

tajemnice wraku



„Wilhelm Gustloff”

Statek pasażerski „Wilhelm Gustloff ” w fiordach norweskich, 1938r.

*Trzy torpedy 533 mm
wystrzelone przez ra-
dziecki okręt podwodny
„S-13”, pod dowódz-
twem komandora Ale-
ksandra Marinesko,
które rozszarpały lewą
burtę dużego transpor-
towca 20 mil na północ
od latarni morskiej Sti-
lo, w burzliwą i mroźną
noc 30 stycznia 1945r.
rozpoczęły historię,
która do dnia dzisiej-
szego nie znalazła swo-
jego zakończenia...*

„WILHELM GUSTLOFF”

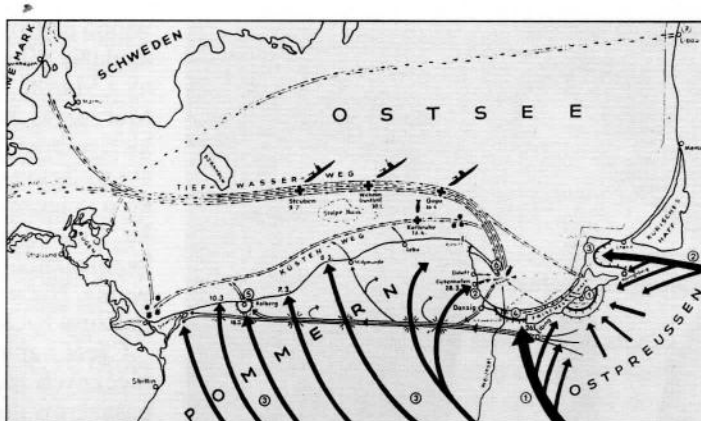
Pasażerski liniowiec „Wilhelm Gustloff”, został zbudowany przez stocznnię Blohm und Voss w Hamburgu w 1937r. Uroczyste zwodowany w obecności kanclerza III-ciej Rzeszy – Adolfa Hitlera ochrzczony został nazwiskiem zamordowanego funkcjonariusza NSDAP. Mianowany został flagowym statkiem organizacji związkowej „Kraft durch Freude” – Niemieckiego Frontu Pracy – „Das Flaggschiff der KdF-Flotte”. Był wówczas trzydziestymdrugim co do wielkości pasażerskim statkiem liniowym świata – jego długość wynosiła 208,5 m, miał 221 kabin dwuosobowych i 239 czterosobowych, oraz, na pokładzie „B”, specjalnie zaprojektowany apartament dla Fuehrera.

Dla podniesienia bezpieczeństwa statek miał podwójne dno, oraz szereg grodzi wodoszczelnych. Napęd, silnikami spalinowymi o mocy 9.500 KM nadawał mu prędkość 15,5 węzła. Na pokład mógł zabrać jednorazowo 1465 pasażerów. Załoga liczyła 426 osób. Posiadał też dwie ładownie do przewożenia większych bagaży pasażerów.

Wyporność – 26.000 BRT, czyli prawie dwukrotnie więcej od naszego ostatniego „pasażera” ts/s „Stefan Batory”. Po odnaniu do służby woził niemieckich turystów na wycieczki do norweskich fiordów, na Madere i Wyspy Kanaryjskie.

WOJNA

W 1939 r. statek został zmobilizowany i przejęty przez Kriegsmarine. W październiku 1939 r. przyplął do Gdyni w

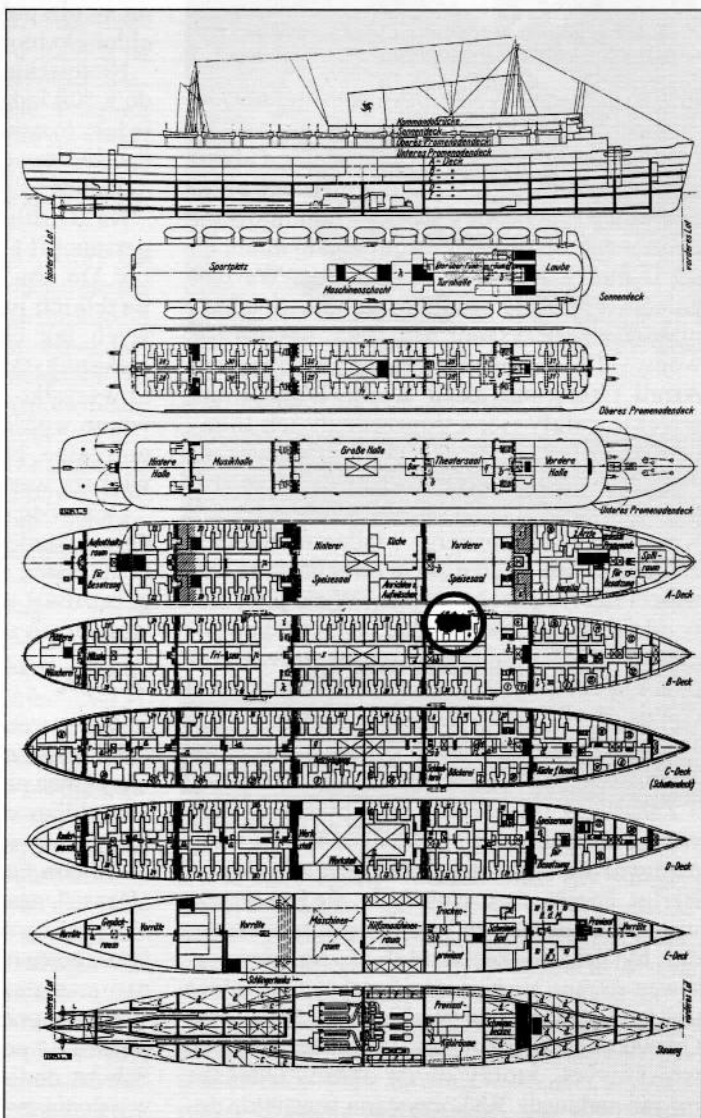


Sytuacja na froncie i południowym Bałtyku w ostatniej fazie wojny.

charakterze okrętu szpitalnego. Byli tu hospitalizowani między innymi ranni obrońcy Helu – polscy żołnierze i marynarze. Po zakończeniu kampanii w Polsce okręt szpitalny „Gustloff” został przystosowany do nowej funkcji: zorganizowano na nim ośrodek szkoleniowy II ULD (U-boot Lehr Division): Drugi Dywizjon Szkolny Okrętów Podwodnych.

Jednym z podoficerów prowadzących szkolenia był Willy Jochen, który przeżył storpedowanie „Gustloff’a”; był ranny w głowę, leczono go w Kołobrzegu i Sassnitz. Po wojnie powrócił do swojej rodzinnej wsi na Żuławach, gdzie udało się go odnaleźć i wysłuchać.

W czasie wojny, gdy Hamburg, Kilonia, Brema i inne niemieckie porty były nekane bombardowaniami przez lot-



Przekroje statku „Wilhelm Gustloff”.
Zaznaczone - apartamenty Adolfa Hitlera.



Autor artykułu w rozmowie z uratowanym z katastrofy „Wilhelma Gustloffa” - Willy Jochenem.

nictwo angielskie i amerykańskie – tu, w Gdyni, można było spokojnie szkolić nowe zastępy podwodniaków. Przez całą wojnę Gdynia była tylko dwa razy bombardowana przez aliantów! W stoczni gdańskiej remontowano poharatane w walkach z konwojami alianckimi U-booty, a w stoczni Schichau-Werft w Gdańsku seryjnie produkowano nowe okręty podwodne. Przeszedł rok 1945, ostatni rok wojny – 12 stycznia ruszyła zimowa ofensywa Armii Czerwonej znad Wisły. Wojska niemieckie cofały się, a poprzedzały ich tłumy uciekinierów z ziem wschodnich. Z uwagi na zamknięcie kotła kurlandzkiego oraz zaciskanie się pierścienia wojsk radzieckich wokół Królewca (Koenigsberg) władze niemieckie zorganizowały wielką akcję ewakuacyjną ludności i rannych drogą morską. W akcji tej brały udział duże statki pasażerskie, które od początku wojny pełniły funkcje okrętów transportowych wojska. Do tej akcji został wprzęgnięty także „Wilhelm Gustloff”.

EWAKUACJA

Żałunek transportowca odbywał się przy wórze słyszalnych z daleka dział frontu, który posuwał się najkrótszą drogą na zachód, na Berlin. Paniki jeszcze nie było, ale każdy zdawał sobie sprawę, że jest kwestią tylko tygodni, by Gdańsk został zdobyty. Na transportowcu starano się pomieścić maksymalną ilość uciekinierów z ziem wschodnich, Prus, oraz Gdańska. Załadowano też wszystkich rannych wojskowych, którzy się do obrony Gdańska już nie nadawali. Wykorzystano wszystkie dostępne pomieszczenia. Z podpokładowego basenu wypuszczono wodę i w niecce usta-

wiono piętrowe prycze. W tym pomieszczeniu znalazły miejsce (i swój grób) 174 dziewczyny z Marine Helferinnen (Pomocnicza Służba Marynarki Wojennej). Przy „muzyce” dalekich wycichów tłum napierał na trapy i pomosty wejściowe na statek. Wszyscy myśleli tylko o ucieczce z lini frontu, o własnym ratunku. Ci, co już byli wewnątrz statku czuli się bezpieczni i uratowani przed okrucieństwami wojny. Nie przypuszczali, że są to ich ostatnie godziny życia...

Część napierających ludzi nie posiadała koniecznych zezwoleń i przepustek. Jakaś ilość pasażerów dostała się na transportowiec „Gustloff” innymi drogami, stąd do dziś dokładnie nie wiadomo, ile osób transportowiec zabrał na swoje pokłady, i ile istnień ludzkich pochłonęło morze kilkanaście godzin później...

Niemieckie źródła podają ilość ofiar na 6.500 do 8.500 ludzi - gdyby uznać je za prawdziwe, byłaby to największa katastrofa morska w żegludze światowej; dla porównania – w katastrofie „Titanica” zginęło 1512 osób...

Na „Gustloffie” wywożono w tym także cały personel II ULD w ilości ponad 3.700 żołnierzy. Do obu ładowni transportowca, oraz do wszelkich innych pomieszczeń podpokładowych, jak: chłodnie prowiantowe, warsztaty, piekarnia, składy żywnościowe – załadowano to wszystko z Gdańska i z Gdyni, co nie powinno wpaść w ręce zdobywców – depozyty muzealne, bankowe; wszystko, co stanowiło większą wartość historyczną czy materialną.

Oczywiście sporządzono przy tym odpowiednio dokumenty – jeden egzemplarz przekazano na statek – wraz z nim poszedł na dno; drugi pozostał w Gdyni, gdzie w trakcie działań wojennych spłonął.

ATAK

We wtorek 30 stycznia w południe „Gustloff” odbił od nabrzeża i wyszedł na zatokę Gdańską. Oczekując na sformowanie konwoju przyjął jeszcze kilkuset pasażerów dowiezionych na barkach. Konwój miały stanowić – transportowiec „Wilhelm Gustloff”, trochę większa i starsza „Hansa”, oraz dwa okręty osłony: torpedowiec „Loewe” i poławiacz torped „TF-19”. Wypływająca z portu na redę „Hansa” doznała awarii steru i musiała zrezygnować z rejsu na zachód. Wezwane przez radio holowniki zaciągnęły ją na powrót do portu. Dowódca zespołu komandor Schutze podjął decyzję wypłynięcia „Gustloff’a” w osłonie dwu jednostek. Miał zapewnienie od wiceadmirała Augusta Thiele (dowódca sił morskich wschodniego Bałtyku), że zaraz po półno-

cy wyruszą za konwojem dwie następne jednostki osłony: ciężki krążownik „Admiral Hipper” i duży torpedowiec „T-36”. Była trudna sztormowa pogoda. Mała jednostka, jaką jest „TF-19” nie radziła sobie na fali i nie nadążała za konwojem - komandor Schutze nie chcąc zmniejszyć prędkości konwoju zdecydował się odesłać „TF-19” z powrotem do bazy. Konwój liczył teraz tylko dwie jednostki. Płynęły szybko, w całkowitym zaciemnieniu. Trasa wiodła uczęszczanym torem, wolnym od min. Na „Wilhelmie Gustloffie” połowa załogi, czyli około 200 ludzi czuwała na stanowiskach. Na pomoście i skrzydłach mostku kilkanaście par oczu przy lornetkach stale lustrowało wzburzoną powierzchnię morza. Obserwację prowadziły także obsługi dział przeciwlotniczych. Pasażerowie, po nerwowym oczekiwaniu w Zatoce na „Hanse” i powolnym marszu w osłonie poławiacza „TF-19” poczuli się bezpiecznie. Pomimo zaleceń dowództwa część pasażerów rozebrała się i przygotowała do snu, zalegając we wszystkich możliwych miejscach, korytarzach, przejściach, podestach, itp.

Radziecki okręt podwodny „S-13”, który jak zwykle po zapadnięciu zmroku wynurzył się dla naładowania akumulatorów i zaczerpnięcia świeżego powietrza był właśnie na wysokości Helu, gdy dyżurny obserwator zameldował, że widzi idący na zachód duży transportowiec. Dokładna obserwacja pozwoliła ustalić, że kilkaset metrów z przodu płynie także mniejsza jednostka eskorty. Po rozpoznaniu konwoju nie było już możliwości zaatakowania go – należało zmienić pozycję, aby strzał torpedowy mógł być celny...

Rozpoczął się pościg – „myśliwy” - okręt podwodny, idąc w wynurzeniu ścigał „zwierzyne” – czyli duży, umykający z szybkością około 14 węzłów na zachód transportowiec. „S-13” wolno zbijał się do ściganych jednostek, mając okręty po prawej burcie – płynął pomiędzy brzegiem, a trasą konwoju. Po godzinie pościgu, za Rozewiem, „S-13” zrównał się z transportowcem. Na wysokości latarni morskiej Stilo miał już przewagę około 1,5 mili nad ściganym konwojem. Rozpoczęły się przygotowania do ostatniego aktu dramatu: zajmowanie pozycji do wystrzelenia torped. Postanowiono zaatakować czterema torpedami wystrzelonymi tzw. „wachlarzem”, aby była największa pewność trafienia transportowca. Nadeszła godzina 21.00 gdy „Gustloff” znalazł się w odległości około 20 mil od brzegu, przed celownikiem torpedowym okrętu podwodnego. Padły komendy, torpedy kolejno opuszczały wyrzutnie. O godzinie 21.08

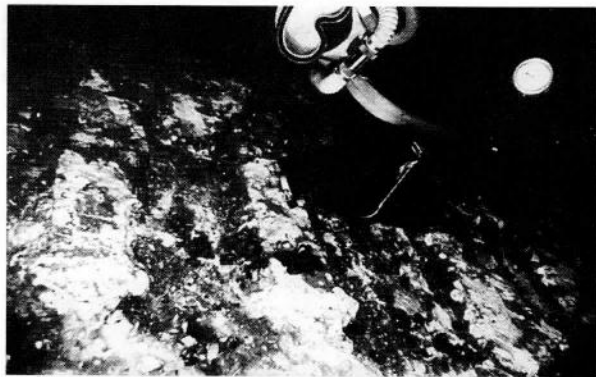
pierwsza z nich uderzyła w podwodną część kadłuba „Gustloff’a”, około 26 m od dziobu. Po chwili usłyszano drugi, a potem trzeci wybuch.

OSTATNI AKT TRAGEDII

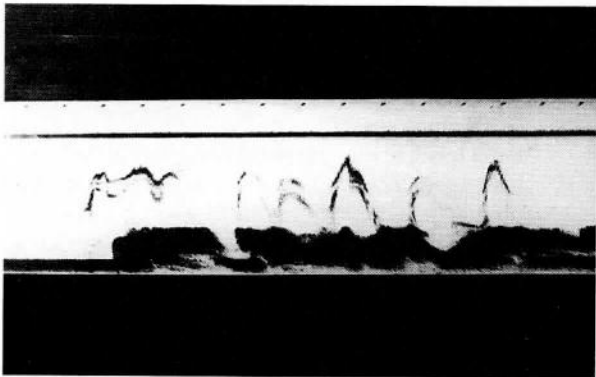
Torpeda 533 mm pędzi do wyznaczonego celu z szybkością 45 węzłów. 300 kg trotylu wybuchu wyrывая w kadłubie olbrzymią dziurę, w którą momentalnie do wnętrza transportowca wlewają się dziesiątki ton wody.

Willy Johnen, instruktor broni podwodnej z II ULD właśnie wrócił ze służby do swojej kabiny, gdy usłyszał głuchy odgłos i cały statek drgnął.

Co to było? Za chwilę nastąpił drugi wybuch.

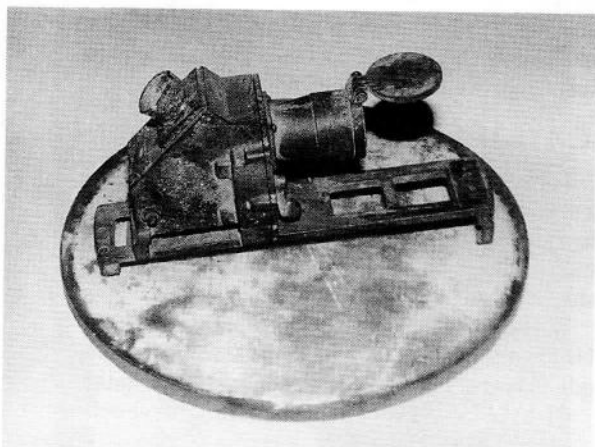


Płetwonurek „Rekina” przy napisie burtowym „Gustloff’a”



Zapisk wraku na echosondzie

Po trzecim zgasty światła. Maszyny stanęły. Okręt rozpędzony do około 15 węzłów jeszcze parł do przodu całą swoją masą 26 tysięcy ton. Pierwsza torpeda rozerwała poszycie dziobu na wysokości przedniej ładowni oraz basenu. Z rozprutej ładowni wszystko, co nie zostało zniszczone w chwili wybuchu, zaczęło się wysypywać na dno – paki, skrzynie, ładunki... Wybuch rozerwał ściany basenu: spały tam 174 dziewczyny z Marinehelferinen. Fala uderzeniowa zabiła wszystkie w ułamku sekundy...



Optyczny celownik z kompasem „Wilhelma Gustloffa” na szklanym balaju z wraka

Druga torpeda spowodowała wyrwanie całego mostku kapitańskiego. Trzecia – uderzyła w maszynownię. Woda zalała silniki, które stanęły; zalane agregaty przestały dostarczać prąd. Raptem na statku zrobiło się cicho i ciemno. Wnętrze wypełniły gazy prochowe po wybuchach torped. Zapanowała groza. Ludzie gwałtownie wyrwani ze snu nie pojmowali co się stało, ale szum wody dobiegający z dolnych części transportowca sygnalizował, że to już nieodwołalny koniec podróży. Dziób zaczął już się powoli zagłębiać, dał się zauważyć narastający przechył na lewą burtę. Tłum zaczął napierać na wszystkie schody do góry. Wszyscy, którzy ocalili po wybuchach torped chcieli jak najszybciej wydostać się na pokład łodziowy i ratować życie. Kabina służbowa Willy Johena była w przedniej lewej części transportowca. Szybko zorientował się, że statek tonie. Zaczął gwałtownie ubierać wierzchnie okrycia i kamizelki ratunkowe. Gdy Willy otworzył prostokątne okno kabiny woda była już przy nim. Wystarczyło wyjść! Gdy tylko znalazł się w wodzie gwałtowna fala rzuciła go z powrotem na statek. Uderzył głową w nadbudówkę i stracił przytomność. Miał dużo szczęścia, że w tym zamieszaniu i ciemnościach koledzy zobaczyli jego bezwładne ciało unoszone przez kamizelkę na powierzchni i wyciągnęli go na ponton. Na zewnątrz panowała temperatura 18 stopni poniżej zera! Każdy, kto wpadł do wody, i nie był zaraz wydobyty do łodzi ratunkowej umierał z przehłodzenia organizmu. Radiotelegrafisci rozpoczęli nadawanie sygnałów SOS. Jako pierwszy sygnał ten odebrał torpedowiec eskorty „Loewe” – wysunął się do przodu, aby czuć nad bezpieczeństwem osłanianego okrętu – jego załoga skoncentrowała całą uwagę na obserwacji morza po prawej burcie, gdyż

właśnie od strony pełnego morza spodziewano się kolejnego ataku okrętów podwodnych. Po otrzymaniu sygnału SOS torpedowiec zawrócił i rozpoczął poszukiwanie sprawcy...

„Wilhelm Gustloff” miał po 11 dużych łodzi ratunkowych na każdej burcie, oraz kilka motorówek i mniejszych łodzi. Na ten rejs wyposażono go dodatkowo w dużą liczbę wojskowych pontonów i kamizelek ratunkowych. Rozpoczęła się bezpardonowa walka o miejsca w szalupach. Załoga przy pomocy broni starała się utrzymać porządek; w pierwszej kolejności wpuszczano do łodzi kobiety i dzieci. Inni zrzucali pontony z pokładu i starali się do nich dopłynąć. W pewnym momencie nastąpił wstrząs i statek jakby przestał się zanurzać. To dziób „Gustloff’a” uderzył w dno leżące tu o 43 m od powierzchni...

Rozpędzone 26 tysięcy ton stali jeszcze dalej parło swą inercją do przodu. Nadwątlony wybuchem torpedy dziób rył w piasku dna olbrzymią skibę. Wreszcie statek zatrzymał się. Słychać było tylko ponury gwizd w wantach, łoskot fal wściekle bijących o wystające jeszcze z wody nadbudówki i krzyki rozpaczliwych ludzi...

Od momentu storpedowania statek przepłynął około 1,5 mili morskiej, tonął 63 minuty i opadł na dno około 20 mil na północ od latarni morskiej Stilo pomiędzy Rozewiem a Lebą, na pozycji 5507,7 N i 1742,5 E. Na miejsce zdarzenia zaczęły przybywać zaalarmowane statki. Przypłynął ciężki krążownik „Admiral Hipper” wraz z torpedowcem „T 36”, ale dowódcy obawiali się, że podjęcie akcji ratunkowej może wystawić ich okręty na łatwy łup kolejnych torped – w końcu to właśnie Kriegsmarine ten sposób walki na morzu wprowadziła na Atlantyku walcząc z alianckimi konwojami.

Nie wiedzieli, że „S-13” sam był w opałach! Czwarta torpeda nie opuściła rury wyrzutni i częściowo wystawała z dziobu. A okręt podwodny był przez torpedowiec „Loewe” usilnie poszukiwany i obrzucany bombami głębinowymi. „Admiral Hipper” przepłynął tylko przez rejon katastrofy. Niewykluczone, że w ciemnościach nocy staranował łodzie ratunkowe i pontony z rozbitkami...

Do ich wylawiania przystąpiły torpedowce „Loewe” i „T-36”, trałowiec „M 341” i statek „Goettingen”. Jednak coraz mniej żywych rozbitków pozostawało na powierzchni lodowatej wody. Ciemności i wiatr oraz duża fala rozprasały łodzie ratunkowe i pontony. Ogółem uratowano 904 osoby. Dla pozostałych sześcioro, a może siedmiu tysięcy ludzi rejs na „Wilhelmie Gustloffie” był ostatnim w ich życiu...

NASTĘPSTWA ZAGŁADY „WILHELMA GUSTLOFFA”

Naczelny dowódca Kriegsmarine admirał Doenitz po otrzymaniu meldunku o storpedowaniu transportowca „Wilhelm Gustloff” przeżył wstrząs: na dnie morskim spoczął okręt-baza II ULD wraz z 3.700 specjalistami broni podwodnych, czyli pełne załogi dla 70 U-bootów! Była to bardzo poważna strata dla planów wznowienia wojny podwodnej na Atlantyku.

Na wiadomość o storpedowaniu „Gustloff’a” i zatonięciu około 7 tysięcy ludzi ogłoszono w Niemczech trzydniową żałobę. Ale przecież jego los podzieliło także 150 innych transportowców niemieckich, o łącznym tonażu około 480.000 BRT, oraz około stu okrętów bojowych i pomocniczych różnych klas i wielkości - dlatego więc tak wiele mówi się do dziś na temat właśnie „Gustloff’a”, a nie innych wraków zalegających na dnie Bałtyku?

To, że zginęło na nim tak dużo istnień ludzkich nie jest argumentem dla stale powtarzanych legend o bogactwie tego wraku!

Wiadomo, że zaraz po wojnie, gdy wylawiano tysiące min i sprawdzano tory wodne i akwenty rybackie zinwentaryzowano wszystkie wraki i spisano je w urzędowej „Księdze Wraków”. W praktyce wyglądało to tak, że po odnalezieniu kolejnego wraku nurek Polskiego Ratownictwa Okrętowego opuszczany był na dno i rozpoznawał stan, oraz nazwę jednostki: krótki opis i kolejny numer trafiały do spisu.

Jednak w przypadku wraku „Wilhelm Gustloff” zatajono jego nazwę! Do spisu wciągnięto go jako „Leba-1”! Przez trzy kolejne lata, od 1948r., rosyjskie wojskowe ekipy nurkowe „badały” ten właśnie wrak. Co tak długo robili tam rosyjscy nurkowie nikt nie wie. Wysłane pismo – zapytanie w tej sprawie do konsulatu rosyjskiego w Gdańsku w ubiegłym roku – pozostało bez odpowiedzi do dziś. A przecież utrzymanie kilku okrętów i specjalistycznych załóg przez trzy lata na jednym miejscu kosztuje! Ktoś, kto podjął taką decyzję uznał widać, że gra jest warta świeczki!

I właściwie trzeba przyznać mu rację: transportowiec miał wolne ładownie w których nie można było przewozić ludzi; już było słychać niemieckie działa – wszystko co stanowiło większą wartość trzeba było ratować od zguby. Więc ładowano wszystko, co cenne...

Taka jest logika wojny i początek legend o bogactwie tego wraku. Czy rosyjscy nurkowie, pracujący głównie przy użyciu dynamitu wszy-

stko z tego wraku wydobyli? Nikt tego nie wie, oprócz nich samych oczywiście.

Ten kolos spoczywający na dnie, to teraz niekończące się zwąły konstrukcji stalowych powykręcanych wybuchami trotylu. Wrażenie groźne i straszne. Czy tam da się jeszcze coś sprawdzić, znaleźć, wydobyć? Warunki są trudne nawet dla zawodowców: otwarte morze i duża głębokość – to dwaj najwięksi przeciwnicy każdej ekspedycji.

Urząd Morski w Gdyni w 1973 roku zlecił Klubowi Płetwonurków „Rekin” z Gdańska przebadanie wraku „Wilhelm Gustloff”. Był to czas budowy Portu Północnego w Gdańsku i należało jeszcze raz sprawdzić, czy ten wrak nie będzie przeszkadzał głęboko zanurzonym statkom transportującym towary przez Bałtyk do naszych portów.

Była to największa polska morska wyprawa płetwonurków. Akcja odbyła się w oparciu o dwa statki Urzędu Morskiego: „Konstelacja” i „Kontroler - 1”, a zabezpieczenie stanowiła jednostka PRO „Czapla” z zespołem nurków klasycznych, komorą dekompresyjną, lekarzem



Tak kiedyś wyglądała „Bursztynowa Komnata”

OSTSEE- WRACKTAUCHEN

mit der
MS Michael Glinka



Auf der Suche nach den letzten unbekanntem Wracks läuft die Michael Glinka fast jedes Wochenende vom Heimathafen Wismar/Ostsee aus.

Das Schiff, 24 m x 7 m, 80 BRT, ausgerüstet mit 15 Kojen, Kompressor, Tontaubenanlage, Bergekran und Hebeplattform für Taucher, nimmt jederzeit Gasttaucher an Bord.

Info: Telefon 9.00-14.00 Uhr 05231/2 70 38 und privat 05254/76 96, Fax. 05231/2 70 39

PS: Tauchfahrten zur „Wilhelm Gustloff“ (Polen) möglich. Mindestens 10 Tage ab 10 Personen.

Niemiecki magazyn nurkowy „TAUCHEN” VII - 92 - zaproszenie do nurkowania na „Gustloffie”.

nurkowym, etc. W akcji wzięło udział 28 pletwonurków wyszkolonych, przygotowanych i wyposażonych przez klub „Rekin”. Podzielono ich na trzyosobowe ekipy, które, korzystając z zabezpieczenia w postaci specjalnie na tę akcję zbudowanego w „Rekinie” dzwonu podwodnego „Ania”, według ściśle opracowanych planów prowadziły badania kolejnych odcinków wraka. Przy badaniu znaleziono różne drobne ciekawostki, jak choćby urządzenia nawigacyjne, czy mosiężny żyrandol z salonu dziobowego (zostały one wydobyte na pokład jednostki Urzędu Morskiego i oddane do dyspozycji kierownictwa, a niektóre z tych eksponatów zostały klubowi oficjalnie przekazane przez Dyрекcję Urzędu Morskiego), jednak wynik całorocznych badań profesjonalnego zespołu nie był rewelacyjny: niczego nowego nie odkryto, nic nie znaleziono.

Na początku 1980 roku klub „Rekin” otrzymał kolejną propozycję z Urzędu Morskiego – ponownego przebadania całego wraka! Rozpoczęto intensywne szkolenie i przygotowywanie ekip nurkowych i specjalistycznego sprzętu. W klubie „Rekin” wykonano dokumentację profesjonalnego dzwonu nurkowego (dr inż. Jan Jankowski z PRS) i zlecono Stoczni Gdańskiej jego wykonanie, jednak wybuch strajków wstrzymał prace. Gdy po upływie ponad roku po terminie odebrano dzwon przez nadzór Polskiego Rejestru Statków, Urząd Morski odłożył sprawę badań wraka na termin późniejszy.

W latach następnych klub „Rekin” zorganizował kilkanaście wypraw nurkowych na „Gustloff”, jednak krótkie zejścia na głębokość 40 m nie pozwalają na przeprowadzanie planowych poszukiwań, a co najwyżej na oględziny fragmentów wraka, wykonanie fotografii i filmów podwodnych.

Trzy lata temu niemiecki konsulata wystąpił do naszych władz z propozycją o nieudzielanie zezwoleń na nurkowanie do wraka „Wilhelm Gustloff” w związku z zamiarem uznania go za grobowiec morski. Jednocześnie jednak w fachowej nurkowej prasie niemieckiej można było znaleźć ogłoszenia zapraszające pletwonurków do wycieczek nurkowych na ten właśnie wrak - „Wilhelm Gustloff”!

Na początku 1995 r. do klubu „Rekin” zgłosił się przedstawiciel „Russian Imperial Club” z Nowego Jorku z propozycją sfinansowania wyprawy poszukiwawczej na „Gustloff”. Stwierdził, że jednym z celów tej organizacji rosyjskich arystokratów jest odnalezienie „ósmego cudu świata” jakim określa się „Bursztynową Komnatę” zagarniętą przez Gauleitera Prus Wschodniego Ericha Kocha po zdobyciu Carskiego Siola przez Wehrmacht w 1942r, i umieszczenie jej z powrotem na jej historycznym miejscu! Zleceniodawcy są w posiadaniu przechwyconego radiogramu niemieckiego, wskazującego na złożenie w rufowej ładowni transportowca „Wilhelm Gustloff” parudziesięciu skrzyń przywiezionych transportem samochodowym z Koenigsbergu.

Po grudniowej audycji MdM w I programie TVP zgłosił się do autora artykułu były wojskowy niemiecki z Bremy. Telefonicznie oświadczył, że był członkiem ochrony transportu samochodowego wysłanego w styczniu z Koenigsbergu. Przyjechali do Gdyni 29 stycznia 1945r. i po wyładowaniu skrzyń na nabrzeże pilnowali ładunku przez całą noc. Skrzynie te były nietypowych rozmiarów, niektóre o długości do 2,5 m, stosunkowo lekkie jak na swoje wymiary. Pan Fritz kojarząc później jeszcze inne fakty przypuszcza, że to mogła być właśnie zaginiona „Bursztynowa Komnata”... 30 stycznia skrzynie te zostały załadowane na „Gustloff”. Ich duże rozmiary nie pozwoliły na umieszczenie ich w ładowni, zostały zatem przeniesione w inne miejsce. Oczywiście nadal były pod strażą, zgodnie z otrzymanymi rozkazami, aż do momentu storpedowania transportowca. Z całej ekipy pilnujących tylko Fritz uratował się z katastrofy. Sądzi on, że ekipy rosyjskich nurków nie dobrały się do tych pomieszczeń; dokładnie przy tym określił w jakiej części transportowca skrzynie te zostały zdeponowane!

Klub „Rekin” planuje zorganizowanie oficjalnej międzynarodowej akcji przeszukania wraka i ostatecznego wyjaśnienia narosłych tajemnic wokół ostatniego rejsu „Wilhelma Gustloff”...

Jerzy Janczukowicz

Niemieckie stanowiska dowodzenia

Jeleń-Konewka

Po zakończeniu II Wojny Światowej na terenie Polski pozostało wiele niemieckich betonowych budowli; bunkrów, schronów, podziemnych korytarzy będących częściami linii obronnych, grup warownych, kwater dowodzenia... Interesujący się historią tej wojny na pewno słyszeli o Międzyrzeckim Rejonie Umocnionym, czy Głównej Kwaterze Hitlera w Gierłożu. Mniej znane, ale ciekawe ze względu na swą konstrukcję i nie do końca wyjaśnione przeznaczenie są dwa zespoły obiektów w Jeleń i Konewce niedaleko Tomaszowa Mazowieckiego.

Artykuł ten jest, zdaniem autorów, najbardziej prawdopodobną interpretacją powstania i wojennej historii tych obiektów, popartą kilkuletnimi badaniami i analizą dostępnych materiałów.

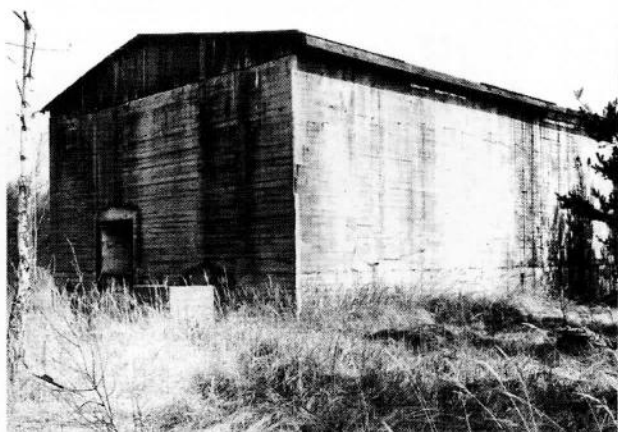
W latach trzydziestych Niemcy hitlerowskie intensywnie rozbudowywały swoją armię przygotowując ją do prowadzenia wojny. Nowoczesna na owe czasy i liczna armia tworzyła rozgałęzione struktury dowodzenia; konieczna była budowa lub adaptacja obiektów mających pełnić funkcję stanowisk dowodzenia na wypadek wojny. Obiekty te musiały spełniać kilka podstawowych warunków: musiały zapewniać bezpieczeństwo i nieprzerwaną pracę naczelnego dowództwa i sztabów armii w wypadku bombardowania lotniczego, bądź ataku sił dywersyjnych przeciwnika, mieć doskonały system łączności telefonicznej, telegraficznej i radiowej, dogodne połączenia komunikacyjne – drogowe, kolejowe i lotnicze umożliwiające sprawną komunikację z teatrami działań wojennych, Berlinem, oraz ważnymi ośrodkami przemysłowymi.

Po agresji na Polskę, we wrześniu 1939r., i zagarnięciu jej terytorium wschodnia granica terenów administrowanych przez Niemcy znacznie oddaliła się od Berlina. Dowództwo niemieckie stanęło przed problemem utworzenia nowych stanowisk dowodzenia położonych na zapleczu przyszłego frontu, w przewidywanej już wtedy wojnie ze Związkiem Radzieckim. Wynikało to ze sformułowanej wcześniej, za-

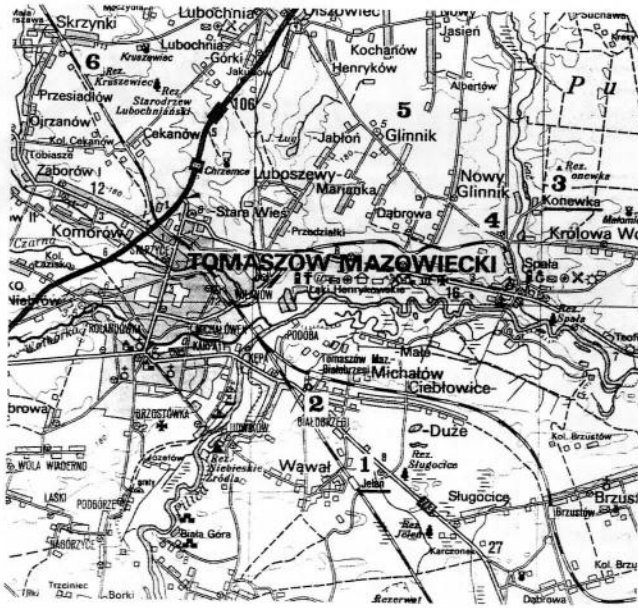
wartej w „Main Kampf” doktryny, zaliczającej zdobycie przestrzeni życiowej na terenie Rosji i podległych jej państw kresowych za jedno z najważniejszych zadań Niemiec. Zasadniczym bodźcem do ataku na ZSRR była chęć ekspansji terytorialnej, zdobycie nieograniczonego praktycznie zaplecza surowcowego, koniecznego do utrzymania intensywnego rozwoju gospodarczego Niemiec i ich dominacji w Europie.



Zbiornik na paliwa płynne.



Schron przepompowni i stacji uzdatniania wody - przez kilka lat baza „Labiryntu”.



A. MAPA OBIEKTÓW KOMPLEKSÓW JELEN-KONEWKA

1. Kompleks Jeleń.
2. Białobrzegi-ujęcie wody i rozdzielnia prądu.
3. Kompleks Konewka.
4. Schron obrony zewnętrznej.
5. Lotnisko.
6. Skrzynki-ześpół czterech schronów biernych.

Już pod koniec 1939r. planowano utworzenie trzech stanowisk dowodzenia położonych wzdłuż linii demarkacyjnej dzielącej Polskę między ZSRR i Niemcy w odległości 150 – 250 km od niej. Były to: „Anlage Nord” położone w Prusach Wschodnich, „Anlage Sud” w Stepienie i Strzyżowie na Rzeszowszczyźnie, i między nimi - „Mitte” w Jeleniu i Konewce.

Hitler obsesyjnie obawiał się o swoje życie. Unikał latania samolotem, podróżował opancerzonymi, specjalnie dla niego przygotowanymi samochodami, lub osobistym pociągiem specjalnym, którego bezpieczeństwa strzegły elitarne jednostki RSHA i SS, oraz jednostki obrony przeciwlotniczej. W chwili napaści na Polskę w skład tego pociągu, noszącego kryptonim „Amerika” wchodziły dwie lokomotywy, opancerzony wagon obrony przeciwlotniczej z baterią działek Flak 20 mm, obsługiwany przez 20 żołnierzy, wagon bagażowy, wagon sztabowy z centralą łączności, wagon Fuehrera, wagon eskorty (RSHA i SS), dwa wagony restauracyjne, dwa wagony dla gości (goście, lekarze, adiutanci, urzędnicy ministerstw), wagon kąpielowy, dwa wagony sypialne, wagon prasy i wagon bagażowy ze stanowiskiem obrony przeciwlotniczej. Pozostałe pociągi używane przez Niemców w czasie wojny to: pociąg Goeringa – „Asien”, Keitla – „Afrika”, Himmlera – „Befehlzug Himmler” lub „Heinrich”, Ribbentropa – „Westfalen”, sztabu dowodzenia Wehrmachtu – „Atlas”. Pociągi sztabowe od początku wojny pełniły ważną rolę w niemieckim systemie dowodzenia – stanowiska dowodze-



Schron kolejowy - widok od strony wjazdu pociągu. Na szczycie widoczne belki do mocowania drzew i siatek maskujących.



Białobrzegi - schron stacji i ujęcia wody.

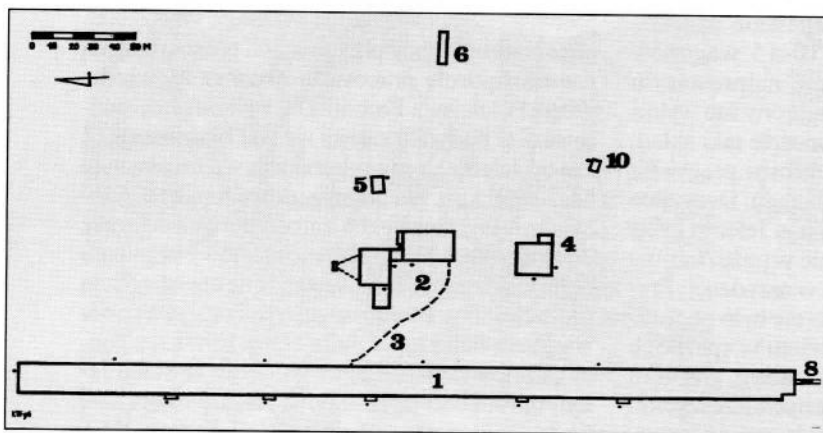
nia projektowano tak, aby zapewnić ochronę całemu, składającemu się z 10–15 wagonów składowi pociągu. Oczywiście najprostszym rozwiązaniem były betonowe schrony lub wykute w skale tunele, mogące pomieścić taki skład, oraz zapewnić minimum komfortu pracy dla członków sztabów i obsługi pociągu. Decyzja o budowie stanowisk dowodzenia w Jeleniu i Konewce zapadła prawdopodobnie w październiku 1939r. podczas pobytu Hitlera w rezydencji Prezydenta RP w Spale. Miejsce to nie było obce hitlerowskiemu dygnitarzom, bowiem w spalskich lasach polował przed wojną Goering, gościł tu także minister spraw zagranicznych Rzeszy von Ribbentrop. Położona nad Pilicą, wśród lasów, letniskowa Spała wyraźnie przypadła Niemcom do gustu. Już jesienią 1939r. rozpoczęto prace przygotowawcze do budowy dwóch kompleksów betonowych schronów. Miały one zapewnić ochronę stacjonującemu w Spale sztabowi armii "Mitte" w czasie inwazji niemieckiej na ZSRR. Obiektem tym nadano ogólny kryptonim „Anlage Mitte”.

JELEŃ

Budowę kompleksu w Jeleniu zlokalizowano w lesie położonym około 5 km na południowy wschód od Tomaszowa Mazowieckiego, między drogą a linią kolejową Tomaszów – Opoczno. Bliźniaczy kompleks zbudowano 2,5 km na północ od Spawy – w miejscowości Konewka. Położony on jest przy bocznicy łączącej duży tartak w Konewce z linią kolejową Spała – Tomaszów Mazowiecki. Wpływ na lokalizację, oprócz bliskości elitarnego, przedwojennego letniska w Spale, zaakceptowanego przez hitlerowskich notabli z Hitlerem na czele, miała stosunkowo dobrze rozwinięta sieć dróg, co w przedwojennej Polsce było rzadkością, dogodne połączenia kolejowe ze Śląskiem i świeżo zagarniętym zapleczem gospodarczym – Centralnym Okręgiem Przemysłowym. Nie do pogardzenia były również lokalne zasoby surowców i zakłady je przetwarzające: tartaki produkujące drewno szalunkowe niezbędne przy wznoszeniu betonowych konstrukcji, cegielnie, kopalnie piasku i żwiru (choć kruszywo bazaltowe do betonu sprowadzano prawdopodobnie z Sudetów), pobliskie cementownie, a także możliwość korzystania z zasobów wodnych Pilicy.

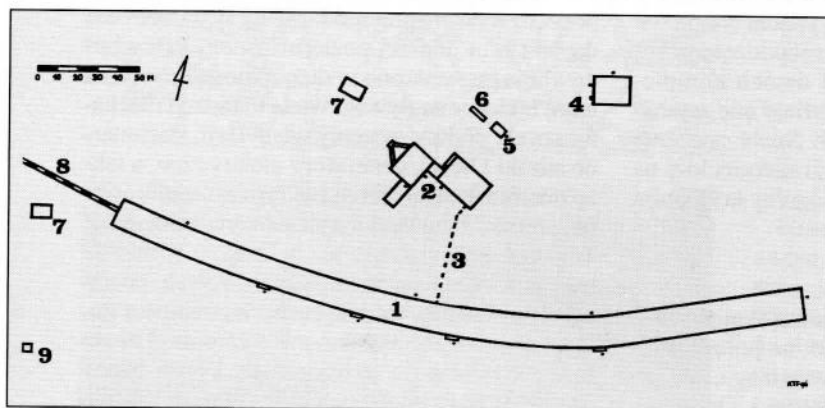
Budowę rozpoczęto wczesną wiosną 1940r. jako inwestycję firmy Chemische Werke Askania, będącej przykrywką dla wielu tajnych obiektów o specjalnym przeznaczeniu militarnym, wznoszonych na terenie Rzeszy. Początkowo na budowie zatrudniano około 1300 ludzi,

głównie Niemców z okolic Wiednia, Wrocławia, oraz Nadreni (choć przy pracach pomocniczych i w transporcie pracowała również niewielka grupa Polaków z Pomorza) – byli oni zakwaterowani w budynku szkoły we wsi Białobrzegi (2 km od Jelenia), oraz w barakach w Tomaszowie Mazowieckim. Na budowy dowożeni byli autobusami. Później liczba zatrudnionych wzrosła do około 3000 ludzi. Na teren budowy w Jeleniu doprowadzono z Tomaszowa linię energetyczną (do schronu w Białobrzegach była to linia napowietrzna, dalej biegł podziemny kabel zasilający), zbudowano bocznice kolejową ze stacji Jeleń, ogrodzono teren o powierzchni około 200 ha drucianą siatką, lub drutem kolczastym. Rozpoczęto wykopy pod fundamenty sięgające od 4 do 15 (?) m poniżej poziomu ziemi. Prace budowlane prowadzono w dużym pośpiechu, a na teren budowy napływało wiele urządzeń mechanicznych: pompy, systemy wentylacji, stacjonarne silniki Diesla, generatory elektryczne, a także obrabiarki. Cały teren pokryto skomplikowaną, szeroko rozgałęzioną siecią kanalizacyjną. Z Tomaszowa w kierunku Jelenia i Konewki transportowano na niskopodwoziowych, posiadających 24 pary kół przyczepach półkoliste stalowe elementy konstrukcyjne zbrojenia. Trwało to od kwietnia do października 1940r. Plany przewidywały wzniesienie w Jeleniu 350-cio metrowego, żelbetonowego tunelu-schronu, o przekroju ostrołuku, mającego szerokość przy podstawie 15 m i wysokość 9 m. Wzdłuż całego schronu biegł korytarz o wysokości 6 m, w którym między betonowymi peronami położono tor kolejowy umożliwiający wjazd całego składu pociągu. Schron miał kształt łagodnego regularnego łuku skracającego w lewo, jedynie końcowa jego część (około 80 m) była prosta. Obok głównego tunelu znajdował się mniejszy korytarz podzielony na ciąg połączonych ze sobą pomieszczeń zabezpieczonych gradziami gazoszczelnymi. Obok schronu „kolejowego” w połowie jego długości rozpoczęto budowę dwóch połączonych obiektów mających pomieścić kotłownię i siłownię (generatory napędzane silnikami diesla). Zespół siłowni łączyły ze schronem kolejowym trzy równoległe do siebie podziemne kanały instalacyjne i wentylacyjne. Jak wspomina jeden ze świadków – w czasie budowy kanałów zarwało się ich betonowe sklepienie przygniatając czternastu robotników. Świadek określił dokładną datę tego zdarzenia – było to 11 marca 1940r. Obok siłowni umieszczono cylindryczny, stalowy zbiornik na paliwo o pojemności około 50 m sześciennych, nieco dalej mały betonowy obiekt o ażurowej kon-



B. ROZMIESZCZENIE OBIEKTÓW W KOMPLEKSACH JELEŃ I KONEWKA

1. Schron-tunel kolejowy.
2. Blok techniczny.
3. Podziemne kanały instalacyjne.
4. Schron pomp i stacji uzdatniania wody.
5. Schron-chłodnica wody technologicznej.
6. Zbiornik na paliwo płynne.
7. Baseny p.poż. (Tylko w Jeleniu).
8. Tor kolejowy.
9. Dwupoziomowy klektor wody ściekowej.
10. Schron ujęcia wody. (Tylko w Konewce na terenie kompleksu).



strukcji z uszczelnioną dolną częścią, w której zachowały się resztki rur (chłodnica wody technologicznej?). Z tyłu kotłowni wzniesiono wolnostojący komin połączony z nią marmurowymi kanałami. Obok tylnej części schronu kolejowego zbudowano betonowy obiekt mieszczący prawdopodobnie stację uzdatniania wody i przepompownię oraz zbiorniki wody, którą wypełniona była dolna kondygnacja obiektu. Na terenie znajdowały się także dwa betonowe baseny przeciwpożarowe, studnia głębinowa oraz kolektor ściekowy z przepompownią i odprowadzeniem ścieków i nadmiaru wody do odległego o około kilometr strumienia. Oprócz wspomnianej studni zbudowano ujęcie wody (studnię głębinową umieszczoną w betonowym schronie) w Białobrzegach i połączono je z Jeleniem dwukilometrowym podziemnym rurociągiem. Teren ogrodzono co najmniej dwoma rzędami ogrodzenia z siatki i drutu kolczastego. Niektórzy świadkowie mówią o istnieniu trzech stref bezpieczeństwa, oraz o polach minowych broniących dostępu do obiektu. Na schronie kolejowym przewidziano stalowe elementy do mocowania siatek maskujących, świadkowie wspominają o rosnących na szczycie krzewach jałowca i mocowa-

nych do stalowych belek drzewach, po których zachowały się do dziś spróchniałe pnie. Dodatkowo przy tylnej części schronu, brakującą część lasu uzupełniono dużymi drzewami przesadzonymi w betonowe donice. Na stropach pozostałych dużych obiektów zbudowano drewniane dwuspadowe, kryte papą dachy, mające zasugerować lotnictwu zwiadowczemu przeciwnika, że są to zabudowania gospodarskie (np. stodoły).

KONEWKA

Bliźniaczy kompleks w Konewce składał się z podobnych obiektów nieco inaczej usytuowanych względem schronu kolejowego. Jediną istotną różnicą było to, że schron kolejowy był dłuższy o 40 m i prosty na całej swej długości. Podobnej konstrukcji schrony „kolejowe” Niemcy budowali w tym samym mniej więcej czasie na terenie północnej Francji i w Austrii.

Ważną sprawą było zabezpieczenie strefy zewnętrznej kompleksów. O ile w Jeleniu nie było żadnych stałych obiektów, to nieopodal Konewki udało się odnaleźć czterostrzelnicowy, wysadzony po wojnie schron bojowy, podobny do obiektów znajdujących się w Stępinie, a 10-12

km na północny zachód od Konewki w miejscowości Skrzynki znajduje się kompleks kilku schronów biernych, zbudowanych prawdopodobnie w tym samym co Konewka okresie. Między schronami znajdują się betonowe postumenty i fundamenty świadczące o istnieniu tu instalacji technicznych. Wszystkie te fakty nasuwają przypuszczenie, że kompleks w Jeleniu pełnił rolę zapasową dla Konewki. Prawdopodobnie już jesienią 1940r. obiekt, choć budowy jeszcze nie zakończono, był już gotów na przyjęcie i obsługę pociągu sztabowego. Należy pamiętać, że pociągi sztabowe miały korzystać ze schronów tylko w wypadku bezpośredniego zagrożenia atakiem przeciwnika. Niemieccy oficerowie woleli wykonywać swoje sztabowe obowiązki w przyjemniejszym otoczeniu niż betonowe ściany bunkra. Pociągi sztabowe stacjonowały często na leśnych bocznicach lub małych stacjach skrzętnie maskowane przed możliwością odkrycia przez zwiad lotniczy. Zresztą ówczesne rosyjskie lotnictwo bombowe było przestarzałe i zdeorganizowane czystkami przeprowadzonymi wśród kadry dowódczej przez Stalina w połowie lat trzydziestych.

Wiadomo, że w rejonie Spały stacjonował w latach 1940-41 sztab armii "Mitte", mieścił się tam też sztab Wehrmachtu w Generalnym Gubernatorstwie, pod dowództwem najpierw generała Blaskowitza, a później generała barona von Gienantha; prawdopodobnie w Spale przed atakiem na ZSRR był Hitler, jednak nie ma bezpośrednich informacji o stacjonowaniu pociągów sztabowych w Jeleniu lub Konewce.

Znaczenie „Anlage Mitte” zmalało po ataku Niemiec na Związek Radziecki w czerwcu 1941r. Szybkie przesuwanie się oddziałów niemieckich na wschód, za wycofującą się Armią Czerwoną, już w pierwszych dniach wojny zminimalizowało i tak niewielką możliwość ataku lotnictwa rosyjskiego, wystąpiła natomiast konieczność podążania sztabów za oddalającą się na wschód linią frontu. Innym czynnikiem ograniczającym użyteczność „Anlage Mitte” była rozpoczęta jesienią 1940r. budowa Głównej Kwatery Hitlera „Wolfschanze” w Prusach Wschodnich niedaleko Kętrzyna (Rastenburg). Znajdowało się tam również Naczelne Dowództwo Wehrmachtu (Oberkommando der Wehrmacht), oraz centrala łączności, a w mazurskich lasach szybko zaczęły powstawać kwatery pozostałych rodzajów wojsk – w Mamerkach (Mauerwald) nad Jeziorem Przystań powstały bunkry Dowództwa Wojsk Lądowych (Oberkommando der Heeres), w Pozezdrzu (Passessern) powstała kwatera Reichsführera SS Heinricha Himmlera,

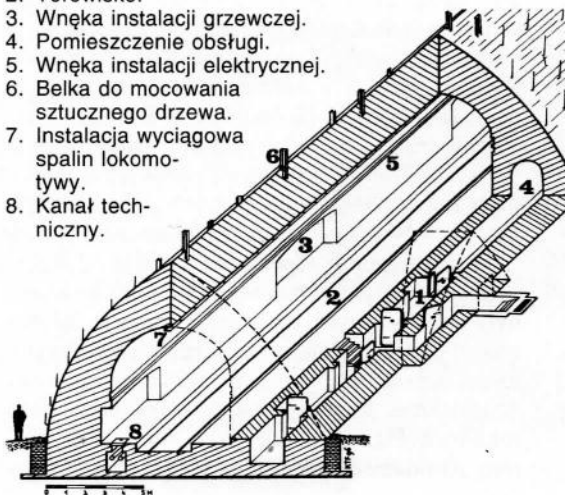


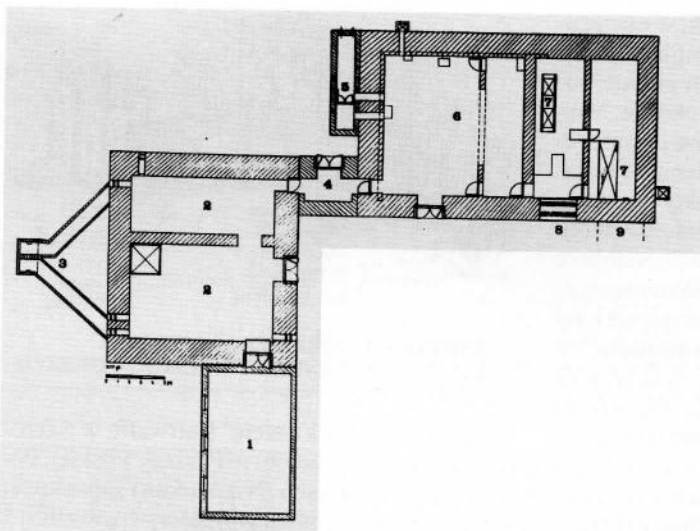
C. SKRZYNKI PRÓBA REKONSTRUKCJI SCHRONU BIERNEGO DLA DWÓCH DRUŻYN PIECHOTY.

Goering budował kwaterę Luftwaffe w Szerokim Borze (Brittenheide) w Puszczy Piłskiej. Ponadto w Mikołajkach (Nikolaiken) zaistalował swoją centralę wywiad wojskowy (Abwehra) z wydziałem „Obce Armie Wschód” (w dziewiętnastowiecznej twierdzy „Boyen” w Giżycku (Lotzen), a w pałacu Lehndorfów w Sztynorcie (Gr. Sternort) miał swoją rezydencję minister spraw zagranicznych Joachim von Ribbentrop. W miarę koncentracji systemu dowodzenia hitlerowską armią na Mazurach, funkcja „Anlage Mitte” zaczęła sprowadzać się do roli drugorzędnego, zapasowego stanowiska dowodzenia. Pod koniec 1941r. w okolicach Spały utworzono obozy szkoleniowe dla ochotniczych oddziałów pomocniczych, rekrutowanych spośród mieszkańców terenów podbitych przez Niemców (głównie Ukraińcy, Kozacy, Ormianie, Azerzy, Gruzini, Rosjanie, Turkmeni). Oddziały bojowe nosiły nazwę Freiwilligen-Verbände – oddziały pomocnicze – służące w Wehrmachcie, policji, SS-Hilfswillige (Hiwis).

D. SCHRON TUNEL KOLEJOWY.

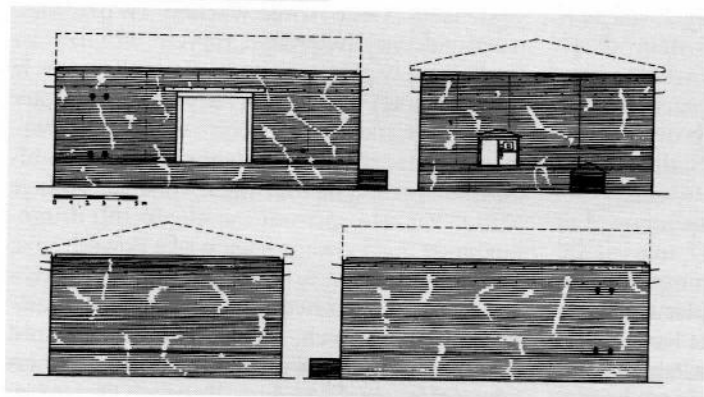
1. Śluza gazoszczelna.
2. Torowisko.
3. Wnęka instalacji grzewczej.
4. Pomieszczenie obsługi.
5. Wnęka instalacji elektrycznej.
6. Belka do mocowania sztucznego drzewa.
7. Instalacja wyciągowa spalin lokomotywy.
8. Kanał techniczny.





E. BLOK TECHNICZNY

1. Skład opału.
2. Kociołnia.
3. Komin.
4. Ganek komunikacyjny.
5. Pomieszczenie wentylatora.
6. Pomieszczenie generatorów.
7. Wloty kanałów instalacyjnych i ogrzewania.
8. Żaluzje wentylacyjne.
9. Wyjście kanałów instalacyjnych.



F. BLOK PRZEPOMPOWNI I STACJI UZDATNIANIA WODY.

W 1943r. sytuacja Niemiec uległa zdecydowanemu pogorszeniu; klęska pod Stalingradem, zatrzymanie frontu na Kaukazie bez osiągnięcia roponośnych złóż na Morzu Kaspijskim, a z drugiej strony rozpoczęcie w sierpniu 1942r. masowych nalotów przez lotnictwo angielskie i amerykańskie na niemieckie kompleksy przemysłowe, znacznie osłabiło zdolności niemieckiej gospodarki. Produkcja drastycznie zmalała. Aby ograniczyć straty, decyzją ministra przemysłu Rzeszy Alberta Speera zaczęto przenosić fabryki poza zasięg alianckiego lotnictwa, w głąb Rzeszy i na tereny okupowane, do kopalń, specjalnie wykutych górskich sztolni, bądź gorączkowo budowanych podziemnych fabryk. Wykorzystywano również obiekty mogące po adaptacji zapewnić liniom produkcyjnym ochronę przed nalotami. Takimi obiektami były między innymi ogromne schrony w Jeleniu i Konewce. Na liście kryptonimów dotyczących dyslokacji zakładów przemysłu zbrojeniowego do obiektów podziemnych, z dnia 6 lipca 1944 roku (tzw. Plan Geilenberga) występuje kryptonim „Goldamsel” określający „Reichsbahntun-

nel Tomazew”. Podobnie, pod numerem 2006 w dokumentacji dotyczącej danych na ten temat z 8 stycznia 1945 roku widnieje „Goldamsel” ulokowany w miejscu „Reichsbahntunnel Tomazew”. Natomiast na dokumencie z 4 sierpnia 1944 roku, dotyczącym dyslokacji przemysłu do tuneli kolejowych pod numerem 28 występuje: „Kryptonim i miejsce: „Führerzugtunnel Tomaszew, nordostlich Litzmannstadt - Goldamsel”, użytkowana powierzchnia: 2.800 m², firma: „Bruim GmbH. Warschau, produkt: urządzenia przeładunkowe, uwagi: rozlokowana 23 czerwca 1944 r.”. Już w 1943r. do schronów zaczęły coraz częściej wjeżdżać pociągi towarowe. Składy, liczące około 35-38 wagonów zawierały często cysterny. Wśród okolicznych mieszkańców pojawiły się fantastyczne opowieści o produkcji zlokalizowanej w bunkrach. Mówiło się o produkcji wielolufowych dział bezodrzutowych, amunicji, elementów rakiet V-1 i V-2, broni chemicznej, benzyny syntetycznej...

Jednak pierwsze wiarygodne, powtarzające się zeznania świadków dotyczą dopiero 1944r. –

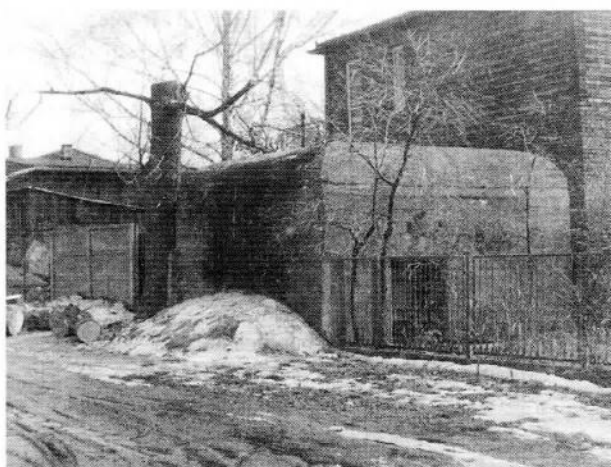
mówiły one, że... w kompleksach w Jeleniu i Konewce utworzono oddziały tomaszowskiej filii zakładów Daimler-Benz. Mieściły się tu zakłady demontażu i odzyskiwania części z uszkodzonych silników lotniczych, oraz magazyny tych części. Prawdopodobnie je tam również remontowano. Silniki i ich podzespoły przywożono pociągami. Przed wjazdem na teren Polacy prowadzący pociągi zmieniani byli przez niemiecką obsługę. Przy rozładunku zatrudniano jeńców rosyjskich, wykonywali oni również najcięższe prace; myli i czyścili przywożone silniki, następnie rozkręcali je na części i transportowali do magazynu. W magazynie, do którego Rosjanie nie mieli wstępu, przymusowo zatrudniano Polaków z Tomaszowa i okolic – układali one wyczyszczone i posegregowane części w regałach umieszczonych na rampach. Na zewnątrz schronu znajdowały się stanowiska do prób silników. Pracami kierowali Niemcy, a obiektów strzegli liczni wartownicy. Według jednego ze świadków remontowano również silniki lotnicze BMW. W październiku 1944r. całe wyposażenie zakładu zdemontowano i wywieziono jednym transportem z jeńcami i częścią pracowników w nieznanym kierunku.

FINAL

Po zakończeniu wojny wszystkie obiekty przejęło wojsko polskie, kompleks w Konewce do dziś należy do jednostki lotniczej stacjonującej w Glinniku, ale nie jest obecnie użytkowany. Teren jest ogrodzony i dozorowany, dzięki czemu w obiektach zachowało się wiele oryginalnych szczegółów konstrukcyjnych. W bunkrach Jelenia od lat sześćdziesiątych do 1993r. mieściły się magazyny Centrali Rybnej, obecnie obiekty są opuszczone, zdewastowane i okradane z resztek istniejących tu jeszcze niedawno instalacji.

Tajemnice spalskich bunkrów – „Bunkrów Goringa” jak je nazwano, od czasów wojny po dziś dzień budzą dużo emocji. Poświęcono im kilkadziesiąt artykułów prasowych, zrealizowano kilka reportaży telewizyjnych i radiowych, a wśród okolicznych mieszkańców krążą fantastyczne opowieści na ich temat. Mówi się o podziemnych kondygnacjach i zapadniach umożliwiających wjazd i opuszczenie całego składu na niższy poziom, o tunelu między Jeleniem a Konewką, którym jeździły pociągi, o podziemnych halach produkcyjnych i zbiornikach paliw. Zainteresowanie budzi duża ilość instalacji hydraulicznych, zbiorników, ujęć wody, resztek rurociągów i kanalizacji...

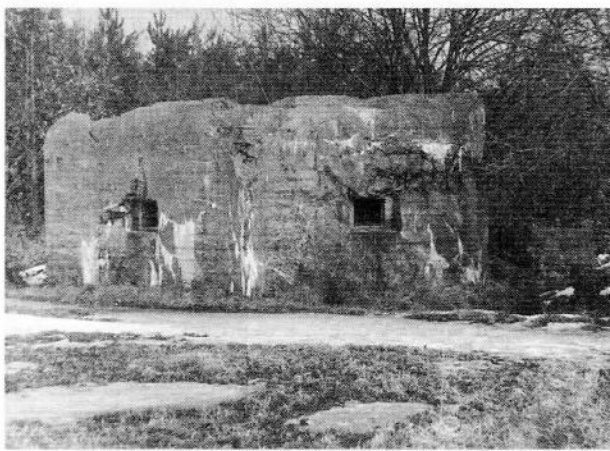
Wiele osób, z różnym skutkiem, ale dużym samozaparciem próbowało wyjaśnić zagadki



5. Białobrzegi – schron ujęcia wody. Obecnie na terenie prywatnej posesji.



6. Wnętrze schronu kolejowego. Widoczna instalacja wentylacyjna na stropie i wężki na ogrzewane. Torowisko jest obecnie zabetonowane do poziomu peronów.



7. Konewka – wysadzony czterostrzelnicowy schron bojowy strefy zewnętrznej.

bunkrów. W latach sześćdziesiątych pletwonurkowie z łódzkiego klubu „Tryton” próbowali przebyć zalany wodą kanał techniczny między schronem kolejowym a siłownią w Konewce. Na przeszkodzie stanęły im stalowe drzwi, których z kolei nie stwierdziła następna ekipa; jednak i ona nie pokonała kanału z powodu braku widoczności w zamulonej wodzie...

Pod koniec lat siedemdziesiątych kompleksem w Jeleniu zainteresował się łódzki klub Eksploracyjny „Labirynt”, inspirowany informacjami założyciela i pierwszego prezesa klubu – Krzysztofa „Hrabiego” Kosela. W Jeleniu pojawili się „bunkrowcy”, którym Centrala Rybna umożliwiła założenie w jednym z obiektów bazy. Członkowie klubu urządzili tam pomieszczenie na sprzęt, stołówkę, zainstalowali kuchnię polową, do bunkra wstawiono łóżka piętrowe i stoły przekazane przez pobliską jednostkę wojskową, doprowadzono prąd i założono oświetlenie. Baza stworzyła członkom klubu zaplecze do penetracji obiektów w Jeleniu.

Jedną z tajemnic schronu kolejowego stanowił brak niedużego odcinka korytarza biegnącego wzdłuż głównego tunelu. Korytarz ten kończył się w pewnym miejscu betonową ścianą, by po 12 metrach rozpocząć się znów od tej samej ściany i biec dalej do końca schronu, tak, jakby jego część zabetonowano. Sugerowało to, że zamaskowano tu zejście do podziemnych kondygnacji schronu, o których krążyły niezliczone opowieści tubylców, potwierdzone badaniami krążących wokół budynku radiestetów. W ruch poszły młoty udarowe, widłowe wiertła, materiały wybuchowe. Beton okazał się jednak twardy. Wydrążono 2,5 metrowy otwór, ale lita żelbetonowa ściana sięgała dalej. Bunkrowcy dali za wygraną – brakowało wystarczająco długich i mocnych wiertel do kontynuowania prac. Wtedy rozpoczęto podkopy pod schron przy jego zewnętrznych ścianach. Początkowo ziemię wybierała koparka, później pracowano ręcznie. Przy ścianie schronu do głębokości około 1,6 m ciągnął się ceglany mur okalający fundament, a niżej jeszcze 40–to centymetrowa betonowa ława fundamentowa. Pod dnem schronu wydrążono kilkumetrowy chodnik rozgałęziający się na końcu. Podczas wykonywania dwóch podkopów z obu stron schronu nie natrafiono na ślady istnienia podziemnych kondygnacji.

W 1990r. członkowie klubu próbowali odpompować wodę z kanałów instalacyjnych i dwupoziomowego kolektora ściekowego. Jednak dwie pracujące kilka godzin motopompy Straży Pożarnej zdołały obniżyć poziom wody niewiele ponad metr, a po zakończeniu pompowania woda w przeciągu kilku godzin podniosła

się do początkowego poziomu. Później jeszcze udrożniono odcinek systemu kanalizacyjnego łączącego górny poziom kolektora ze strumieniem czy kanałem melioracyjnym płynącym kilometr dalej – dalszych prób wypompowania wody już nie podjęto, ze względu na brak możliwości sprowadzenia odpowiednio wydajnych pomp. Było też kilka prób nurkowań w kolektorze w Jeleniu i kanale technicznym w Konewce. W czasie jednej z nich, właśnie w Konewce, klubowemu pletwonurkowi udało się przejść zalany korytarzem technicznym z siłowni w pobliże schronu kolejowego. Pokonał pod wodą odległość 55 m, jednak muł, zerowa widoczność i brak pełnej asekuracji nie pozwoliły mu brnąć dalej. Prób nurkowania w podobnym kanale w Jeleniu nie podejmowano, ponieważ przez kilkanaście lat pracownicy Centrali Rybnej do kanału wylewali solankę z beczek po śledziach. Do dziś nie znalazł się śmiałek, który zanurzyłby się w ciągle jeszcze cuchnącej rybami wodzie.

Na zaproszenie klubu, w ramach prac dyplomowych, uczniowie łódzkich techników, Geodezyjnego i Budowlanego wykonali nieistniejące do tej pory w Polsce mapy geodezyjne kompleksów w Jeleniu i Konewce, oraz dokonali pomiarów i pierwszych rysunków technicznych obiektów. Obecnie powstaje ich szczegółowa inwentaryzacja rysunkowa i fotograficzna.

„Bunkry Goeringa” stojące od ponad pięćdziesięciu lat w spalskich lasach wrosły w krajobraz rekreacyjno-wczasowych rejonów między Zalemem Sulejowskim a Spałą. Dziś już nie potrzebują siatek maskujących – porośnięte mchem schrony trudno dostrzec między drzewami. Choć nie wiadomo czy Goering odwiedził je kiedykolwiek, ich tajemnice przyciągają w każdy pogodny weekend wielu zwiedzających. Szkoda tylko, że obiekty w Jeleniu nie są choć prowizorycznie zabezpieczone przed postępującą dewastacją, beton przetrwa jeszcze długie lata, ale każdy kawałek stali, drewna czy cegły jest systematycznie wypruwany z wnętrza bunkrów (ostatnio wyrwano część jedynych zachowanych w całości drzwi pancernych)...

Wciąż wiele pytań dotyczących przeszłości tych obiektów pozostaje bez odpowiedzi. Jeżeli ktoś z czytelników zna jakieś fakty dotyczące historii obiektów w Jeleniu i Konewce prosimy o kontakt z Łódzkim Klubem Eksploracyjnym „Labirynt”, za pośrednictwem Redakcji

*Juliusz Szymański
Mariusz K. Sawicki
Krzysztof Pietrzak.*

Stepina Werke

Wjazd do tunelu pod Żarnowską Górę
w Strzyżowie, od strony stacji PKP w
Wiśniowej



- tajność na wieki

Temat o którym chcę pisać ma już swoją 55-letnią historię i w jakiś sposób wrył się w moją świadomość jeszcze w okresie okupacji...

Wojnę i okupację przeżyłem jako małałat; pamiętam jednak opowieści o krwawych wydarzeniach na Rzeszowszczyźnie, jak wymordowanie mężczyzn i chłopców w Woli Zgłobieńskiej, w Przybyszówce, rozstrzelanie zakładników w Rzeszowie i inne... Przeżywałem osobiście obławę i łapanie w mojej rodzinnej wsi, gdzie Niemcy ciągle poszukiwali Żydów zbiegłych z getta, a także „komunistycznych bandytów” czyli członków Armii i Gwardii Ludowej. Ciekawe, że akurat wtedy nie szukali partyzantów Armii Krajowej, chociaż ci byli najbardziej zorganizowani i najliczniejsi; do nich właśnie należeli dwaj moi bracia, przyszły szwagier i stryj. Ojciec z resztą rodziny zajmował się ukrywaniem jednego ze zbiegłych Żydów, który zresztą szczęśliwie pod naszą opieką doczekał wyzwolenia; podobnie było z innym Żydem ukrywającym się u znajomych w tej samej miejscowości. Nikt nikogo nie zdradził, chociaż wiele osób wiedziało kto z kim jest związany, jakie ugrupowania reprezentuje, czy też kogo ukrywa; myślę, że choć w ten sposób trzeba oddać sprawiedliwość ludziom z tamtych stron...

Głęboko też przeżyłem morderstwo dokonane na stryju, dyrektorze gimnazjum w Mielcu, który zginął tylko dlatego, że wierzył w niemiecką praworządność i kulturę, oczekując w swym gimnazjum na wizytę nowych hitlerowskich władz okupacyjnych. Aresztowany, wrócił wkrótce do Mielca, ale już jako prochy w puście.

Utkwiła też w mojej młodzięcej świadomości opowieść mojego niezwykle zanego ojca o wyczynach naszego kuzyna - Walentego C,

który jako robotnik przymusowy zmuszony był do pracy przy tajemniczej niemieckiej budowlu, a gdy nadarzyła się okazja, zdołał uciec i ukryć się przed pościgiem Gestapo. Fascynowała mnie ta opowieść; podziwiałem kuzyna, bo przecież przechrzył Niemców i uniknął pewnej śmierci.

Dzisiaj, po wielu latach doświadczeń życiowych, po przestudiowaniu wielu materiałów, po zgłębieniu, chociaż częściowym, tajemnic niemieckiego budownictwa podziemnego, podziemnych fabryk, kwater Hitlera, bunkrów na skarby Rzeszy i po ogłoszeniu w prasie wielu publikacji, chciałbym wrócić do czasów i miejsc mojej młodości, do intrygujących i fascynujących opowieści mojego kuzyna...

CENTRALNY OKRĘG PRZEMYSŁOWY NA USŁUGACH RZESZY - okupacja

Dawny powiat strzyżowski, w którym leżą interesujące nas obiekty był terenem wybitnie rolniczym. Oprócz czterech młynów, dwóch tartaków, mleczarni, cegielni oraz kolei Rzeszów-Strzyżów-Jasło i podobnie biegnącej drogi (leśna utwardzona) nie było tu nic poważnego. Drogi wiejskie były przejezdne tylko latem i to w tumanach kurzu, a samochód na wsiach był niemal kosmicznym zjawiskiem. Rower był dostępny tylko dla nielicznych, lepiej sytuowanych mieszkańców, np. nauczycieli, księży, kolejarzy. Ogromne bezrobocie panujące na wsi rozładowywał Centralny Okręg Przemysłowy (COP). W okresie głębokiej recesji, staraniem rządu, szczególnie wicepremiera Kwiatkowskiego, w latach 1936-1939 Polska podjęła ogromny wysiłek inwestycyjny, tworząc na obszarze 58,7 tysiąca km², obejmującym 34 ówczesne powiaty dawnych województw rzeszowskiego, kieleckiego, lubelskiego, zamieszkałym przez 5,6 mln ludności głównie rolniczej, Centralny Okręg Przemysłowy. Lokalizacja przemysłu ciężkiego na tym obszarze była podyktowana względami militarnymi (centralne położenie, spora odległość od granic krajów nieprzyjaznych - Niemiec i ZSRR), demograficznymi (duże przeludnienie wsi) i gospodarczymi.

Powstały tu, ważne dla Polski elektrownie: wodna w Rożnowie i przemysłowa w Stalowej Woli, rozbudowano sieć wysokiego napięcia (do 150 kV), wybudowano sieć gazociągów. Rozbudowane zostały fabryki broni w Radomiu i Starachowicach, utworzono kombinat metalurgiczny w Stalowej Woli. W Rzeszowie powstała fabryka silników lotniczych Polskich Zakładów Lotniczych (PZL), oraz fabryka obrabiarek, w Sanoku wybudowano fabrykę broni, w Dębicy



Wjazd do tunelu pod Żarnowską Górą w Strzyżowie, od strony stacji PKP.

fabrykę syntezy chemicznej (kauczuk syntetyczny - opony), w Pustkowie kombinat chemiczny (nic dziwnego, że Niemcy tam właśnie urządzili oboz pracy i poligon z wyrzutnią pocisków typ V), w Mielcu - fabrykę samolotów, płatowców, w Niedomicach fabrykę celulozy...

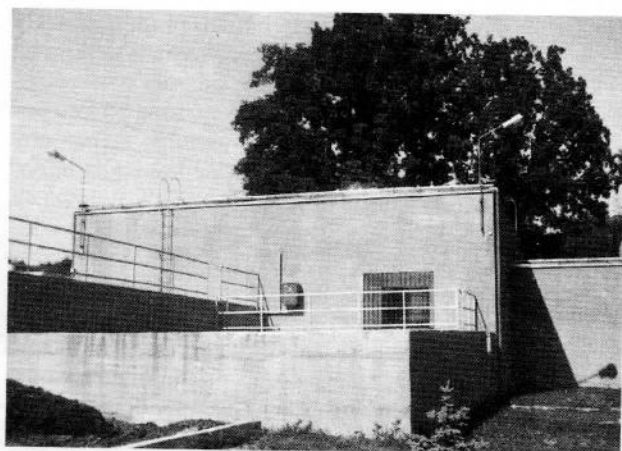
COP dał zatrudnienie dla 107 tysięcy ludzi. Jeżeli do tego dodamy wybudowane zakłady zbrojeniowe w Skarżysku Kamiennej, zakłady lotnicze w Budzynie i Lublinie i wiele innych pomniejszych zakładów satelitarnych, to otrzymamy obraz rozwijającego się regionu, którego rozwój i znaczenie nie skończyło się wraz z upadkiem Polski w 1939r. Cały ten nowoczesny przemysł zagarnęli, i uruchomili dla swoich potrzeb, Niemcy. Hitler wyrażał ogromne zadowolenie z faktu zajęcia terenów COP-u, i przechrytowania Stalina...

Przemysł lotniczy w Mielcu, Rzeszowie, Budzynie, opanował koncern lotniczy Heinkla, podejmując produkcję bombowców; przemysł chemiczny (proch i paliwa, oraz ogumienie i smary) opanowała IG Farben, koncern produkujący wszystko, co nowoczesne i potrzebne armii, posiadający kopalnie, huty i fabryki paliw syntetycznych. Właśnie on, poprzez swoją firmę - Askania Werke produkował, dysponując surowcem: aluminium i duraluminium, silniki lotnicze, urządzenia sterownicze i żyroskopy do samolotów, rakiet i okrętów podwodnych.

TAJNE BUDOWLE POD STRYŻOWEM, STĘPINA WERKE CZY FHK (KWATERA GŁÓWNA FUEHRERA)?

Stanisław Zabierowski w książce pt. „Rzeszowskie pod okupacją hitlerowską” (KIW 1975 r.), w rozdziale „Kariera stryżowskiej wsi” tak charakteryzuje ten teren: „W powiecie stryżowskim, jednym z najmniej uprzemysłowionych powiatów województwa rzeszowskiego, z dala od większych centrów miejskich, wojna pozostawiła ślady w postaci betonowych budowli jednej z kwater głównych Hitlera. Dziś powiat ten znacznie się unowocześnił, zbliżył do szerokiego świata, zwłaszcza od czasu, gdy przebiega przez niego wstęga szosy asfaltowej, łączącej Rzeszów z południową częścią województwa. Ale w czasie okupacji była to okolica, przez którą po wyboistych drogach z trudem można było przejechać”.

Te ostatnie słowa przeczytajmy jeszcze raz, bowiem wynika z nich, że w tym świecie zabitym dechami, w 1940r., rozpoczęto budowę, jak chce wielu autorów publikacji prasowych, kwatery głównej dla Hitlera. Dokładny termin budowy jest różnie określany. Jedni mówią o jesieni



Bunkry naziemne pod Strzyżowem, obok tunelu pod górą, z którym były połączone podziemnym tunelem. Aktualnie oczyszczalnia wody pitnej dla Strzyżowa.

1940r., inni zaś wymieniają wiosnę tego roku, a przecież między jesienią, a wiosną, w krańcowym przypadku jest prawie sześć miesięcy różnicy, co przy niemieckim tempie budowy ma bardzo istotne znaczenie - przez pół roku można było np. skończyć budowę kwatery w Winnicy na Ukrainie z dwoma potężnymi bunkrami dla wodza i jego sztabu. Bunkier Hitlera, był połączony podziemnym przejściem z naziemnym domem wodza, Fuehrerhaus, oraz z bunkrem ogólnego przeznaczenia, zwanym Algemeiner Bunkier.

Stępinę budowano ponad rok!

Zajrzyjmy do książki Romana Konieczkowskiego pt: „Strzępy wspomnień” (wydanie II uzupełnione, z 1991r.). Autor był w czasie wojny dowódcą placówki AK w Strzyżowie, a więc jest osobą niezwykle wiarygodną! Według niego na wiosnę 1940 r. dwie niemieckie firmy - „Kabza” i „Askania” z „Organizacji Todta” (ewidentny błąd, bowiem one nigdy nie podlegały samodzielnej OT, będącej samodzielną firmą budowlaną - uwaga autora tekstu St.S.) rozpoczęły budowę tunelu w Stępinie. Tunel ten, jakby futerał na olbrzymi skład pociągu, ogromna żelazo-betonowa rura o nieforemnym kształcie, długości około 400 m. (długości też są różnie podawane, ośobiście nie mierzyłem- uwaga autora tekstu St.S.) i wysokości około 12 m zlokalizowano u podnóża stromej góry w dolinie rzeczki Stępiniki, wzdłuż biegnącej obok rzeczki, nieutwardzonej wtedy drogi wiejskiej.

Budowla ma kształt jakby łuku olbrzymiego koła, obejmującego zakolem podnórze góry przy której ją wzniesiono, i wygląda tak jakby była przylepiona do tej góry...

Prace przy niej były bardzo utajnione. Cały plac budowy otoczono szczelnym, wysokim na dwa metry płotem z desek, od góry rozwieszono siatki maskujące, zaś wywożoną ziemię ponoć nawet spryskiwano zieloną farbą, aby upodobnić ją do terenu. Jedne komanda budowały tunel, inne drogę, bocznice kolejową ze stacji Wiśniowa (trasa Rzeszów- Jasło), a jeszcze inne grupy wznosiły dodatkowe olbrzymie betonowe budowle dla urządzeń technologicznych, jak miejscowa siłownia - generator prądu, kotłownia, stacja wentylatorów, centralnego ogrzewania, stacja pomp i uzdatniania wody. Tam też zainstalowano prawdopodobnie centralę telefoniczną, bowiem niektórzy autorzy piszą o potężnym kablu telefonicznym, „grubym jak ręka kowala”. Te budowle i zainstalowane w nich urządzenia zlokalizowano z drugiej strony rzeczki i drogi, naprzeciw tunelu, a z tunelem głównym obiekty te były połączone podziemnym przejściem, czy, jak kto woli, systemem dwóch tuneli nawiewnych oraz trzecim, w którym umieszczono instalacje wodne i energetyczne, łącznie z c.o. Tunele te wychodziły w rejonie połowy opisywanego „futurału”, przy którym system nawiewny oddzielał się jedną odnogą w lewo, a drugą w prawo, wzdłuż całej budowli. Powszechnie mówi się, że te obiekty wykonywali sami Niemcy, a do transportu wykorzystywali podwozy konne mieszkańców wsi. Jednakże Niemcy nigdy nawet niemieckich kierowców nie wpuszczali na teren budowy, za bramy ogrodzenia. Zawsze Niemiec z budowy w tajemniczo we wszystko -przed bramą zabierał zaprzęg konny lub samochód, wjeżdżał za parkan, tam pojazd rozładowywano lub załadowywano i wyprowadzano za ogrodzenie, przekazując go właścicielowi lub kierowcy. Nie można więc jednoznacznie stwierdzić kto budował tunel. Należy przypuszczać, że masowo tu wykorzystywano pracę więźniów radzieckich, Żydów i Polaków, a rezerwuarem taniej siły roboczej był obóz w Szebnie, gdzie więziono właśnie te narodowości.

W tunelu głównym, po zakończeniu prac ułożono dwa tory kolejowe, połączone z bocznica doprowadzoną od Wiśniowej, ułożone w specjalnych „rowach”; po bokach torów znajdowały się ni to rampy, ni to perony. Z prawej strony tunelu, od strony rzeki, w bocznej ścianie tego ogromnego węża urządzono kilkadziesiąt maciupeńskich pomieszczeń (jedni mówią, że ok. 50, inni podają mniejszą liczbę, moja rozmówczyni, pani Maria Kuternoga wymieniła liczbę 27; osobiście nie miałem możliwości policzyć) o powierzchni kilku metrów kwadratowych,

zamykanych hermetycznymi drzwiami (gazoszczelne?), trzy pierwsze wyłożone boazerią; według niektórych miały stanowić pomieszczenia mieszkalne i sztabowe dla Hitlera i jego świty.

Dziwne to jednak byłyby „sale” sztabowe w których nawet mapy rozłożyć czy rozwiesić nie byłoby można. Również po tej stronie było zejście do podziemnych kondygnacji, dzisiaj zalane wodą, które miejscowi „przewodnicy” autorytatywnie, ale i bezpodstawnie kojarzą z zejściem do tuneli technologicznych, prowadzących do siłowni, oraz innych urządzeń technologicznych.

Stanisław Zabierowski w swojej cytowanej już książce, podaje niezwykle ciekawy opis konstrukcji „czapy” tunelu stępińskiego. Ponieważ inni autorzy chyba nie dotarli do tej książki (nie powielają informacji), pozwolę sobie przytoczyć ten fragment w całości: „Tymczasem tunel rósł w szybkim tempie. Prace trwały dzień i noc. Po wybudowaniu ścian położono stalowe trawersy, a na nich, dla amorytyzacji od uderzeń bomb, zastosowano szczególne zabezpieczenie. (...). Na trawersach położono na całej długości grube płyty gumy, na nich rozpostarto warstwę stalowych sprężyn, potem znowu gumę, wreszcie beton. Po wykończeniu przekrój tunelu miał kształt opływowy, by spadające bomby wyrządziły jak najmniej szkody”. W niewielkiej odległości od tunelu i budowli technicznych Niemcy wybudowali baraki na około 600 żołnierzy, oraz bardzo dziwny betonowy budynek, nie wyglądający ani na schron bojowy, ani na bunkier obronny. W okolicy są jeszcze ponoć cztery inne tego typu budowle, potocznie nazywane schronami dla obsługi przeciwlotniczej.

Równoległe z budową stępińską Niemcy drążyły metodą górniczą tunel pod Żarnowską Górą w Strzyżowie. Na budowie zatrudniano odpłatnie dużą ilość podwódek konnych do wywozu ziemi i kamienia z miejsca budowy (urobek skalny), oraz dostaw materiałów budowlanych, jak cement, żwir, piasek, stal zbrojeniowa. Przekopano górę na wylot, obudowując ją od środka. U podstawy, do wysokości około dwóch metrów wyłożono beton, zaś dalsze partie ścian i sklepienia zostały wykonane z cegły. Całość wzmocniono stalowymi przęsłami. Z obu stron tunelu zainstalowano stalowe drzwi, możliwe do oglądania jeszcze dzisiaj... Tunel ma około 450 m długości, nadkład ziemi nad nim wynosi 37 m, szerokość u podstawy wynosi 9,5 m, wysokość 6,5. Oczywiście prowadziła do niego bocznica kolejowa, w jednym miejscu wybudowano szyb prowadzący na powierzchnię, pod którym usta-