów).
Źródło: <http://sztolnie-forum.pl/viewtopic.php?t=1275>

Jednak zamieszczona pod opisem fotografia nie pozostawia tutaj żadnych wątpliwości: nie są to dane zmyśnione, gdyż autor wypowiedzi bazował na oryginalnych planach kopalni (patrz ilustracja 85).



Ilustracja 86: Szyby Müller Schacht oraz Fohr Schacht.
Źródło: fragment ilustracji 85.

Plan wyrobisk kopalni naniesiony został na mapie Przedwojowa, dostrzeżemy tutaj zabudowania wioski (w tym charakterystyczny układ budynków sołectwa) oraz kręty przebieg drogi Lubawka – Kamienna Góra. Porównując ilustrację 85 z fragmentem mapy *Meßtischblatt* z 1907 roku^[63] (patrz ilustracja 87) możemy jednoznacznie stwierdzić, że ukazują one ten sam obszar.



Ilustracja 87: Odpowiadający w przybliżeniu obszarowi z ilustracji 85 fragment mapy Meßtischblatt z 1907 roku [63]. Jak widzimy pokrywają się tutaj obrisy zabudowań jak i przebieg drogi Lubawka - Kamienna Góra.

W miejscu dawnych szybów kopalnianych „Müller Schacht” oraz „Fohr Schacht” oznaczono tutaj sztucznie usypane wzniesienie, z zabudowaniami opisanymi „Whs. Waldschlößchen, ehem. Müllerschacht”, czyli „Wirtshaus Waldschlößchen, ehemals Müllerschacht” (pol. gospoda Wald-



Ilustracja 88: Budynek maszyn kopalnianych (Masch. Hs.) w Przedwojowie. Źródło: mapa Landeshuter Kamm und Adersbacher Felsen [66].

schlößchen, dawniej szyb Müller; przy czym nazwa Waldschlößchen może być przetłumaczona jako „zamek leśny”). Wydana w 1904 roku książka „Zur Geologie des böhmisch-schlesischen Grenzgebirges”^[119] stwierdza, że stojące w tym miejscu budowle powstały w okresie drażenia szybów Müller i Fohr: „Wraz z pracami głębinowymi rozwinęła się ożywiona działalność budowlana: powstały maszynowe i inne budynki między dwoma szybami, budynek administracyjny na południe od tego kompleksu (obecnie Waldschlößchen koło Przedwojowa), domy robotnicze w Przedwojowie, budynek administracyjny w Jurkowicach koło Lubawki itd.”¹⁰⁷

107 W oryginale: „Hand in Hand mit den Abteufungsarbeiten hatte sich eine rege Bautätigkeit entfaltet: Maschinen- und andere Gebäude zwischen den beiden

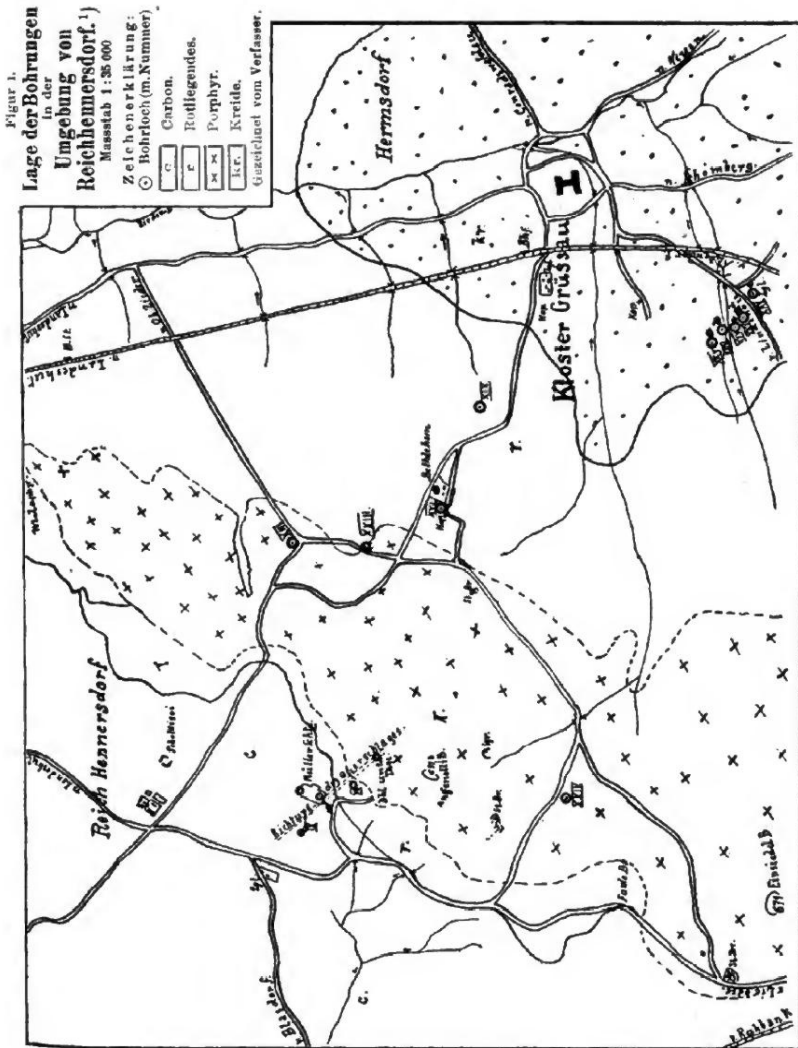
Widoczny na ilustracji 86 obrys, obejmujący oba szyby *Müller i Fohr*, nie symbolizuje wydzielonego bądź ogrodzonego terenu wokół szybów; w tym miejscu znajdował się olbrzymi budynek maszyn wyciągowych, widzimy go np. na mapie „*Landeshuter Kamm und Adersbacher Felsen*”^[66] (patrz ilustracja 88). Na mapie tej brak jest informacji o roku jej wydania, jednak opisujący ją w miesięczniku „*Sudety*” Michał Woźniak^[107] datuje ją na rok 1908. Jak widać, musiała ona powstać na podstawie starszych opracowań, gdyż *Meßtischblatt* z 1907 roku^[63] budynku maszyn wyciągowych nie ujmuje. Tak więc ta duża hala nie istniała już na początku XX wieku, a jedynym zabudowaniem pozostałym po kopalni był budynek administracyjny.

„*Słownik geografii turystycznej Sudetów*” opisuje ten dom następująco: „*Na uwagę zasługuje dawny budynek kopalni z emblematami górniczymi na elewacji, przebudowany na gospodę, potem na gospodarstwo rolne*”^{[103]s.162}. Jest to właśnie to gospodarstwo rolne, o którym Marek Chromicz wspominał: „*wzorowe gospodarstwo, wręcz opierające się o stare sztolnie (...) w którym znajduje się drugie już pokolenie autochtonów*”^[13].

Tak więc udało nam się odszukać wiele przesłanek przemawiających za przedstawioną na początku rozdziału hipotezą: w okolicy Kamiennej Góry i Przedwojowa działało wiele kopalń; obejmowały one swoimi polami górniczymi również pobliskie Betlejem i Lipienice; kopalnie te były w przeszłości łączone wielokilometrowymi przekopami w jeden podziemny organizm; wskazane gospodarstwo rolne rzeczywiście „*opiera się*” o dawne wyrobiska.

Nie bez powodu wymienione zostały tutaj tylko przesłanki przemawiające „*za*” postawioną hipotezą. Otóż poznawszy „*za*”, możemy łatwiej przeanalizować „*przeciw*”.

Schächten, ein Verwaltungsgebäude südlich dieser Anlage (Das heutige Waldschlößchen bei Reichhennersdorf), Arbeiterhäuser in Reichhennersdorf, Verwaltungsgebäude in Dittersbach bei Liebau etc.”



Ilustracja 89: Mapa przedstawiająca lokalizację XIX-wiecznych otworów poszukiwawczych pomiędzy Przedwojowem i Krzeszowem. Widoczny budynek maszynowni szybu „Müller Scht.” oraz naniesiony przy nim przebieg głównego przekopu (z nieczytelnym opisem: „richtugs des obereschla-ges”?). Jak widać główny przekop kierował się w stronę Lipienicy i Betlejem. Źródło: „Zur Geologie ...” [119].

W pierwszej kolejności zastanówmy się nad tematem ciężarówek ze skarbami, które pojawiły się w relacji robotnika przymusowego. Czy rzeczywiście mogły one wjechać do starych sztolni, o jakie wręcz miało opierać się opisywane w artykule gospodarstwo rolne? Jak widzimy, doszło tutaj chyba do jakiegoś nieporozumienia, wynikłego być może z niezbyt fortunnego przetłumaczenia nazwy *Müllerschacht*. Otóż dla polskiego określenie *szyb* w języku niemieckim używa się wyrazu *Schacht*, natomiast *sztolnia* to po niemiecku *Stollen* lub właśnie ... też *Schacht*. Tak więc pomyłono chyba sztolnie z szybami, a ciężarówki ze skarbami nie mogły wjechać tutaj do sztolni, gdyż sztolni w tym miejscu zwyczajnie nie było. Oczywiście gdzieś w Przedwojowie sztolnie mogły być, jednak nie było ich w opisywanym miejscu.

Tutaj znajdowały się jedynie szyby. Przy czym użycie czasu przeszłego wydaje się aktualne nie tylko dla czasów nam współczesnych, lecz i dla okresu drugiej wojny światowej. Zwróćmy uwagę, że na ilustracji 87 dawne szyby *Günstiger Blick i Haber*, znajdujące się na zachód od drogi, naniesiono na mapę i oznaczono symbolami nieczynnej kopalni. Natomiast w interesującym nas gospodarstwie po szybach *Müller i Fohr* nie ma żadnego śladu, zostały więc one zapewne zlikwidowane, być może zasypane. Gdyby nie były zasypane, lecz jedynie zakryte, to być może opuszczenie nimi ciężarówek byłoby możliwe¹⁰⁸. Jednak w kopalni tej nie było już maszyn wyciągowych, zdemontowanych dziesiątki lat wcześniej. Możemy stwierdzić, że w tym miejscu ciężarówki nie wjechały do żadnej sztolni, mogły zostać co najwyżej wrzucone do szybów. Tak więc przytoczona wcześniej relacja o ciężarówkach albo jest nieprawdziwa, albo odnosi się do innego miejsca.

108 Technicznie wykonalne jest opuszczenie nie tylko ciężarówki, ale i cięższych pojazdów. Dla przykładu jest na Dolnym Śląsku kopalnia, gdzie szybem opuszczono pod ziemię, i to nawet o wiele głębiej, czołg T-34. Zresztą znajduje się on pod ziemią do dziś, całkiem blisko mojego domu. Kto nie wierzy, niech wpisze w wyszukiwarce zapytanie „czołg t-34 w kopalni”.

Miałbym też wątpliwości co do zasugerowanej funkcji mieszkańców wspomnianego gospodarstwa. Z kontekstu pośrednio wynika, że jako autochtoni są oni tzw. strażnikami, a więc Niemcami pozostawionymi z zadaniem pilnowania pozostawionych depozytów. Jednak w momencie powstawania tekstu Marka Chomicza minęło już pół wieku od zakończenia wojny, dziś mija ponad 70 lat. Owszem, skłonny byłbym uwierzyć, że ktoś pilnował pozostawionych skarbów w latach powojennych, kiedy byłby problem z ich wydobyciem i wywiezieniem. Jednak czy rzeczywiście ktoś strzegłby ukrytych skarbów z pokolenia na pokolenie, skoro znając miejsce ukrycia, mógłby je w ciągu dziesiątek lat z łatwością wydobyć? Mimo wszystko wydaje mi się to mało prawdopodobne.

Kolejnym zastrzeżeniem jest brak informacji na temat jakichkolwiek chodników biegnących z Kamiennej Góry w kierunku Przedwojowa. O ile wyrobiska przedwojowskiej kopalni „*Liebauer Kohlenverein*” mogły sięgać w okolice Betlejem czy też lipienickiego lotniska, to jednak do samej Kamiennej Góry brakuje nam kilku kilometrów chodników.

Brak też jest informacji o prowadzeniu w Lipienicy i Betlejem jakichkolwiek prac górniczych na powierzchni¹⁰⁹. Tak więc, jeśli nawet główny przekop pobliskiej kopalni dotarł w te okolice, to znajdował się on setki metrów pod ziemią (głębokość szybów *Müller i Fohr* to ponad 200 metrów¹¹⁰). Nie można było się do niego dostać, gdyż żaden szyb tutaj nigdy nie istniał.

Istotnym problemem przy hipotetycznej eksploatacji opisywanych wyrobisk byłyby także konieczność ciągłego ich

109 Poza pracami poszukiwawczymi. Jak możemy dostrzec na ilustracji 89, w okolicach cegielni w Lipienicy wykonano aż 5 odwiertów poszukiwawczych, natomiast w pobliżu Betlejem wywiercono trzy otwory, np. „*Ein Bohrloch bei der Kapelle von Bethlehem*” [119]s.54, czy też „*Bohrloch XIX am Bethleiemer Walde*” [119]s.56.

110 Cytowany „*Slaworow*” określa ich głębokość „w granicach 207 metrów”, co potwierdza np. [119]s.53 – szyby głębiono do pokładów zlokalizowanych na głębokości 200 metrów.

odwadniania. Wprawdzie spotykane są stare, nieużytkowane od lat kopalnie, których chodniki są pozbawione wody, jednak znajdują się one w miejscach, z których woda odprowadzana jest grawitacyjnie. W tym celu drążono sztolnie odwadniające, usuwające nadmiar napływającej wody. Natomiast wyrobiska zlokalizowane setki metrów pod ziemią odwadniane są za pomocą pomp głębinowych, a nieodwadniane ulegają zalaniu. Gdyby nawet lokalne stosunki wodne z jakiegoś powodu pozwoliły na istnienie niezatopionych wyrobisk, to pozostaje jeszcze problem ich przewietrzania. Zagadnienie to może być pominięte przy małych obiektach i krótkich sztolniach, jednak z całą pewnością głębinowa kopalnia węgla, pozbawiona działającej wentylacji mechanicznej (szyb wdechowy, wydechowy, stacje wentylatorów), pozbawiona będzie również właściwego powietrza. Przy czym zwróćmy w tym miejscu uwagę na fakt, że nie chodzi tutaj tylko i wyłącznie o zapewnienie wystarczającej do oddychania ilości tlenu. Oprócz braku tlenu równie niebezpiecznym problemem jest nadmiar metanu. Nie wiemy, w jakim stopniu wyrobiska tutejsze narażone były na to zjawisko, jednak wszystkie kopalnie węgla zmuszone są do ciągłej walki z zagrożeniem metanowym. Natomiast w cytowanym artykule pojawia się informacja o tunelu, gdzie „kursowała elektryczna kolejka”. Eksploatacja podziemnej kolei elektrycznej wprawdzie jest możliwa i w takich kopalniach, jednak nakłada jeszcze większe wymagania co do przewietrzania wyrobisk¹¹¹.

111 W grudniu 1985 roku, w wyniku uszkodzenia czujnika zawartości metanu oraz czujnika ciągłości pracy wentylatora lutniowego, doszło w pobliskiej kopalni „Wałbrzych” do wybuchu metanu na głębokości 671 metrów pod ziemią. Jak informuje Wikipedia: „Po kilkunastotygodniowym śledztwie ustalono, że wybuch metanu był spowodowany przez iskrę z pantografu elektrowozu, a ponadto wyrobisko, w którym doszło do eksplozji, w wyniku rażących zaniedbań kierownictwa kopalni nie posiadało dobrej wentylacji”. W katastrofie tej zginęło 18 górników, spośród znajdujących się w epicentrum wybuchu przeżył tylko jeden. Kilka lat temu miałem okazję go poznać. Nasze drogi się skrzyżowały, kiedy ten jedyny ocalały cierpliwie dopracowywał, jako maszynista podziemnej kolejki elektrycznej, ostatnie lata przed emeryturą.

Jednak najbardziej istotnym zastrzeżeniem jest brak celowości budowania podziemnych szlaków komunikacyjnych pomiędzy podziemnym szpitalem, sanatorium i lotniskiem. Jaki miało być przeznaczenie takiej inwestycji? Nawet gdyby udało się przewyciężyć przedstawione wcześniej problemy techniczne, zapewne niemałym nakładem pracy i kosztów, to co osiągnięto by w zamian? Możliwość odpornego na ataki z powietrza i tajnego transportu rannych z lotniska i sanatorium do podziemnego szpitala? Jeśli się nad tym zastanowimy, to takie przeznaczenie kosztownych podziemnych tuneli wydaje się co najmniej niedorzeczne. Niestety, ale nie potrafię wskazać na żadne racjonalne przesłanki uzasadniające budowę takiego obiektu.

Podsumujmy: wykorzystanie starych wyrobisk kopalnianych wydaje się jedynym rozsądnym wyjaśnieniem istnienia tak długich tuneli, jednak jeśli zastanowimy się nad szczegółami, to jest ono całkowicie nierealne i nie sposób wskazać racjonalnego celu budowy takiego systemu. Skąd więc Marek Chromicz miał informacje o tunelach łączących podziemny szpital z sanatorium i lotniskiem?

Moja teoria jest następująca: o ile sanatorium zostało wcześniej zidentyfikowane poprawnie, to jednak nie o lipienickim lotnisku mowa w tym artykule. Również i nie o opisanym wcześniej lotnisku kamiennogórskim, zlokalizowanym przy drodze na Kowary. Mowa tutaj o nieistniejącym lotnisku w Czadrowie! Otóż prowadzone przez Niemcy działania wojenne wymusiły w 1941 roku częściową zmianę profilu kamiennogórskiego sanatorium, zakład zaczął przyjmować wówczas rannych żołnierzy. Utał się nawet mit o tym, że szpital ten przeznaczony był dla wojsk Luftwaffe¹¹². Być może rzeczywiście w szpitalu tym umieszczono rannych lotników? Znane mi są również przekazy, jakoby na polach zlokalizowanych w pobliżu sanatorium lądowały w czasie wojny jakieś

112 <http://www.czajski.neostrada.pl/historia.html> – dostęp marzec 2018.

samoloty. Dość prawdopodobne wydaje się, że piloci Luftwaffe, wykorzystując dostęp do takiego środka transportu, mogli dostarczyć tutaj kogoś wymagającego leczenia, czy też nawet pojawić się z odwiedzinami – zapewne bez zgody przełożonych i nieoficjalnie. Jeśli samoloty wylądowały na tutejszych polach kilkukrotnie, to łatwo sobie wyobrazić, że wśród ludności miejsce ich lądowania mogło zyskać miano lotniska.

Natomiast opisane wcześniej chodniki drążone pod górą Zamkową, gdzie podobno miano budować podziemny szpital, swój początek mają w północno-zachodnich zboczach tego wzniesienia. Z tego miejsca do kamiennogórskiego sanatorium jest zaledwie półtora kilometra w linii prostej, a znane wyrobiska mają setki metrów długości. Tutaj też łatwo sobie wyobrazić, że tak długie chodniki, kierujące się właśnie w stronę sanatorium, mogły w przekazywanych z ust do ust opowieściach sięgać aż do tej podmiejskiej lecznicy. A jeśli tam lądowały jakieś samoloty, to i do tamtejszego lotniska.

Takie historie zasłyszał ktoś, kto od jeszcze innej osoby usłyszał o budowanym w sąsiedztwie lotnisku, być może właśnie tym w Lipienicy. Czadrowskie lądowisko zostało w ten sposób połączone z nieukończonym lotniskiem w Lipienicy, Góra Zamkowa pomyłona została z jakimś innym wzniesieniem, natomiast chodniki prowadzące w stronę sanatorium stały się tunelem wiodącym wprost do piwnic tego szpitala. Czy właśnie taką opowieść usłyszał Marek Chromicz od nieznanego nam rozmówcy i uznał za historię wartą opisania? Tego się już chyba nigdy nie dowiemy, jednak taki scenariusz wydaje mi się najbardziej prawdopodobny.

Zakończenie

Przedstawione w niniejszej publikacji relacje pozwalają uznać, że budowa lotniska wojskowego w Lipienicy jest faktem poświadczonym przez liczne źródła. Jednak na podstawie odnalezionych materiałów, niestety skąpych w szczegóły dotyczące lokalizacji, nie można jednoznacznie i precyzyjnie umiejscowić miejsca, gdzie prowadzone były prace związane z powstającym obiektem. Analiza dostępnych wzmianek oraz oparta na niej weryfikacja terenowa pozwoliła na wytypowanie najbardziej prawdopodobnej lokalizacji budowy, jednak na chwilę obecną nie można z całkowitą pewnością stwierdzić, że jest to miejsce niepodważalnie potwierdzone.

Przeprowadzoną w ostatnich rozdziałach próbę ustalenia przeznaczenia obiektu, możliwości operowania z niego określonych samolotów, a także wątek podziemnych tuneli w tej okolicy, należy uznać za interesujące rozwinięcie tematu.

Mam jednak nadzieję, że publikacja ta okaże się przyczynkiem do dalszego odkrywania historii zarówno samej Lipienicy, jak i budowanego tutaj lotniska, a przedstawiona prawdopodobna lokalizacja lądowiska zostanie w przyszłości jednoznacznie potwierdzona.

Bibliografia

1. Abtei Grüssau einst und jetzt. Festschrift anlässlich der Weihe des ersten Abtes im wiedererstandenen Kloster Grüssau am 10. August 1924, Landeshut/ Schlesien 1924
2. Adamek Agnieszka, Czy to jest ta nowa niemiecka kultura? Ludzkie gesty w nieludzkich czasach, [w:] Kamienna Góra Miasto Langhansa, nr 5(17) XI-XII 2006
3. Adreßbuch der Stadt und des Kreises Landeshut, Armin Werner's Buchdruckerei, Landeshut 1911
4. Adreßbuch der Stadt und des Kreises Landeshut, Armin Werner's Buchdruckerei, Landeshut 1925
5. Adreßbuch der Stadt und des Kreises Landeshut, Armin Werner's Buchdruckerei, Landeshut 1938
6. Amts-blatt der Königlichen Regierung Liegnitz, Nr 21, 1874
7. Andrejew Adolf, Mikołaj Lutterotti – dziejopis opactwa krzeszowskiego, [w:] Rocznik Jeleniogórski, tom XXXIX/2007, Towarzystwo Przyjaciół Jeleniej Góry, Jelenia Góra 2007
8. Atlas von Schlesien in Specialkarten der landrätlichen Kreise und der Kreise österreichischen Antheils, Leukart, Breslau 1829
9. Bączkowski Wiesław, Samolot bombowo-rozpoznawczy Arado Ar 234, Dom Wydawniczy Bellona i Agencja Wydawnicza CB, Warszawa 2017
10. Bez Słów. Audowizualny projekt na terenie byłego niemieckiego obozu koncentracyjnego Stutthof, Centrum Sztuki Galeria EL, Elbląg 2009
11. Biuletyn Głównej Komisji Badania Zbrodni Przeciwko Narodowi Polskiemu Instytutu Pamięci Narodowej, tom XXXVII, Warszawa 1994
12. Calossi Leonardo, Byłem jeńcem wojennym w Landeshut - Kamiennej Górze, Muzeum Gross-Rosen, Wałbrzych 2005
13. Chromicz Marek, 17 tajemnych miejsc, [w:] Nowiny Jeleniogórskie, Nr 39(2102), 29 września 1998 roku
14. Cybulski Bogdan (red.), Dolny Śląsk 1945 - Dolny Śląsk 2005, Stowarzyszenie na Rzecz Promocji Dolnego Śląska, Wrocław 2006
15. Cybulski Bogdan, Ewakuacja więźniów AL Riese do Trautenau - próba rekonstrukcji wydarzeń, Państwowe Muzeum Gross-Rosen, 1989 (?)
16. Der Waldenburg-Neuroder Industriebezirk, Selbstverlag des Vereins für die Bergbaulichen Interessen Niederschlesiens, Waldenburg 1913

17. Dobkiewicz Andrzej, Helikopter Flettner FL 282 Kolibri [w:] Encyklopedia Świdnicy, część VI, Urząd Miejski w Świdnicy, brak roku wydania
18. Dymarski Mirosław, Goliński Mateusz, Uniemyśl - dzieje i gospodarka. Wieś klasztorna cystersów z Krzeszowa, [w:] Rocznik Dolnośląski, tom XI, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa-Wrocław 1988
19. Dziurla Henryk, Krzeszów, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1964
20. Dziurla Henryk, Krzeszów, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1974
21. Filie obozu koncentracyjnego Gross-Rosen. Informator, Muzeum Gross-Rosen, Wałbrzych 2008
22. Fleischer Seweryn, Ryś Marek, Ar 234 Blitz, AJ-Press, Gdańsk 2004
23. Fragmente aus der Geschichte der Klöster und Stiftungen Schlesiens von ihrer Entstehung bis zur Zeit ihrer Aufhebung im November 1810, Graß und Barth, Breslau 1810
24. Gemeindelexikon für die Provinz Schlesien, Königlichen Statistischen Bureau, Berlin 1898
25. Gielo Józef, Gross-Rosen, Książka i Wiedza, Warszawa 1970
26. Goldstein-van Cleef Ronnie, fragmenty wspomnień przechowywane w zbiorach archiwum Muzeum Gross-Rosen, sygnatura B/558/53 Br
27. Goliński Mateusz, W sprawie identyfikacji nazw miejscowości na dokumencie Bolka II z 11 VI 1352 r. dla klasztoru w Krzeszowie, [w:] Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka, Nr 42, 1987
28. Grzelak Andrzej (red.), Lubawka, monografia historyczna miasta, Urząd Miasta i Gminy w Lubawce, Lubawka 1991
29. Gutterman Bella, A Narrow Bridge to Life. Jewish Forced Labor and Survival in the Gross-Rosen Camp System 1940-1945, Berghahn Books, New York - Oxford 2008
30. Heyne Johann, Denkwürdigkeiten aus der Kirchen- und Diöcesan-Geschichte Schlesiens. Von der Einführung des Christenthums in Schlesien bis zur böhmischen Oberherrschaft über dieses Land (966-1355), Wilh. Gottl. Korn., Breslau 1860
31. Irgang Winfried (red.), Schlesisches Urkundenbuch. Im Auftrage der Historischen Kommission für Schlesien herausgegeben von Heinrich Appelt und Josef Joachim Menzel, Fünfter Band 1282-1290, Böhlau Verlag Hermann Nachfolger, Köln-Weimar-Wien 1993
32. Jaros Jerzy, Słownik historyczny kopalń węgla na ziemiach polskich, Śląski Instytut Naukowy, Katowice 1984

33. Karpiński Janusz, Więzień filii Gross-Rosen w Landeshut, [w:] Kamienna Góra Miasto Langhansa, nr 5(62) XI-XII 2015
34. Kaule Martin, Mecklenburg-Vorpommern 1933-1945: Der historische Reiseführer, Christoph Links Verlag GmbH, Berlin 2015
35. Knie Johann, Alphabetisch-Statistisch-Topographische Uebersicht der Dörfer, Flecken, Städte und andern Orte der Königl. Preuß. Provinz Schlesien, Graß, Barth und Comp., Breslau 1845
36. Konieczny Alfred, Frauen im Konzentrationslager Gross-Rosen in den Jahren 1944-1945, Muzeum Gross-Rosen, Wałbrzych 2011
37. Konieczny Alfred, KL Gross-Rosen, Państwowe Muzeum Gross-Rosen, Wałbrzych 1987 (?)
38. Konieczny Alfred, Kobiety w obozie koncentracyjnym Gross-Rosen w latach 1944-1945, [w:] Studia Śląskie, seria nowa, tom XL, Opole 1982
39. Konieczny Alfred, Rozmiary zatrudnienia zagranicznych robotników przymusowych i jeńców wojennych w gospodarce Dolnego Śląska w latach II wojny światowej, [w:] Studia Śląskie, seria nowa, tom XIII, Opole 1968
40. Kostyrko Mikołaj, Lot w przeszłość. Historyczne zdjęcia lotnicze w archeologii, [w:] Archeologia Żywa, nr 4 (66) październik-grudzień 2017
41. Kotlarski Jerzy, Chełmsko Śląskie w 1945 roku (1) Pionierski czas tworzenia życia polskiego, [w:] Kamienna Góra Miasto Langhansa, numer 1(28) I-II 2009
42. Królikowski Tadeusz, Samolot myśliwski Messerschmitt Me 262, Dom Wydawniczy Bellona i Agencja Wydawnicza CB, Warszawa 1999
43. Księga Pamięci. Transporty Polaków z Warszawy do KL Auschwitz 1940-1944, tom 2, Towarzystwo Opieki nad Oświęcimem i Państwowe Muzeum Auschwitz-Birkenau, Warszawa-Oświęcim 2000
44. Kunnick Ernst (red.), Heimatbuch des Kreises Landeshut i. Schl., Armin Werners's Buchdruckerei, Landeshut 1929
45. Lewicki Przemysław, Festung Glogau 1944-1945. Kalendarium wydarzeń, P.W. Lewicki-Lewicki S.C., Głogów 2014
46. Liema Rose Judy, So You Will Remember. A Mother Writes to Her Children, Mission Viejo, California 1982
47. Linde Samuel, Słownik języka polskiego, część III volumen V. R-T, Drukarnia XX. Piiarów, Warszawa 1812
48. Lindwer Willy, The Last Seven Months of Anne Frank, Macmillan Children's Books, London 2013

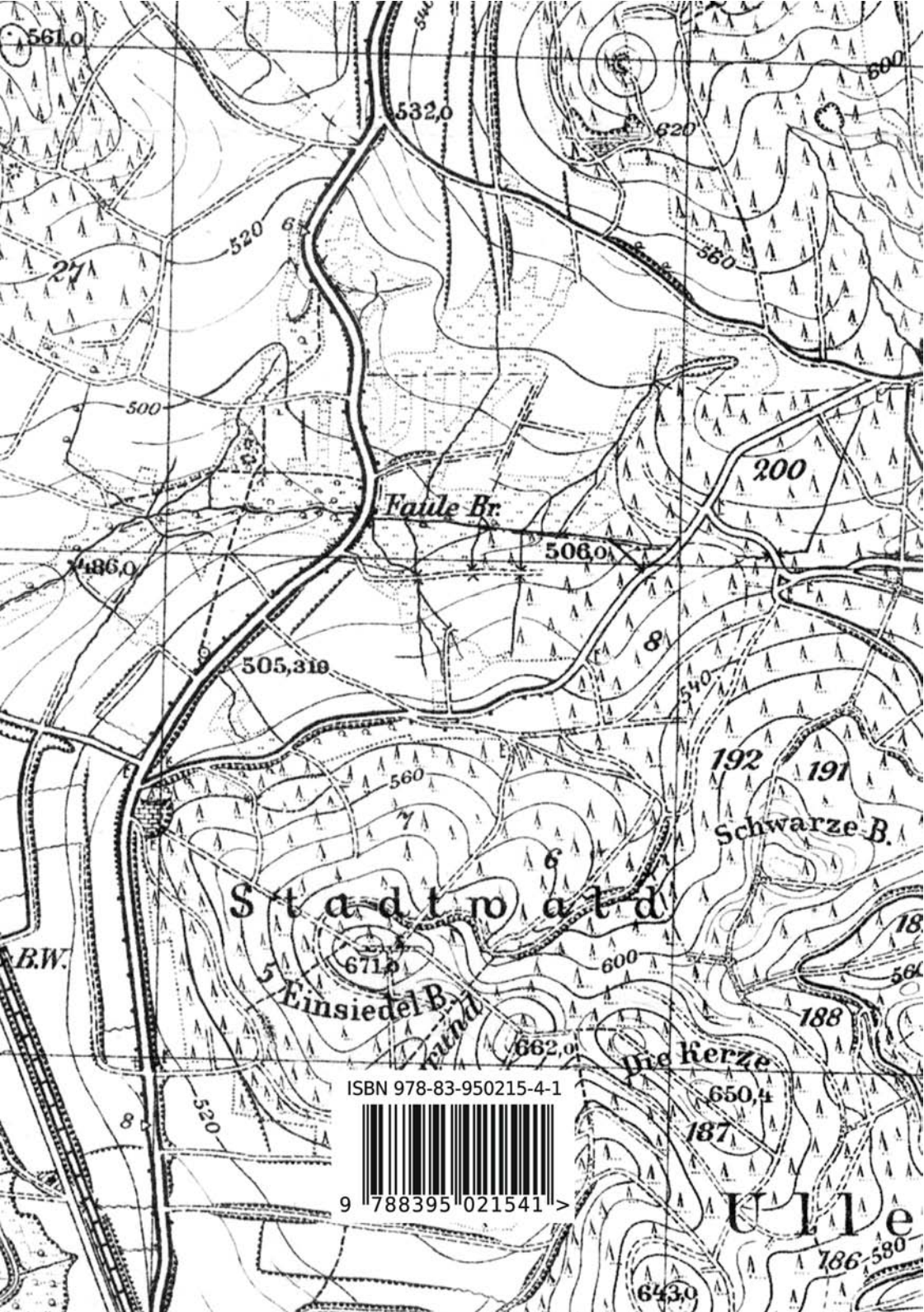
49. Lubieniecki Jan, Tajemnicza Antonówka, Archiwum-System, Jelenia Góra 2014
50. Lubieniecki Jan, Z dziejów Ziemi Kamiennogórskiej, Karkonoskie Towarzystwo Naukowe i Wojewódzki Ośrodek Metodyczny w Jeleniej Górze, Jelenia Góra 1996
51. Ludowski Jarosław, W osłonie trzeciej pancерnej. Walki 2 Armii Lotniczej w Operacji Dolnośląskiej i Bitwie Lubańskiej, Archiwum-System, Jelenia Góra 2017
52. Łaborewicz Ivo, Powojenne nazwy w jeleniogórskiem, [w:] Karkonosze, kwiecień, maj, czerwiec (nr 4, 5, 6) 1992
53. Małek Aneta, Praca w systemie KL Gross-Rosen, Muzeum Gross-Rosen, Wałbrzych 2003
54. mapa AMS series M841, sheet 5261, Schmiedeberg (Niederschlesien), 1:25.000, Army Map Service, U.S. Army, Washington 1952
55. mapa AMS series M841, sheet 5262, Landeshut, 1:25.000, Army Map Service, U.S. Army, Washington 1952
56. mapa ewidencji gruntów wykonana na podstawie pierworysu scalenia gruntów z 1971 roku, 1:5000, arkusz województwo jeleniogórskie gmina Kamienna Góra obręb Lipienica, światłokopia z 1976 roku
57. mapa Geologische Karte des Deutschen Reiches, Landeshut 5262, 1:25.000, Berliner Lithographisches Institut, Berlin 1940 (?)
58. mapa Heimatkarte des Kreises Landeshut, 1:100.000, Geographisches Institut Paul Baron, Liegnitz 1929 (?)
59. mapa Karte der Gruben und gewerblichen Anlagen im Niederschlesischen Steinkohlen Gebiet, 1:100.000, Verlag der Simon Schropp'schen Hof-Landkartenhandlung, Berlin 1880 (?)
60. mapa Karte des Deutschen Reiches, arkusz 473 Friedland, 1:100.000, rok 1880
61. mapa Karte des Kreises Landeshut i. Schl., 1:75.000, 1938 (?)
62. mapa Katasterkarte der Gemeinde Klein Hennersdorf, Landeshut, rok 1929, archiwum opactwa benedyktynek w Krzeszowie, sygnatura VI/3
63. mapa Landeshut, Meßtischblatt 3072, 1:25.000, 1907
64. mapa Landeshut, Meßtischblatt 3072, 1:25.000, 1930
65. mapa Landeshut, Topographische Karte 5262, 1:25.000, 1939
66. mapa Landeshuter Kamm und Adersbacher Felsen, 1:75.000, Verlag von Alexander Köhler, Dresden 1908 (?)
67. mapa Luftbild, 1:25.000, Hersteller Hansa Luftbild G.m.b.H., Abt. Berlin, Mai 1939

68. mapa powiatu kamiennogórskiego, województwo wrocławskie, 1:100.000, Główny Urząd Pomiarów Kraju. Wydział Pomiarów Urzędu Wojewódzkiego Wrocławskiego, Wrocław 1948
69. mapa Sowjetische Militärkarten 1:500.000, arkusz M-33-2 (M-33-B) Breslau, Voенно-topograficheskoe upravlenie General'nogo shtaba, Moskau (Sowjetunion), rok 1985
70. mapa Spezialkarte der österreichisch-ungarischen Monarchie, arkusz Zone 3 Kol. XIV Trautenau und Politz, 1:75.000, K.u.k. Militärgeographisches Institut in Wien, 1907
71. mapa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, arkusz M-33-44-D (Kowary), 1:50.000, rok wydania 1982
72. mapa topograficzna w skali 1:25.000, arkusz 462.33 Kamienna Góra, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, 1983
73. mapa topograficzna w skali 1:50.000, arkusz 462.3 Wałbrzych, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, 1982
74. Michalik Krystian, Benedyktyni w Krzeszowie w latach 1919-1931, praca magisterska, Uniwersytet Wrocławski - Wydział Nauk Historycznych i Pedagogicznych, Wrocław 2016
75. Michalkiewicz Stanisław (red.), Kamienna Góra, monografia geograficzno-historyczna miasta i okolic, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1985
76. Molenda Liliana, Dawne zawody i statusy. Glosariusz niemiecko-polski (...), Wielkopolskie Towarzystwo Genealogiczne Gniazdo, Mnichowo-Gdańsk 2016
77. Mołdawa Mieczysław, Gross-Rosen. Obóz koncentracyjny na Śląsku, Wydawnictwo Bellona, Warszawa 1980
78. Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939-1945. Informator encyklopedyczny, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1979
79. Ososko Urszula, Sachs Rainer, Inwentarz archiwum opactwa benedyktynek w Krzeszowie na Śląsku. Archiwalia z okresu niemieckiego, Wrocławskie Towarzystwo Miłośników Historii, Wrocław 2016
80. Owczarek Romuald, 130, 140 czy 150 mln RM. Ile miało kosztować OBL "Riese"?, [w:] Odkrywca, styczeń 2018
81. Owczarek Romuald, Tajny projekt sztabu Geilenberga w Młynowie koło Kłodzka, [w:] Odkrywca, listopad 2017
82. Owczarek Romuald, U bram "Riese", Wydawnictwo Technol, Kraków 2013

83. Owczarek Romuald, Zagłada „Riese”, Wydawnictwo Technol, Kraków 2014
84. Owczarek Romuald, Zapomniane fabryki zbrojeniowe Hitlera, Wydawnictwo Technol, Kraków 2015
85. Primke Robert, Szczerpa Maciej, Szczerpa Wojciech, Tajemnice Kamiennej Góry i okolic. Ziemia Kamiennogórska w czasie drugiej wojny światowej, Archiwum-System, Jelenia Góra 2012
86. Pysiewicz-Jędrusik Renata, Pustelnik Andrzej, Konopska Beata, Granice Śląska. Zmiany granic Śląska w czasie i przestrzeni. Śląsk na dawnej mapie. Obraz Sudetów w dawnej kartografii, Wydawnictwo Rzeki, Wrocław 1998
87. Roelofs Saar, Nog altijd: Ronnie Goldstein-van Cleef over jeugd, verzet, concentratiekampen en het leven daarna, Uitgeverij Ten Have, Kampen 2005
88. Rose Ambrosius, Kloster Grüssau als Asyl deutscher Kulturschätze, [w:] Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau, Band XXVI, Jan Thorbecke Verlag Sigmaringen 1985
89. Rose Ambrosius, Kloster Grüssau, Konrad Theiss Verlag, Stuttgart und Aalen 1974
90. Rose Ambrosius, Z kroniki parafialnej Krzeszowa (2) 1945, [w:] Kamienna Góra Miasto Langhansa, numer 3(5) V-VI 2004
91. Rozporządzenie Ministrów: Administracji Publicznej i Ziem Odzyskanych z dnia 9 września 1947 r. o przywróceniu i ustaleniu urzędowych nazw miejscowości, Monitor Polski z 1947 r. Nr 124, poz. 778
92. Rymut Kazimierz (red.), Nazwy miejscowe Polski, historia, pochodzenie, zmiany, tom IV „J-Kn”, Wydawnictwo Naukowe DWN, Kraków 2001
93. Rymut Kazimierz, Czopek-Kopciuch Barbara (red.), Nazwy miejscowe Polski, historia, pochodzenie, zmiany, tom IX „Po-Q”, Instytut Języka Polskiego PAN, Kraków 2013
94. Salomon Meyer Kamp Inge, I ricordi di Inge dei suoi figli Rolf e Nico Kamp, Proedi Editore, Milano 2007
95. Sarnecki Jerzy, Herbowa wieś Chełmsko Śląskie, Stowarzyszenie na Rzecz Rozwoju Chełmska Śląskiego "Tkacze Śląscy", Chełmsko Śląskie 2007
96. Sarnecki Jerzy, Z kart historii Chełmska Śląskiego, część 3, [w:] Karkonosze kultura i turystyka, luty 1991

97. Schlesisches Ortschaftsverzeichnis. Alphabetisches Verzeichnis sämtlicher Städte, Flecken, Dörfer und sonstiger Ortschaften und Wohnplätze der Provinz Schlesien, Wilhelm Gottlieb Korn, Breslau 1919
98. Senft Stanisław, Horst Więcek, Obozy jenieckie na obszarze śląskiego okręgu Wehrmachtu 1939-1945, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław 1972
99. Skoczylas-Stadnik Barbara, Hołownia Ryszard, Węgrzyn Augustyn, Ora et labora czyli wspólna historia z cystersem w tle, Agencja Fotograficzna PRO-FOT, Kamienna Góra 2012
100. Skowroński Janusz, Pamięć o Zittwerke, [w:] Odkrywca, luty 2018
101. Słownik Języka Polskiego, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1988
102. Staffa Marek (red.), Słownik geografii turystycznej Sudetów, tom 8, Kotlina Kamiennogórska, Wzgórza Bramy Lubawskiej, Zawory, Wydawnictwo I-Bis, Wrocław 1997
103. Staffa Marek (red.), Słownik geografii turystycznej Sudetów, tom 9, Góry Kamienne, Wydawnictwo I-BiS, Wrocław 1996
104. Steinsträßer Inge, Wanderer zwischen den politischen Mächten: Pater Nikolaus von Lutterotti OSB (1892-1955) und die Abtei Grüssau in Niederschlesien, Böhlau Verlag, Köln 2009
105. Uchwała Nr XXXVI/210/13 Rady Gminy Kamienna Góra z dnia 30 grudnia 2013 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na obszarze gminy Kamienna Góra (dla miejscowości Lipienica)
106. Vajda Ferenc, Dancey Peter, German aircraft industry and production 1933-1945, Society of Automotive Engineers, Warrendale 1998
107. Woźniak Michał, Plany, mapy: O. Brey, Landeshuter Kamm und Andersbacher Felsen (...), [w:] Sudety, luty 2008
108. Wspomnienia pionierów Kamiennej Góry z lat 1945-1946, [w:] Kamienna Góra Miasto Langhansa, numer 3(15) V-VI 2006
109. Wytyczak Roman, O gospodarce klasztoru cystersów w Krzeszowie (szkic do tematu), [w:] Klasztor nad Zadną, Materiały na XXXIII Ogólnopolski Zlot Sudeckich Przodowników Turystyki Górskiej, Oficyna Wydawnicza Sudety, Wrocław 1994
110. wywiad z Fernande Chenin ze zbiorów USC Shoah Foundation (vhaonline.usc.edu - dostęp 26-08-2017)
111. wywiad z Judith Adler ze zbiorów USC Shoah Foundation (vhaonline.usc.edu - dostęp 26-08-2017)

112. wywiad z Kathleen Hay (Oral history interview with Kathleen Hay) ze zbiorów United States Holocaust Memorial Museum (www.ushmm.org - dostęp 24-08-2017)
113. wywiad z Renée Firestone ze zbiorów USC Shoah Foundation (vhaonline.usc.edu - dostęp 26-08-2017)
114. wywiad z Rose Judy de Liema (Oral history interview with Rose Judy de Liema) ze zbiorów United States Holocaust Memorial Museum (www.ushmm.org - dostęp 24-08-2017)
115. wywiad z Sonja Waitzner ze zbiorów USC Shoah Foundation (vhaonline.usc.edu - dostęp 26-08-2017)
116. wywiad z Thea Aschkenase ze zbiorów USC Shoah Foundation (vhaonline.usc.edu - dostęp 26-08-2017)
117. Zeng Henry, Luftwaffe Airfields 1935-45 Germany (1937 Borders), Edition June 2014, [http://www.ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20\[1937%20Borders\].pdf](http://www.ww2.dk/Airfields%20-%20Germany%20[1937%20Borders].pdf) - dostęp styczeń 2018
118. Zglobicki Roman, Liczebność i struktura narodowościowa jeńców wojennych Stalagu VIII A w Zgorzelcu, [w:] Rocznik Jeleniogórski, tom XVII, Jelenia Góra 1979
119. Zur Geologie des böhmisch-schlesischen Grenzgebirges, Grass, Barth u. Comp. (W. Friedrich), Breslau 1904



561.0

532.0

620

600

520

560

500

200

Faule Br.

506.0

486.0

505.310

8

192

191

Schwarze B.

560

Stadtwald

671.0

600

B.W.

Einsiedel B.

662.0

Die Kerze

650.4

188

ISBN 978-83-950215-4-1



9 788395 021541 >

187

Ullle

786.580

643.0