

Półwysep Helski w czasach II Rzeczypospolitej miał jeszcze większe znaczenie militarne niż dzisiaj. Uważany był za wysuniętą placówkę obronną gdyńskiego portu, która mogła go należycie zabezpieczyć przed ewentualnym ostrzałem przez flotę nieprzyjacielską od strony pełnego morza. Wraz z rozwojem miasta i portu w Gdyni, oraz wobec utworzenia gdyńskiej bazy Marynarki Wojennej, znaczenie półwyspu znacznie wzrosło.

Helskie Fortyfikacje

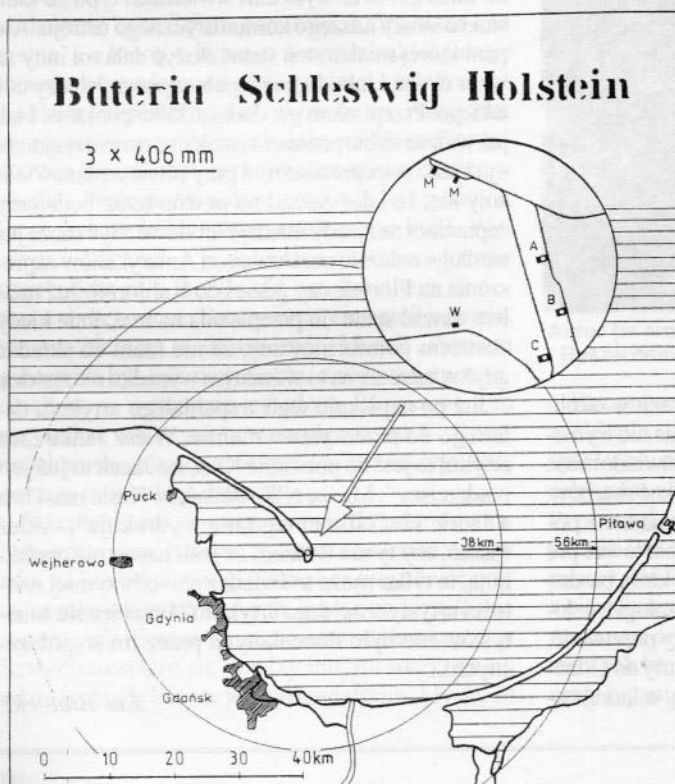
Niemieckiej 406 mm Baterii Dalekonośnej

Rys.1. Położenie baterii „Schleswig - Holstein” i rozmieszczenie jej obiektów fortyfikacyjnych; A,B,C - stanowiska ogniowe dział, M - magazyny amunicyjne, W - wieża obserwacyjna.

Konieczność posiadania wówczas w niewralgicznych punktach wybrzeża odpowiednio rozbudowanej artylerii nadbrzeżnej uzasadniały doświadczenia wynikające z przebiegu I wojny światowej. Szczególnie pamiętne były:

obrona przez Turków w 1915 r. Cieśniny Dardanelskiej przed flotą angielską i francuską, oraz sukcesy niemieckiej artylerii nadbrzeżnej w obronie okupowanych wybrzeży Flandrii. Nic więc dziwnego, że Półwysep Helski został umocniony na miarę możliwości polskiej Marynarki Wojennej, co zostało już dość szeroko opisane. Najsilniejszym punktem polskich umocnień na Helu była 4-działowa bateria cyfrowa kalibru 152,4 mm im. Heliodora Laskowskiego. Natomiast raczej mało znane są obiekty fortyfikacyjne zbudowane na Helu w latach II wojny światowej przez Niemców. Jednym z takich obiektów, bardzo interesującym z uwagi na konstrukcję, a także i inne okoliczności, są fortyfikacje najcięższej, 406 mm baterii artylerii nadbrzeżnej.

Po zdobyciu przez Niemców Helu i zakończonych wkrótce działaniach wojennych w Polsce, półwysep wcale nie stracił swego strategicznego znaczenia. Gdynia, przemianowana najpierw na Gdingen, a następnie na Gotenhafen, przyłączona została do Rzeszy i wkrótce miała stać się waż-

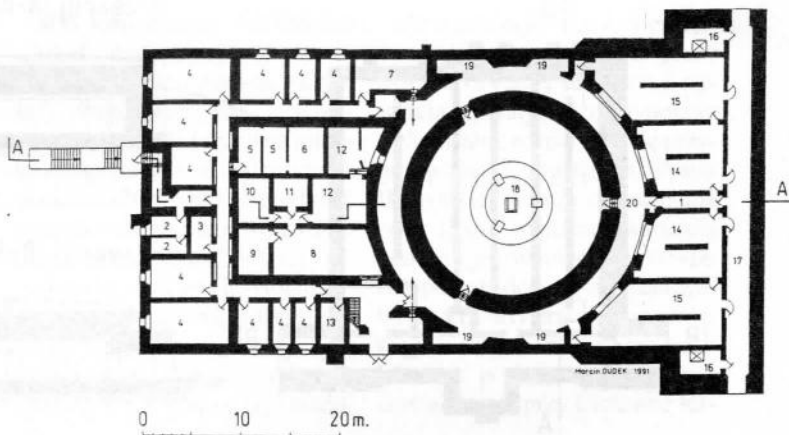


ą bazą niemieckiej marynarki wojennej.

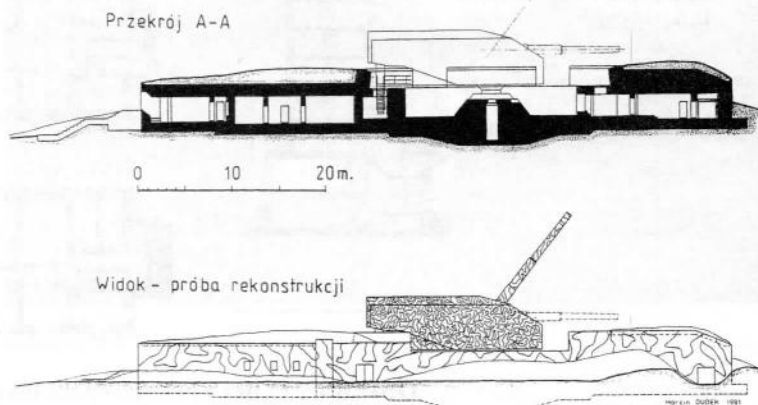
Zapewne związana z tym była decyzja ustawienia na Półwyspie Helskim baterii artylerii 406 mm, która chodziło o wzmocnienie obrony przeciw niemieckiej marynarki w Gdyni oraz w Gdańsku.

Obiekty fortyfikacyjne baterii zostały zbudowane na zapleczu portu helskiego w latach 1939-1940. Otrzymała ona nazwę „Schleswig-Holstein”, na cześć niemieckiego pancernika liniowego, który brał udział w operacjach morskich przeciw Polsce w 1939 r. W skład tych obiektów weszły 3 stanowiska ogniowe 406 mm dział (A,B,C) oraz schodami i 2 magazyny amunicyjne (M) oraz wieża obserwacyjna ze schronem (W). Zwraça uwagę fakt, że były to obiekty ziemne. Przyczyny tego były dość prozaiczne: obecność wód gruntowych już na minimalnych głębokościach, nizinno-piaszczysty charakter półwyspu i brak naturalnych warunków sprzyjających ufortyfikowaniu. Mimo tych trudności, charakterystyka obiektów baterii jest imponująca. Każde z trzech stanowisk ogniowych, wraz z żelbetonowym schronem ziemnym typu ciężkiego, miało kubaturę 7600 m³, a powierzchnia ogólna obiektu liczyła 800 m² (!). Stropy schronu miały 1,5 m grubości, a komór amunicyjnych stanowisk ogniowych - 2,5 m (w jednym wyjątkowo - 3,5 m). Zewnętrzne ściany działobitni miały 0,9 m grubości, schronu 1,0 m, a komór amunicyjnych od 1,5 do 2,0 m. Jedno ze stanowisk dział różniło się od pozostałych obudową działobitni (stropem).

Oba naziemne żelbetonowe magazyny amunicyjne typu ciężkiego (M.) miały kubaturę 2100 m³, a powierzchnia ogólna magazynu liczyła 310 m². Stropy miały 2,0 m grubości, a ściany 1,0-2,0 m grubości. Pojemność każdego magazynu oblicza się na około 20 ton amunicji.



Rys. 2. Stanowisko ogniowe, 1 - Śluza gazowa, 2 - wartownia, 3 pomieszczenie oficera dyżurnego, 4 - pomieszczenie załogi, 5 - umywalnia, 6 - prysznice, 7 - ubikacje, 8 - maszynownia, 9 - magazyn paliwa, 10 - zbiornik wody, 11- warsztat, 12 - ogrzewanie, 13 - kuchnia, 14 - magazyn pocisków, 15 - magazyn ładunków miotających, 16 - urządzenia wentylacyjne, 17 - korytarz kolejki amunicyjnej, 18 - fundament wieży, 19 - nisza amunicyjna, 20 - korytarz do transportu amunicji.

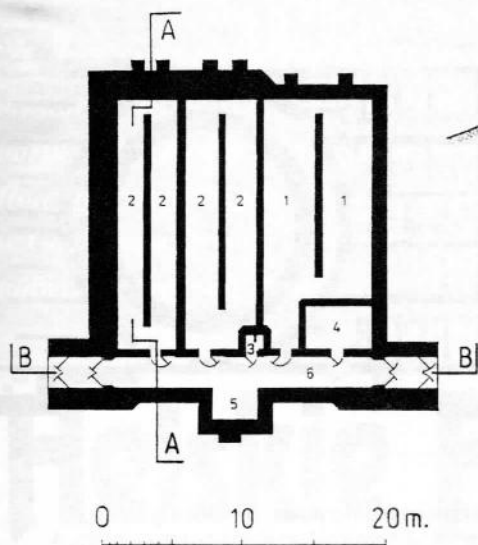


Rys.3. Działo na stanowisku ogniowym - próba rekonstrukcji.

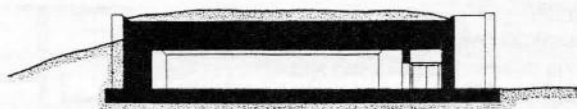
Wymienione obiekty były jednokondygnacyjne. Natomiast żelbetonowa wieża obserwacyjna typu wzmocnionego ze schronem (W) miała aż 9 kondygnacji. Kubatura obiektu wynosiła 2 400 m³, a powierzchnia ogólna wynosiła 450 m². Stropy były różnej grubości, na różnych kondygnacjach,

miały od 0,4 do 0,8 m. Różną grubość na różnych kondygnacjach miały ściany zewnętrzne, które liczyły od 0,6 do 1,0 m.

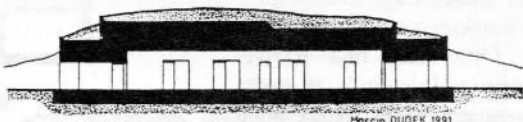
Oba magazyny amunicyjne znajdowały się koło siebie, ale były dość oddalone od stanowisk ogniowych. Wieża obserwacyjna była oddalona zarówno od magazynów,



Przekrój A-A



Przekrój B-B



Ryc.4. Magazyn amunicyjny; 1 - magazyn pocisków, 2 - magazyn ładunków miotających, 3 - magazyn zapalników, 4 - ogrzewanie, 5 - urządzenia wentylacyjne, 6 - korytarz kolejki amunicyjnej.

Ryc.5. Wieża obserwacyjna; 1 - maszynownia, 2 - zbiornik paliwa, 3 - pomieszczenie centrali artyleryjskiej, 4 - umywalnia, 5 - ubikacja, 6 - pomieszczenie dalmierza, 7 - stanowisko obserwacyjne.



I p.



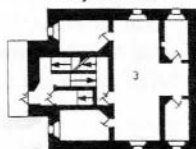
IV p.



VII p.



Przyziemie



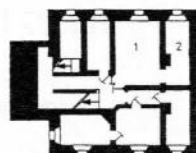
III p.



VI p.



Podziemie



II p.



V p.



OBIEKTY FORTYFIKACYJNE BATERII

Wyszczególnienie	Obiekty		
	Stanowiska ogniowe ze schronami	Magazyny amunicyjne	Wieża obserwacyjna ze schronem
Powierzchnia ogólna m ²	800	310	450
Kubatura m ³		7 600	2 100 2 400
Grubość stropów m	1,5 - 3,5	2,0	0,4 - 0,8
Grubość ścian zewnętrznych m	1 - 2	1 - 2	0,5 - 1
Uwagi	jedno stanowisko różni się od pozostałych obudową działobitni	Pojemność 120 t amunicji	9 kondygnacji

jak i stanowisk dział. Wszystkie obiekty łączyła droga oraz kolejka wąskotorowa.

Stanowiska ogniowe zostały zaprojektowane i wykonane dla dział 406 mm, skonstruowanych i zbudowanych przed wybuchem II wojny światowej w niemieckich zakładach zbrojeniowych koncernu Kruppa. Niemieckie działa tego kalibru były dłuższe od brytyjskich i strzelały lżejszymi pociskami przy większej prędkości początkowej pocisku. Takie działa istniały w trzech wersjach. Pierwszą było działo eksperymentalne, przeznaczone do dalszych prób. Druga wersja - to działa morskie, umieszczone w podwójnych wieżach - przeznaczone na artylerię główną projektowanych niemieckich okrętów liniowych, miały to być superpancerniki typu „H” ale ich budowy zaniechano.

Bateria „Schleswig-Holstein” miała działa należące do trzeciej wersji. Przewidziane były do wykorzystania w obronie wybrzeża, stąd nazywa się je też armatami nadbrzeżnymi „Adolf”. Działa te różniły się nieco od dział przeznaczonych do dwudziałowych wież projektowanych okrętów liniowych - montowane były pojedynczo na podstawach lądowych, umożliwiających osiągnięcie kąta podniesienia 52 stopnie. Były też między tymi trzema wersjami nieznaczne różnice konstrukcyjne. Stosowano do nich pociski przeciwpancerne i odłamkowe - zasadniczym typem były pociski odłamkowe o wadze 600 kg z zapalnikami umieszczonymi w przedniej części i w podstawie, osiągające prędkość początkową 1050 m/s. Stosowano ładunek miotający, składający się z dwóch części: ładunku zasadniczego, o wadze 130 kg w łusce mosiężnej (później z miękkiej stali), oraz ładunków dodatkowych w jedwabnych torebkach, o wadze 164 kg - dla pocisków cięższych i 205 kg - dla pocisków lżejszych.

406 mm armata nadbrzeżna „Adolf” miała następujące zasadnicze dane techniczne i taktyczne: lufy długości 50 kal., szybkostrzelność dział - 1 strzał na minutę; zasięg 52 000-56 000 m; ciężar pocisku 920 i 600 kg; prędkość początkowa pocisku 810 i 1 050 m/s; ciężar działa 32.300 kg.

Bateria „Schleswig-Holstein” nie stała się jednak stałym elementem umocnień niemieckich na Półwyspie Helskim. Wkrótce znalazła się w północnej Francji,

Po kapitulacji Francji, w czerwcu 1940r. i odrzuceniu przez Wielką Brytanię propozycji zawarcia separatystycznego pokoju z Niemcami, rozpoczęły się przygotowania do inwazji na Wyspy Brytyjskie. W celu zapewnienia swej flocie wojennej wsparcia ogniowego, niemieckie dowództwo podjęło decyzję zainstalowania baterii artylerii ciężkiej dalekiego zasięgu wzdłuż kanału La Manche, w departamencie Pas-de-Calais, tuż przy Cieśninie Ka-



Stanowisko ogniowe

dając m.in. początek umocnieniom Wału Atlantyckiego. Otrzymała tam we wrześniu 1942 roku nową nazwę - bateria „Lindemann”, na cześć kmdr. Ernesta Lindemanna, dowódcy niemieckiego pancernika „Bismarck”. Oficer ten zginął wraz z większością załogi razem ze swoim okrętem zatopionym przez marynarke brytyjską w maju 1941r, w głośniejszej akcji, w której brał udział również polski niszczyciel „Piorun”.

letańskiej. 32-kilometrowa szerokość tej cieśniny, między francuskim przylądkiem Gris-Nez (15 km na północ od Boulogne), a brytyjskim portem Dover, pozwalała Niemcom na ostrzeliwanie miejscowości Dover i Folkestone oraz pasa brytyjskiego wybrzeża, co rozpoczęło się jeszcze w sierpniu 1940 r. Początkowo użyte zostały baterie artylerii kolejowej, których zadaniem miało być zabezpieczenie skrzydła floty inwazyjnej przed atakami okrętów brytyjskich.

W 30-kilometrowym rejonie Pas-de-Calais, od portu Calais do Boulogne zlokalizowano 5-10 ciężkich baterii kolejowych kalibru 210-280 mm i zasięgu 21-62 km. Wkrótce baterie kolejowe uzupełniono o pięć najcięższych baterii niemieckiej marynarki kalibru 240-406 mm (m.in. bateria „Schleswig-Holstein”), umieszczonych w żelbetonowych schronach i to one sta-

mann” (3 x 406), umieszczono trzy inne ofensywne baterie: „Grosser Kurfurst” (4 x 280), „Todt” (4 x 380) i „Friedrich August” (3 x 305).

Nowe schrony baterii „Lindemann” były typowe dla baterii niemieckiej marynarki wojennej. Jej działa mogły prowadzić ogień w sektorze 120 stopni. Stanowiska dział były okrągłe, a magazy-

Prawdopodobnie odbyło się to w latach 1940-1942 (albo w latach 1940-1941, jak podają inne źródła).

Znamy natomiast datę przeniesienia sąsiedniej baterii - „Siegfried” do Haringzelle w lutym 1942r., (nazwanej „Todt” na cześć twórcy Organisation Todt - Fritza Todta). Jej budowę rozpoczęto w sierpniu 1940r., a zakończono w listopadzie 1941 r. (ale inne źródła mówią o latach 1941-1942). Bateria ta jest najbardziej znana, bo od 1974 r. istnieje w jej obiektach muzeum Wału Atlantyckiego. Jej cztery kazamaty przypominają wieże o wymiarach 47 m długości, 29 m szerokości i 12 wysokości. Ściany i stropy grubości 3,5 m chroniły załogę i działa od pocisków kalibru do 380 mm.

Może warto jeszcze przypomnieć, że w latach 1940-1941 niemiecka marynarka przeniosła w inne miejsca łącznie dwanaście swych baterii o kalibrach 150, 170, 240, 280, 305 i 406 mm, m.in. z Kilonii, Borkum, Świnoujścia, Helu, Piławy i Kłajpedy, głównie do Norwegii i Francji, na Wał Atlantycki.

Jeszcze ostatnia uwaga związana z Helem. Zdaniem niektórych są przesłanki, że niemieckie dowództwo, podejmując w 1942 r. decyzję o budowie Wału Atlantyckiego (już po ataku na Związek Radziecki w czerwcu i przystąpieniu Stanów Zjednoczonych do wojny w grudniu 1941r.), wzięło pod uwagę nie tylko dawny przykład wspomnianej obrony tureckiej Cieśniny Dardanelskiej przed inwazją floty anglo-francuskiej w 1915 r., ale również zupełnie nieodległy w czasie przykład działalności polskiej baterii cyplowej kalibru 152,4 mm, która po miesięcznej walce z dwoma niemieckimi pancernikami oraz lotnictwem, nie została zniszczona.

Walter Pater



Fragment działobitni

ły się załącznikiem przyszłego Wału Atlantyckiego.

Trzeba też pamiętać, że po ataku wojsk niemieckich na Związek Radziecki, umocnienia helskie przestały odgrywać tak ważną rolę jak dotąd. W celu zwalczania floty przeciwników niemiecka marynarka zwróciła uwagę na najbardziej wysunięte w morze przylądki wybrzeża francuskiego i tam sytuowała swoje ofensywne baterie. Stąd też bateria „Schleswig - Holstein” przeniesiona została w rejon miejscowości Stangatte koło przylądka Gris-Nez. W tamtym rejonie, między Calais a Boulogne, oprócz baterii „Linde-

ny położone były w ich tylnej części symetrycznie do osi podłużnej, tak jak w innych 406 mm bateriach Wału Atlantyckiego. Jej obiekty odróżniał od innych tylko kształt cokołu wieży stanowiska ogniowego, który w przedniej części schronu był eliptyczny, oraz większa liczba kondygnacji

Nie znamy dokładnej daty rozpoczęcia budowy obiektów baterii „Lindemann” (niektóre źródła podają lato 1940 r.) i przeniesienia dział z Helu do Stangatte, co stało się podczas budowy (znane jest bowiem zdjęcie ukazujące działo na nie wykończonym stanowisku), oraz zakończenie budowy.

Tajemnice Klein Peenemünde

Zagadka Wernera von Brauna

W poprzednim, 6 numerze „Exploratora” ukazał się artykuł mojego autorstwa na temat niemieckiej stacji doświadczalnej, jaka funkcjonowała w latach 1941-45 w Łebie. Przeprowadzano tu próby z raketami balistycznymi na paliwo stałe (Rheinbote) oraz raketami przeciwlotniczymi na paliwo stałe (Rheintochter).

Kiedy pisałem wspomniany tekst, a było to wiosną 1998 roku, miałem dostęp do nielicznych dokumentów związanych z poligonem. W miarę pozyskiwania nowych dokumentów i relacji, wyjaśniały się coraz to inne tajemnice tego miejsca. Jesienią, kiedy ukazał się „Explorator”, a w nim tekst o „Klein Peenemünde”, dysponowałem już o wiele większą wiedzą na ten temat. O tyle większą, że materiału wystarczyło na publikację książkową, która ukaże się prawdopodobnie w 1999 roku. Z badań wynika, że tajemnice związane z raketami Rheinbote i Rheintochter, są tylko przysłowiowym czubkiem góry lodowej. Można przypuszczać, że stacja doświadczalna Łeba służyła nie tylko do badań nad tymi raketami. Działo się tu o wiele więcej. W czasie penetracji terenowych, spotkań i dyskusji uściśliły się pewne kierunki dociekań. Pomogły one postawić pewne hipotezy, które jednak wymagają dokładniejszego sprawdzenia. Podczas analizy ponemieckich fotografii, map i rysunków, a także po wysłuchaniu relacji żyjących jeszcze ludzi, którzy mieli z poligonem w Łebie coś wspólnego, czy to w czasie wojny, czy też bezpośrednio po jej zakończeniu, udało się rozszyfrować wiele rzeczy. Z ostatecznym wyjaśnieniem są jednak pewne kłopoty, gdyż tak już w życiu bywa, że to co zostało

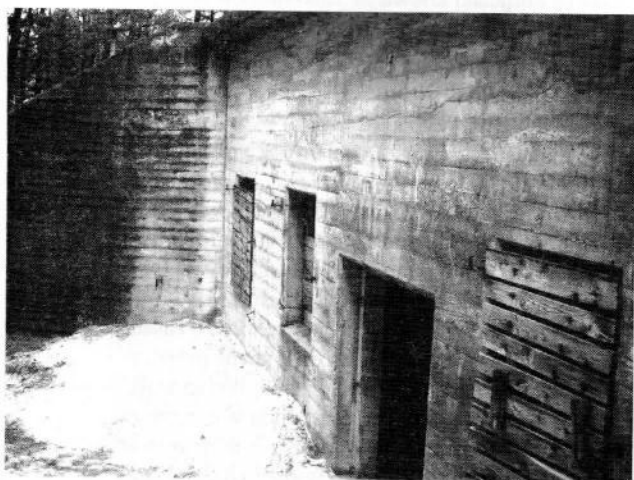
wyjaśnione sprowadza cały szereg zagadek, które również należy rozszyfrować. Zasada ta ma także zastosowanie w przypadku Łeby.

Nie ma wątpliwości, że stacja doświadczalna firmy Rheinmetall Borsig była miejscem prób i eksperymentów z nowoczesną, jak na owe czasy, bronią strategiczną. Nie powinno też być wątpliwości co do tego, że testowane tu rakiety, gdyby pozwolił na to czas, mogły zmienić przebieg II wojny światowej. Oczywiście nie mogły w sposób zasadniczy wpłynąć na jej wynik, lecz na pewno przyczyniłyby się do znacznego wydłużenia okresu walk. Chociaż Niemcy liczyli na różne cuda w przebiegu wojny, a przyczynić do tego miały się tajne bronie Hitlera w postaci raket, dalekonośnych dział rozmaitego kalibru, a nawet mistycznych projektów „latających talerzy”, to eksperymenty nad tymi broniąmi ciągle jeszcze nie spełniały nadziei wodza III Rzeszy. Nie należy przy tym lekceważyć osiągnięć, jakie poczynili niemieccy inżynierowie i konstruktorzy w dziedzinie raket. Zarówno V1 jak i V2 były pionierskimi dziełami, a z doświadczeń ich twórców korzystali później obficie Amerykanie i Rosjanie. Problemem był czas, materiały i pieniądze. O ile z tymi ostatnimi nie było źle, to z materiałami, zwłaszcza pod koniec wojny, było bardzo krucho. Poza tym element braku czasu, wobec zbliżających się oddziałów aliantów, stanowił problem nie do pokonania. Właśnie czas i brak odpowiednich materiałów do produkcji sprawiły, że Niemcy nie osiągnęły zamierzonego celu w dziedzinie Wunderwaffe.

Hitlerowscy dygnitarze najbardziej liczyli na projekt rakiety dalekiego zasięgu napędzanej paliwem ciekłym pod nazwą „Aggregat-1”, czyli osławionej V2. Jak powszechnie wiadomo twórcą tego programu był prof. Werner von Braun, człowiek, który



Betonowy plac jest w rzeczywistości „dachem” olbrzymiego bunkra



Wejście do bunkra od strony zachodniej - stan obecny

przyczynił się do podboju Kosmosu. Na próby i eksperymenty w stworzonym przez niego ośrodku doświadczalnym w Peenemünde na wyspie Uznam przeznaczana była lwią część środków z niemieckiego funduszu badań nad bronią raketową. Wielka nadzieja niemieckiej armii nie spełniała się jednak. Ciągłe w tych próbach brakowało ostatecznego sukcesu. Sprawa, zdaniem niektórych znawców problemów raketowych, polegała na zastosowaniu paliwa. Materiałem pędym dla rakiety V2 było paliwo ciekłe. Powodowało ono niezliczone problemy. Zauważyć tylko należy, że przygotowanie ośmiu baterii rakiet V2 do startu trwało kilka godzin, a start ten obsługiwała cała dywizja żołnierzy, około 24 tys. ludzi! Kolejnym elementem były koszty. Jedna rakietka V2 kosztowała około 40 tys. marek. Dlatego też wojsko, przy całym aplauzie dla prac W. von Brauna, szukało innych rozwiązań.

Jednym z nich była rakietka balistyczna na stałe (proch) opracowana przez Heinricha, dyrektora działu konstrukcyjnego firmy R. tall Borsig. Projekt ten nazwano Rheinbo „Posłaniec Renu” i dla prób z tą właśnie wybudowano w 1941 roku poligon w Lebie.

Okazuje się jednak, że nie tylko z rakieta inbote eksperymentowano w Lebie. Prowadzono próby także z innymi projektami Rheinmetrietami przeciwlotniczymi Rheintochter, czrami Renu” oraz, co wydaje się być bardzo podobnym, z rakieta przeciwlotniczymi „lilie”. Tu także, jeszcze przed tym wybudowano stację doświadczalną Rheinmet eksperymentowano z różną amunicją lotniczą tego dość dużo, począwszy od bomb lotniczych poprzez rakiety typu powietrze-powietrze (R-100), do bomb rykoszetowych (Rollbo torped rykoszetowych (Rolltorpedo), przeznaczonych do niszczenia zapór wodnych. Tyle ja dome na pewno, gdyż istnieje na ten temat wiednia dokumentacja. Jednak lebska baza wa ma też swoje tajemnice. I to bardzo fra

Pierwszą z nich jest osoba Wernera von i jego przypuszczalny, bo nie potwierdzony pobyt w Lebie. Otóż Manfred Mantzke, bycownik poligonu twierdzi, że widywał von na terenie stacji doświadczalnej. Więcej, twierdzi że często z nim rozmawiał. Problem w tym to, jak na razie, jedyny świadek obecności niemieckiego geniusza raketowego w tym miejscu inny tego nie potwierdził. Nie potwierdził również dokumenty z Peenemünde. Nie ma chociażby wzmianki o tym, że von Braun kiedyś interesował się Lebą. O niczym to oczywiście nie świadczy. Natomiast inne rewelacje Mantzke’go w większym, lub mniejszym stopniu potwierdzone. W jednym z listów do swojego przyjaciela z Leby pisze: „....widywałem Wernera Brauna prawie codziennie. Miał zawsze dużo czasu i często pomagał mi, smarkaczowi, w napełnianiu balonów meteorologicznych. Często zapraszał mnie także do pomieszczenia radiowego na papierosa. Prawie zawsze miał dobre papierozy, których nie znałem. Zauważyłem, że nie interesował się zupełnie startami rakiet Rheintochter Rheinbote, nie spoglądał tam prawie wcale. W innych listach są również wzmianki o von Braunie przebywającym w Lebie. Dłaczego sprawa, że on tutaj, czy też jego obecność jest wymagalna, Mantzke’go jest taka ważna? Wiąże się bowiem z jedną z największych wojennych tajemnic Lebie. W innym fragmencie listu Mantzke’go, opisywanym w jego powojenny pobyt w Lebie, możemy przeczytać następujące słowa: „Wtedy też sfotografowałem dużą płytę wyrzutni raketowej znajdującą

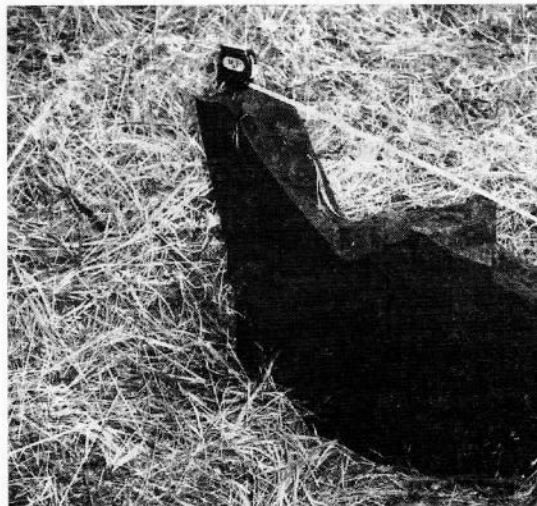
terenie strefy wojskowej w odległości, na jaką pozwoliły mi rosnące tam drzewa. Jak przypominam sobie jeszcze w 1945 roku, na tej ogromnej płycie wyrzutni znajdowała się pomalowana na czerwono, mierząca 23 m, podziemna lufa o przekroju zewnętrznym ok. 1,80 m. Jej wylot skierowany był na zachód. W pozycji poziomej możliwość zwrotu lufy była bardzo ograniczona, wynosił on zaledwie kilka stopni. Wewnątrz tego ogromnego kloca z betonu znajdowały się, również pod ziemią, pomieszczenia załogi i warsztaty. W styczniu 1945 roku lufa ta, której grubość ścianek sięgała 20 cm, została z ogłuszającym hukiem wysadzona w powietrze...”. Dalej Mantzke pisze, że: „...projekt startów doświadczalnych podlegał wówczas najściślejszej tajemnicy, a otoczony wysokim ogrodzeniem obiekt pilnowany był przez strażę. Do startu rakiety z tego urządzenia jednak nigdy nie doszło. Przypuszczam, że ze względu na jego duże rozmiary mogło to mieć związek z planowanym przez Wernera von Brauna projektem raketowym A-9 lub A-10. Na powiązania te może wskazywać jego dłuższy pobyt w 1944 roku na terenie stacji doświadczalnej w Łebie. Zamontowano dla niego w jednym z pomieszczeń stanowiska nr 1 osobistą instalację radiową dużej mocy. W bezpośrednim sąsiedztwie tego stanowiska znajdował się bardzo wysoki maszt z zamontowanymi na nim antenami, które nam wszystkim wydawały się bardzo dziwne”. Jeszcze jeden fragment z listu Mantzke’go: „Niemiecka łódź podwodna U 1230 wysadziła na północnoamerykańskim wybrzeżu techników ze sprzętem sterującym raketami typu A-10. Według obliczeń Wernera von Brauna rakiety te, zaopatrzone w 70 ton paliwa i 2 tony ładunku wybuchowego, powinny przebyć 5000 km w czasie 35 minut. Nigdy do tego nie doszło”. Mantzke wyraźnie sugeruje, że w Łebie von Braun prowadził badania z supertajną bronią mającą być użytą do ataku na...Nowy Jork! Co więcej, opisywana przez Mantzke’go betonowa płyta istnieje do dzisiaj. Istniała także ogromna lufa. Nie wiadomo tylko do czego służyła.

Opisywana przez Mantzke’go supertajna enklawa tajnej stacji doświadczalnej znajdowała się bliżej niż przypuszczano. Ma to odzwierciedlenie w podpisie pod fotografią nr 8, zamieszczoną w poprzednim artykule. Nieprawidłowa interpretacja relacji świadków spowodowała błędną diagnozę. Tajemnicza polana nie znajdowała się w miejscu widocznym w prawym, górnym rogu fotografii. Na zdjęciu tym jest ona zupełnie niewidoczna, gdyż jeszcze nie powstała. Wybudowano ją w 1944 roku w odległości kilkuset metrów na zachód od wyrzutni raket Rheintochter, miejsca, które Niemcy nazywali „Drachenfels”, czyli zaznaczonego na biało okrągłego placu widocznego na fotografii. Kon-

strukcja ma bardzo specyficzny charakter. Jest to olbrzymi bunkier o wymiarach 70 metrów długości na 25 metrów szerokości. Od północy otoczony jest ziemnym nasypem. Od strony zachodniej znajduje się wejście do jego wnętrza. Jest nim jedno, niezbyt duże pomieszczenie. Na „dachu” bunkra zbudowana została umieszczona na filarach betonowa pochylnia. Zbudowano ją jednak po wojnie, jako podstawę radaru i nie ma ona nic wspólnego z niemiecką bazą. Po dokładnych oględzinach betonowego placu, jaki tworzy „dach” bunkra można zauważyć ślady po tajemniczej lufie. Od reszty betonu wyraźnie odcina się nieregularny kształt. Jest to ślad po zasypanej i zabetonowanej komorze, w której tkwiła podziemna część lufy. To wielkie „działo”, które oczywiście działem być nie mogło, ładowane było od przodu. Wskazują na to pozostałości szyn,



Współczesna pochylnia zbudowana na dachu bunkra



Fragment gigantycznej „lufy” odnaleziony w pobliżu bunkra



W lesie spod ziemi wystają kominki wentylacyjne

po których przemieszczały się wózki z ładunkiem (pociskiem?). Z pomiarów wynika, że owa lufa mogła mieć trochę inne wymiary od tych, które podaje Mantzke. Przede wszystkim chodzi o jej długość. Tory kończą się dokładnie w odległości 15 metrów od punktu umocowania lufy. Może to sugerować, że „działo” kończyło się właśnie w tym miejscu. Może to także nie sugerować niczego i lufa miała rzeczywiście aż 28 metrów długości. Jeżeli w ogóle była lufa.

Wątpliwość ta narodziła się w momencie, kiedy penetrując teren nieopodal bunkra odnalazłem fragment tejsze lufy. Był on na tyle duży, że udało się ustalić jej wewnętrzną średnicę. Wynosiła ona 1,4 metra, a grubość ścianki w tym miejscu miała 9 cm. Po dalszych poszukiwaniach odnaleziono zostały jeszcze dwa mniejsze, ale grubsze fragmenty. Po wielu dyskusjach wysunięty został wniosek, że wcale nie musiała być to lufa. Niemożliwym bowiem byłoby oddanie z niej strzału. Żeliwna konstrukcja po prostu nie wytrzymałaby ciśnienia. Jeśli więc nie było to klasyczne działo, to jedynym rozsądnym wnioskiem jest ten, że konstrukcja ta mogła być wykorzystywana do startów rakiet, jako prowadnica. Skoro miała być jedynie prowadnicą rakiety, to nie musiała mieć formy rury. Edward Kubiak, miejscowy badacz historii sugeruje, że mogła to być prowadnica w kształcie koleby. Nie



Wnętrze jedyne dostępne dziś pomieszczenia olbrzymiego bunkra

można wykluczyć tej wersji, chociaż Mantzke twierdzi, że była to lufa. Niezależnie od tego, jaki kształt posiadała ta konstrukcja, jej obecność w Lebie stanowi jedną z największych zagadek stać doświadczałnej. Nie ma do dziś wyjaśnienia, czego służyła, lub miała służyć. Jeśli przyjąć hipotezę, że była to prowadnica rakiet, to natychmiast powstaje pytanie, jakich? Rheintochter wystrzeliwano z zupełnie innych konstrukcji. Za wyrzutni Rheinbote służyły tzw. wozy Meillera (Meillergewagen) oraz konstrukcje mocowane do lawety dział przeciwlotniczego 88 mm. Poza tym, jeśli przyjąć, że Mantzke ma rację i lufa mierzyła aż 28 metrów, to była ona za długa dla rakiet Rheinbote, które miały niewiele ponad 11 metrów długości.

Pewne światło na całą tą sprawę rzuca relacja Heinricha Huppertza, ostatniego kierownika bazy. W swych pamiętnikach dotyczących ostatnich dni istnienia stacji doświadczałnej Lebie pisze: „Teraz stoję przed nową, na w pół gotową halą montażową, przed Kesselhaus, na stanowiskach ogniowych. Rakiet olbrzym jest zamontowana. Jest nawet wypełniona ładunkiem wbuchowym i wystarczyłoby nacisnąć guzik, a mogła wylecieć w powietrze”. Jest to bardzo znamienna wypowiedź. Huppertz mówi tu prawdopodobnie o rakiecie Rheinbote III, która miała być ostateczną wersją tego projektu. Ważyła o

8 ton i miała długość 15 metrów. Stanowiła niesłychanie wszechstronne rozwiązanie w broni typu V. Nie ma pewnych potwierdzeń, ale z zapisków osób zaangażowanych w projekt może wynikać, że rakieta ta była brana pod uwagę, jako nośnik broni nuklearnej, w badaniach nad którą Niemcy byli dość poważnie zaawansowani. Jeśli więc przyjąć wersję, że lufa miała tylko 15 metrów długości, co wychodzi z pomiarów, to długość ta odpowiada dokładnie długości Rheinbote III!

Problem w tym, że nie można dziś ustalić, czy Huppertz wspominając o rakiecie-gigancie opisywał miejsce, w którym znajdowała się tajemnicza lufa. Przedtem bowiem wspomina, że stoi przed nową halą montażową na stanowiskach ogniowych. Wynika więc z tego, że Rheinbote-gigant znajdował się w jej pobliżu. I tu pojawia się kolejny problem. W miejscu głównej bazy (Dachenfelds) nie ma śladu po jakiegokolwiek konstrukcji przypominającej kolejną (nową) halę montażową. Natomiast fundamenty po takiej konstrukcji znajdują się na Mierzei Lebskiej w lesie obok wyrzutni Rheintochter, w miejscu, gdzie po wojnie znajdowała się stacja meteorologiczna. Miejsce to znajduje się w odległości około 5 km na zachód od betonowej płyty z lufą. Czyżbyśmy mieli więc do czynienia tylko z przypadkową zbitką zdań w jednym fragmencie pamiętnika Huppertza dotyczących dwóch różnych miejsc, czy może ze świadomym opisem jednego miejsca. Jeśli przyjmiemy pierwsze założenie, to rzeczywiście autor mógł opisywać dwie różne wyrzutnie. Przemawia za tym fakt, że wydarzenia te miały miejsce 9 marca 1945 roku, w trakcie pośpiesznej ewakuacji bazy. Wieczorem dnia następnego w Lebie byli już Rosjanie. W takim wypadku można założyć, że rakieta-olbrzym znajdowała się na stanowisku - na „dachu” bunkra. Stąd już tylko przysłowiowy krok do postawienia hipotezy, że tajemnicza lufa służyła do startów Rheinbote III.

Jeśli jednak przyjmujemy, że Huppertz opisuje wyrzutnie na Mierzei Lebskiej i tam znajdowała się gotowa do startu rakieta Rheinbote III, to sprawa się bardzo komplikuje. Po pierwsze, do dziś powszechnie uważa się, że wyrzutnie

na terenie późniejszej stacji meteo nie były dokończone i Niemcy nigdy ich nie użyli. Potwierdzają to relacje świadków, jak również wynika to z pamiętników Huppertza i Heinricha Kleina, twórcy rakiet i budowniczego poligonu. Huppertz na przykład pisze: „Raz jeszcze jadę do Doliny Komarów, gdzie znajduje się niedokończony jeszcze stanowisko ogniowe dla zdalnie sterowanych rakiet. Nowy olbrzym - przyrząd radiolokacyjny sztynno wyciąga ku niebu swoje nagie ramiona” Nie ma wątpliwości, że chodzi tu o stanowiska przy stacji meteo. Tam właśnie, jeszcze po wojnie znajdowała się ogromna, stalowa konstrukcja radarów. Poza tym rakiety Rheinbote nie były pociskami sterowanymi. Takimi były rakiety Rheintochter i na terenie byłej stacji meteo znajdują się ich wyrzutnie. Można więc wyprowadzić prosty wniosek, że jeśli wyrzutnie nie były dokończone, to nie mógł tam znajdować się gotowy do odpalenia Rheinbote III. Dlatego bardziej skłaniam się do hipotezy, że lufa miała coś wspólnego z rakieta-gigantem. Niewątpliwie kluczem do rozwiązania tej zagadki jest umiejscowienie w terenie nowej hali montażowej, zwanej przez Niemców Kesselhaus. Jeśli odnaleziona zostanie jej ślady przy bunkrze (Drachenfelds), sprawa będzie wyjaśniona.

Kolejną zagadką supertajnej enklawy jest sama konstrukcja olbrzymiego bunkra. Mantzke wyraźnie twierdzi, że w jego wnętrzu znajdowały się pomieszczenia załogi, warsztaty i pomieszczenia radiolokacyjne. Dzisiaj dostępne jest jedno niezbyt duże, w stosunku do wielkości całego bunkra, pomieszczenie. Niemożliwym jest, aby ta jedna, podziemna sala pomieściła tyle różnych funkcji. Lokal dla potrzeb radiolokacji musi spełniać zupełnie inne warunki niż pomieszczenia magazynowe, czy warsztatowe, albo mieszkalne. Dlatego też jest podejrzenie, że widoczna dziś betonowa komnata jest jedynie częścią większej całości. Stanowi ona jedynie jedną ósmą, a nawet jedną dziesiątą wielkości bunkra. Za przypuszczeniem takim może przemawiać również sprawa zagadkowej komory, w której posadowiona była wielka lufa. Opierając się na relacjach Mantzke'go założyć można, że miała ona około 3,5 metra głębokości. Widać to także na fotografiach wykonanych w 1947 roku



Na powierzchni bunkra widać wyraźne ślady szyn



Fotografia wnętrza komory, w której znajdowała się lufa wykonana w 1947 r. przez reporterów „Przekroju”

przez reporterów „Przekroju”. W tylnej części środkowej komory znajdowała się stalowa prowadnica. Dwie boczne, symetrycznie rozłożone po obydwu stronach tej głównej stanowiły miejsca, w których tkwiły „nogi” podpory lufy. Komory połączone są ze sobą kanałami, którymi prawdopodobnie biegle kable lub rury. Dziwnym byłoby, gdyby nie pozostawiono do nich dostępu w celu naprawy i konserwacji. Z pomiarów wynika, że lufa wypełniała szczelnie całą komorę. Wykluczyć więc należy możliwość dostępu z góry. Pozostaje więc wariant wejścia od dołu. Jeśli tak, to musiały istnieć jeszcze jakieś pomieszczenia lub korytarze.

Penetracja tego miejsca jest jednak dziś niemożliwa z powodu faktu, że teren ten znajduje się na obszarze wojskowym. Od lat 50. mieści się tu bowiem punkt obserwacyjny Marynarki Wojennej. Gdyby udało się zainteresować tą sprawą wojsko, być może zaistniałaby realna szansa na wyjaśnienie wielu tajemnic tego miejsca. Jest ich sporo, bo sprawa bunkra i lufy to jedynie część zagadki stacji doświadczalnej Łeba. Wiele wskazuje na to, że zarówno na terenie punktu obserwacyjnego, jak i na terenie znajdującego się obok wojskowego ośrodka wypoczynkowego, znajdują się podziemia. W lesie spod ziemi wystają kominki wentylacyjne, są też ślady zasypanych studni. Przez wiele lat nikt się tym nie interesował i nie zastanawiał do czego to służyło. Być może wynikało to z niezajomości historii tego obiektu. Niemożliwym jest w tej chwili do oceny, czy ewentualne podziemia Klein Peenemünde mogłyby być dostępne. Wiadomym jest, że Niemcy przed opuszczeniem bazy wysadzili część urządzeń i obiektów w powietrze. Dzieła zniszczenia dopełnili Rosjanie, którzy po kilkumiesięcznej penetracji pozostałości bazy wysadzili to, czego nie mogli wywieźć do ZSRR. Czy jed-

nak wszystko zostało zniszczone? Czy Rosjanie mieli dostęp do wszystkich pomieszczeń? Niemcy uważają się za mistrzów kamuflażu, czego przykład dali wielokrotnie przy maskowaniu obiektów w innych częściach Polski. Trudno uwierzyć, że aby wycofując się zniszczyli wszystko. Przecież przez cały czas wierzyli w to, że niedługo tu powrócą i rozpoczną dalsze prace. Wynika z tego pamiętników kierownictwa bazy. Dlatego też uważam, że w Łebie jest czego szukać. Z istnieniem podziemia wiąże się także jeszcze jedna, niezwykle sensacyjna sprawa. Jest to jednak temat na osobny artykuł.

Wracając do osoby Wernera von Brauna i jego hipotetycznego pobytu w Łebie, to wyjaśnienie tego elementu

może mieć kapitalne znaczenie w badaniach tego poligonu raketowego. Jeśli rzeczywiście von Braun przebywał w Łebie i prowadził tu jakieś badania, to fakt ten mógłby obalić twierdzenia niektórych historyków zajmujących się II wojną światową, którzy uważają, że stacja doświadczalna w Łebie nie była obiektem strategicznym, a raczej podrzędnym miejscem prób. Osobiście nie zgadzam się z tą teorią, bo przeczą temu niektóre fakty. Obiekt był zbyt dobrze zamaskowany i zbyt dobrze pilnowany. Świadczy o tym fakt, że do końca wojny nie wiedziały o nim alianckie wywiady. Gdyby więc wyjaśniona została zagadka pobytu tu von Brauna, to można byłoby udowodnić, że „Klein Peenemünde” było jednym z kluczowych miejsc w niemieckim systemie badawczym nad cudowną bronią. Być może jednak Werner von Braun nigdy nie był w Łebie, a jedyny dotychczasowy świadek, Manfred Mantzke myli osobę. Tak się bowiem składa, że w pamiętnikach Heinricha Kleina również pojawia się to nazwisko. Jednak chodzi tu prawdopodobnie o zupełnie inną osobę. W systemie naprowadzania rakiet Rheitochter na cel pracował urządzenie naprowadzające „Rheinland” skonstruowane przez firmę „Telefunken”, w którym jednym z elementów była tzw. „lampa Brauna”. Urządzenie to współdziałało z zamontowanym w rakiecie nadajnikiem promieni „Rüse”, które produkowane było w Łebie, w filii zakładów badawczych. Jeśli więc urządzenie firmy „Telefunken” produkowane było w Łebie, to możliwym jest, że jego współtwórcą, niejako Braun również tu przebywał. Być może więc Mantzke rzeczywiście rozmawiał z Braunem, tyle tylko, że nie był to osławiony prof. Werner von Braun, a tylko inżynier „Telefunkena”. Sprawa pozostaje więc otwartą.

Leszek Kotarski

LEGENDY TAJNEGO POLIGONU

Niewiele jest budowli na polskim wybrzeżu środkowym, które rozpalają wyobraźnię tak mocno, jak darłowski, widoczny od strony szosy koszalińskiej ciąg potężnych, betonowych słupów. Dziś od ludzkiej ciekawości odgradza je parkan jednostki wojskowej. Podczas II wojny światowej betonowe słupy osłaniały jedną z najciekawszych tajemnic militarnych III Rzeszy - przygotowywanie do walki najpotężniejszej armaty wszechczasów - ważącego ponad 1350 ton kolosa o wdzięcznym imieniu - „Dora”.

Zanim „Dora” pojawiła się w Darłowie w 1941 r. istniał już tutaj potężny poligon doświadczalny. Nie bez powodu zaczęto jego budowę w 1935 r. Rok wcześniej Hitler przeanalizował wnioski wynikające z klęski armii niemieckiej podczas I wojny światowej. Jeden z tych wniosków mówił o nieskuteczności niemieckiej broni przeciwko francuskiej linii Maginota. Według materiałów otrzymanych od Bogusława Wróbla - redaktora naczelnego „Exploratora”, Hitler zmusił swoich sztabowców do stworzenia koncepcji budowy dział o ogromnym kalibrze: 70, 80, 85 i 100 cm! Pojawiły się różne rozwiązania techniczne, ale Urząd Uzbrojenia Rzeszy żadnego nie zaakceptował. Dopiero, kiedy w 1936 r. Hitler zwiedził zakłady Kruppa w Eisenach okazało się, że król stali jest gotów zrealizować marzenia Führera. Dalsze wypadki potoczyły się błyskawicznie. Urząd Uzbrojenia Rzeszy zamówił w zakładach Kruppa trzy sztuki dział o kalibrze 80 cm i tak się zaczęła historia najpotężniejszej armaty świata. Kiedy w Eisenach pracowali nad nią konstruktorzy, jeszcze nie wiedzieli, że będą musieli swój los związać z dalekim Darłowem. Termin dostawy potężnej armaty ustalono na marzec 1940 r. Dla braci Alfreda i Gustawa Kruppów nie było to pierwsze zamówienie, jakie realizowali dla armii. Na jej potrzeby od dawna pracowały artyleryjskie poligony doświadczalne. Taki właśnie poligon zaczęto budować w ówczesnym Rügenwaldemünde - 3, czyli dzisiejszym DarłóWKu Zachodnim. Tropicieł darłowskiej przeszłości - Leszek Walkiewicz twierdzi, że od 1935 r. zaczęły powstawać w Rügenwaldemünde baraki, hale fabryczne, stanowiska artyleryjskie i różnego rodzaju obrotnice do armat, montownie, garaże, bunkry, hangary, wieże obserwacyjne, własne ujęcia wodne, agregaty prądotwórcze. Tory kolejowe przedłużono z Darłowa do Bopolina. Tuż za zamkniętym poligonem powstawało miasteczko - domy mieszkalne, kasyno oficerskie, restauracja i sklepy. Później także szkoła



Mur z żelbetonu

i kościoł. Jak opowiada Leszek Walkiewicz w czasie wojny na potrzeby poligonu stworzono obóz pracy, w którym stłoczono 2000 mężczyzn z wielu krajów Europy. Wątek ten wymaga dokładnego zbadania przez historyków, bowiem nie ma dziś nawet pewności co do miejsc zbiorowych mogił, jakie odkrywano po wojnie na obszarze poligonu.

Jezioro na słupach

W 1938 r. zaczęto budować na darłowskim poligonie obiekty, które po dziś dzień robią na oglądających niesamowite wrażenie. Mam tu na myśli 12 metrowej wysokości mur z żelbetonu, okalający obszar około 10 ha. Ten mur obrósł już wieloma niezwykle hipoteczami. Przyjrzyjmy się mu z bliska. Żelbetonowe przęsła sięgają kilka metrów w głąb ziemi i są jak gigantyczne łapy trzymające wysoką konstrukcję. Zadziwia dziś potężna warstwa podziemnej, skomplikowanej izolacji, widoczna w miejscach odsłoniętych przez wojsko. Odległość między kolejnymi przęsłami przekracza 3,6 m. Mur okala przestrzeń w sposób nieregularny - są widoczne zakola, cyple, zatoki. Komandor - Mirosław Łoin, będący naszym przewodnikiem po darłowskim poligonie ustalił, że odgradzający hitlerowską strzelnicę zamyka obszar 109 m na 530 m., natomiast część zamykająca obszar bunkrów, hal i montowni wynosi ponad 16 tysięcy m². Jakie było przeznaczenie betonowych słupów? - Ze znanych nam informacji - mówi komandor M. Łoin - wynika, że na 6 metrowej warstwie żelbetonowych podpór były ustawione belki dębowe, w które montowano luksusową przepuszczającą światło. Kształt muru przypomina pobliskie jezioro Kopań i Dąbkowice. Na tych słupach miała być rozciągnięta folia odbłaskowa, która dla samolotów imitowała z góry widok jeziora. Pod dachem z tej folii pracowały

zakłady przemysłowe. Gdzie się wewnątrz tych murów nie znacznie kopać, wszędzie jest lany beton.

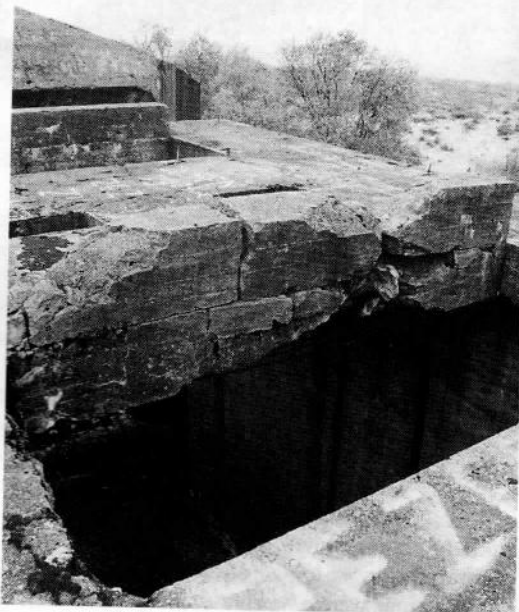
Trochę inną wersję wykorzystania 12 metrowych słupów podaje Leszek Walkiewicz: - „Chiński mur” jak określano tę budowę stanowił mur hal fabrycznych, których dachy miały być zamaskowane malowanym jeziorem i sadzonym laskiem.

W rzeczywistości „Chiński mur” miał służyć osłonie ale przed penetracją od strony ładu i morza. Zdaje się taką tezę potwierdzać wspomnienie stolarza, mieszkającego przed wojną w Sławnie, zamieszczone w 1986 r. w książeczce „Aus der Heimat Rügenwalde”. Herbert Schell wspomina: „Jako uczeń firmy Hans Stuhr ze Sławna przeprowadzałem naprawy na poligonie w Rügenwalde-münde. Przed oglądającymi działło było zasłonięte murem. Miano obawy, że strzelnica może być obserwowana ze Szwecji. Mury te miały 12 m. wysokości, z tego 6 m z lanego betonu. Na tym betonowym cokole były wysuwane deski o grubości 4 cm. Przy próbach strzałów na strzelnicy belki ciągle się łamały. Naszym zadaniem było je wymieniać. Później zastąpiono tę nadbudowę inną konstrukcją”.

Sztuczne jezioro, które od wielu lat pojawia się w turystycznych przewodnikach, w Darłowie w rzeczywistości nie było, choć jak twierdzi jeden z historyków słupskiej Wyższej Szkoły Pedagogicznej, technicznie było to możliwe do zrealizowania przez Niemców.

Podziemne miasto

Niewyjaśnioną natomiast do dziś zagadką jest podziemne miasto, które z całą pewnością musi się znajdować pod betonowym placem, zamkniętym jedną częścią „Chińskiego muru”, gdzie prowadziła tylko jedna brama - brama dojazdowa. To tutaj pracowały zakłady produkujące amunicję i potężna



Pozostałości podziemnych bunkrów

sieć warsztatów, pracowni, modelarni, stacji badawczych obsługujących eksperymentalny poligon artyleryjski. Środek tego obszaru zajmuje potężne torowisko, przeznaczone dla dział kolejowych. Beton, mogący być dachem podziemnych budowli znajduje się około 2 metrów po ziemi. Tak przypuszczają szefowie darłowskiej jednostki, bowiem od wielu lat cierpliwie sadzą pod ścianami „Chińskiego muru” drzewa. Kiedy ich korzenie sięgają 2 metrów i trafiają na betonowe podłoże, drzewa usychają. Wiesław Seweryn - jeden z pracowników jednostki opowiadał, że jako dziecko wędrował po darłowskim poligonie: - Tutaj pełno było bunkrów, które sięgały dwa piętra pod ziemię. Witold Niewiarowicz, jeden z pierwszych powojennych mieszkańców Darłowa, widział tu jeszcze w 1946 r. hangary o żelbetonowych ścianach i stropach grubości ponad 1 m. oraz metalowe kapsuły o grubości ścianek około 400 mm. i obwodzie około 6 m. Jeden z zachowanych podziemnych schronów udało się nam obejrzeć. Przy wejściu do niego w przeszłości wybuchł granat, ale zbyt wielkiej szkody prawie 2 m betonowym ścianom nie zrobił. Pomieszczenie to posiadało przemyślany sposób konstrukcji ścian żelbetonowych, w których regularnie montowano listwy drewniane. Bez zarzutu działa po dziś dzień wentylacja i izolacja przeciw wilgoci. W tym schronie mogło się swobodnie zmieścić kilka plutonów wojska. Moją uwagę przykuł drobny szczegół - na ceglach widoczne są nadal oznakowania producenta... cegielni w Pińkowie, która widocznie musiała pracować na potrzeby Rügen-

waldemünde 3 przez wiele lat. Na jednym kolejowych komandor M. Łoin pokazał nam znak fabryczny - „Union” oraz datę - 1930. Są to znacznie większe od znanych nam z kłosa. Przy pomocy redaktora Wróbla udało mi się wyjaśnić, skąd mogła się wziąć na darłowskim poligonie firma „Union”. Otóż, w czasie wojny działała „Union an Wesseling” organizacja Todta budo- wana w Oberrodinghausen potężny kompleks obiektów podziemnych. Firma ta także wznosiła obiekty w Westfalii, Hamburgu i Hannowerze. Nie przypuszczam, żeby w podziemiach od- kryto specjalnego przeznaczenia, ale jest prawdopodobne, że firma „Union an Wesseling” była tylko potężnym przedsiębiorstwem militarnym. Jedną z jej podziemnych siedzib mógł stanowić poligon w Darłowie. Czy tak było naprawdę? Sprawa wymaga wyjaśnienia przez historyka

Gigantyczny bunkier

Nad samym brzegiem Bałtyku nadal istnieją potężny, żelbetonowy bunkier, który jest zbudowany w szczególny sposób. Od strony wielkich torowisk przypomina on monstrualne bramy wjazdowe na stronę morza, jakby na dachu „bram” znajdowały się ukośne, wielkie płyty betonowe z szerokimi otworami. Nad jednym z tych otworów zamontowano gigantyczny dźwig, który musiał podnosić ogromnej wielkości ciężary. O jego przeznaczeniu nie wiadomo przy następnej okazji. Teraz chciałabym pokazać rzeczywiste przeznaczenie tej przedzwojennej budowli, o której krążą najrozmaitsze legendy. Jest ona dobrze znana stolarzowi ze Sławna - Herwinowi Scheilowi: „Niedaleko muru znajdował się otwór w kierunku Bałtyku bunkier. Posiadał on na stronie stanowiska ogniowego działka kolejowego mur grubości ponad 2 m, a z boków i z góry otoczony był ścianą betonową, z dwoma otworami w kształcie kwadratu 5 - 6 m. wyglądało to jak wielka brama. Dalej z tyłu była 60 metrowa budowla, zbudowana pokryta drewnianym dachem. Za tą bramą znajdowało się pomieszczenie, które było następnego było oddzielone ścianą działową. To pomieszczenie było w całości wypełnione torfem. Do niego wykonywano próbne strzały. Po próbach specjalne urządzenie pompujące wydobywało torf i przenosiło do drugiej komory. Z pewnością wybierano z tej ściany torfu poszczególne odłamki, które inżynierzy poddawali dokładnej analizie, ale do tego nie mieliśmy wglądu. Naszym zadaniem była ciągła naprawa dachów uszkodzonych odłamkami”.

I ta wypowiedź nic nie znaczącego w wojennej machinie ucznia stolarza pozwala zrozumieć, dlaczego nieznane Darłowo zrobiło tak oszałamiającą karierę, że zaćmiło blask poligonu doświadczalnego

go Kruppa w Hillersleben, gdzie rozpoczęto pierwsze próby z największą armatą świata. Darłowski poligon zbudowano na... torfie, a był on niezbędny do konstruktorskich doświadczeń z superciężkimi pociskami. Do Hillersleben torf trzeba było dowozić - w Darłowie leżał w zasięgu ręki. I jak się okazało był niezbędny...

Królowa armat

Wydawać by się mogło, że ponad pół wieku po zakończeniu wojny, powiedziano na temat największej armaty wszechczasów już wszystko. Doczekała się ona po wojnie dość okazałej biblioteki, ale naukowcy ciągle ujawniają nowe szczegóły. Od jednego z historyków usłyszałam niedawno, że przez „Dorę” Hitler przegrał wojnę, bowiem pochłonęła ona ogromne miliony marek, których w ostatecznym efekcie zabrakło Wehrmachtowi, natomiast militarny sukces działa był co najmniej wątpliwy.

Dziecko Hitlera

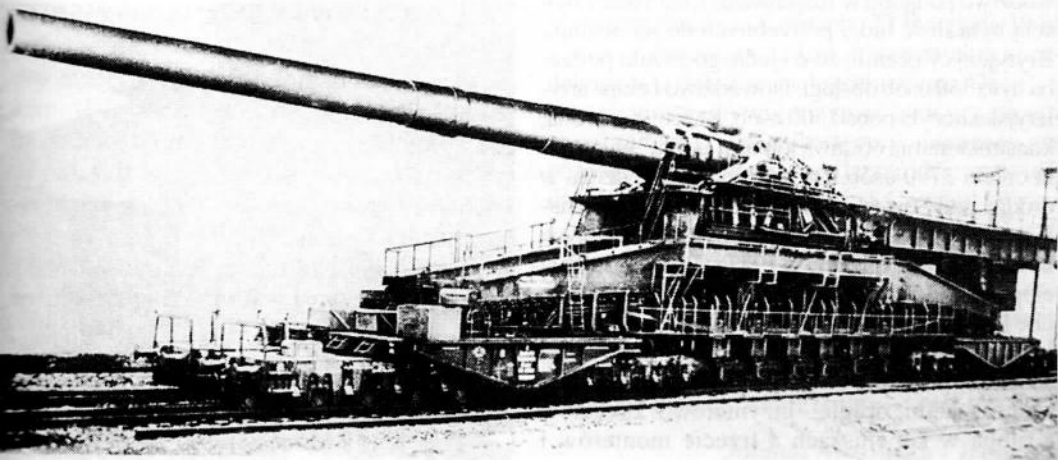
W zamieszczonym w 1990 r. ziemkowskim diariuszu, Mur z żelbetonu przeznaczonym dla przedwojennych mieszkańców Darłowa („Rügenwalder Jahrbuch 1990”) Karl Reuter napisał, że „Dora” była „dzieckiem” Hitlera, bowiem wszystko, co jej dotyczyło odbywało się na jego osobisty rozkaz - konstrukcja, produkcja, pierwsze próby, a wreszcie użycie pod Sewastopolem. Zainteresowanie Führera czasami wywoływało niezadowolone jego sztabu. Niemiecki historyk - Gerhard Taube opisał w 1991 r. („Deutsche Eisenbahn Geschütze”) kulisy pomysłu Hitlera żądającego od swoich generałów skierowania luf „Dory” na brytyjską twierdzę w Gibraltarze. „Właściwie działało to miało być gotowe w 1940 r. - pisze G. Taube - ale w konstrukcji płaszcza lufy były błędy konstrukcyjne, których

główny konstruktor - prof. Erich Müller nie zdążył usunąć. Nie umiano także rozwiązać kwestii transportu działa ważącego 1350 ton. Ponieważ czas nieubłaganie biegł naprzód, użycie potężnego działa na Zachodzie było już zbędne. Ku przerażeniu dowódców Hitler nakazał użycie działa przeciw twierdzy w Gibraltarze, bowiem tam można było osiągnąć jego najlepszy zasięg. Hitler absolutnie nie chciał słuchać opinii sztabu generalnego, który bezskutecznie przekonywał go, że transport działa przez całą Europę jest niewykonalny. Hitler jednak był tak uparty, że zlecił pod kryptonimem „Feliks” zbudowanie specjalnych torów. Wierzył, że Hiszpanie przepuszczą działa przez swoje terytorium, ponieważ mieli u siebie kolej o szerokim rozstawie szyn, a Franco ściśle z nim współpracował. Plan się nie udał, bowiem Hiszpania nie zgodziła się na przepuszczenie działa. Hitler był wściekły”.

Później do pasji doprowadziły go informacje o niepowodzeniach prób wielkiego działa na eksperymentalnym poligonie w Hillersleben. Ponieważ koszty horrendalnie rosły - Alfred Krupp zdecydował się przenieść działa o kalibrze 80 cm na poligon w Rügenwalde. I tu Hitler nie tracił go z oczu. Po raz pierwszy przyjechał do Darłowa na trzy dni w sierpniu 1941 r., kiedy na poligonie dokonywano pierwszych prób działa. Po raz drugi - 19 marca 1943 r., kiedy potężna ekipa filmowa towarzyszyła mu w lustracji tej tajnej jednostki. Zdjęcie Führera zrobione na tle gigantycznej „Dory” obiegło gazety, a po wojnie stało się standartową ilustracją historycznych podręczników.

Armata mamucia

Jak wyglądała „Dora”? Prezentuję ją czytelnikom w całej okazałości, jako reprodukcję z najnowszej, brytyjskiej publikacji „German Railroad Guns in action”. Skonstruowana przez prof. Ericha Müllera





Pocisk "Dory"

lera armata miała długość lufy ponad 32 m, mierzyła prawie 48 m długości, szeroka była na ponad 7 m, a jej wysokość przekraczała 11 m. Pocisk „Dory” ważył 7,1 tony a Brytyjczycy napisali, że wchodziła do niego cała beczka prochu. Ten kolos osiągał prędkość 600-800 m/s i przebijał grunt na głębokość 32 m, 8 metrowe ściany z żelbetonu i płyty stalowe o grubości ponad metra. Poruszał się na podwójnych, specjalnie zbudowanych torach kolejowych. Jak wielką osobliwością była konstrukcja „mamuciej armaty” (tak ją ochrzciło dowództwo poligonu w Rügenwalde), tak i osobliwością była ilość ludzi potrzebnych do jej obsługi. Brytyjczycy ocenili, że do jednego strzału potrzeba było 350 osób obsługi. Dowództwo i ekipa artyleryjska liczyła ponad 500 osób. Razem z ochroną, konstruktorami i obstawą lotniczą „Dora” wymagała opieki 3790 osób. Do zabezpieczenia działa w drodze pod Sewastopol użyto dodatkowo oddziałów rumuńskich. Na klatkach filmowych kręconych na darłowskim poligonie w 1943 r. pojawiła się cała ekipa odpowiedzialna za pracę „Dory”. Dziś trochę komicznie wygląda zestawienie trzech grup ludzi sfotografowanych na rampie kolejowej. Pierwsze pokazuje oficerów w czapkach z trzypimi czaszkami, drugie - inżynierów z zakładów Kruppa w kapeluszach a trzecie monterów i

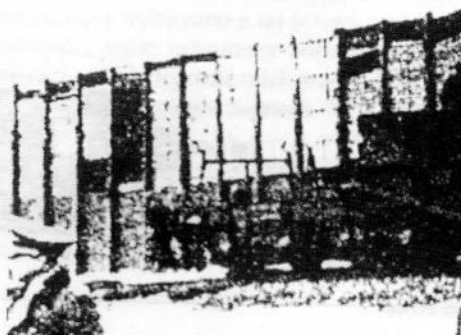
techników w czapkach z daszkiem. W obozu fotograf nie pokazał.

Wszyscy oni byli zatrudnieni w Darłowie w styczniu 1942r. Komendant jednostki - inżynier Robert Böhm napisał po wojnie wspomnienia, w których tak przedstawia swoich podwładnych: „Najpierw był sztab jednostki, której należał do sztab baterii, a tej z kolei obsada działa o działnia za jego montowanie i działanie. Było przydzielone specjalne komando inżynierów firmy Krupp, w ilości 20 osób. Istniała jeszcze była specjalna grupa ludzi zajmująca się obliczaniem danych po każdym strzale. Punkty obserwacyjne wyposażone były w najwcześniejsze urządzenia pracujące w poligonie, bowiem na normalnych aparatach nie można było ustalić odległości strzałów. Punkt techniczny ulokowany był w specjalnym budynku, który ustawiono w pobliżu strzelnic.

Pierwsza próba „Dory” odbyła się 25 lipca 1941 r. Obserwatorami byli najwięksi polscy artylerzyści Rzeszy. Gerhard Taube w swojej książce o działaniu kolejowych Rzeszy przedstawił ich reakcję na strzał pocisku: „Nawet najbogatych i najbardziej wytrawni eksperci zbrojeniowi popadali na kolana ze strachu. Wszyscy zebrani zostali koczowniczo, nie zniszczone. Cztery kilometry od miejsc



Hitler wizytuje "Dorę"



strzału były koszary – powypadały tam okna i potwierały się drzwi. Dookoła działa były ustawione wysokie osłony z blachy falistej. Po strzale rozsypany jak domki z kart. Ale sama armata wyszła z próby nieuszkodzona. Zawiodły tylko niektóre instalacje elektryczne firmy Siemens. Od 25 listopada do 5 grudnia wykonano 8 prób. Jeżeli chodzi o odległość strzału wahała się ona między 18,5 km a 37,2 km.

Kiedy „Dora” znajdowała się już na darłowskim poligonie, w zakładach Kruppa w Eisenach trwał montaż drugiego giganta (kaliber 80 cm) „Ciężkiego Gustawa II”, który dokonał pierwszego próbnego strzału na poligonie w Hillersleben 8 czerwca 1942 r. On także trafił do Rügenwalde (w lutym 1943 r.), ale nigdy nie został użyty w boju. Koncern Kruppa zakończył również projekty trzeciego działa - „Długiego Gustawa” (kaliber 52 cm), ale zmontowane działo nie opuściło hal fabrycznych. Zbombardowano je 27 lutego 1943 r. „Długi Gustaw” leżał pod gruzami hali fabrycznej, za której budowę Alfred Krupp zapłacił w 1935 r. ponad 10 mln marek.

Krwawy debiut

5 kwietnia 1942 r. komendant darłowskiej jednostki - Robert Böhn - otrzymał od gen. Haldera osobisty rozkaz Führera nakazujący mu przewiezienie działa na Krym. Transport armaty pod Bachczy-

saraj odbywał się trzema specjalnymi pociągami. Budowa stanowiska ogniowego trwała 5 tygodni. Pociągi z częściami stały pod Symferopolem od 25 kwietnia do 26 maja 1942r. Wreszcie gigant, do uruchomienia którego potrzeba było ponad 5 tysięcy ludzi, stanął gotów do strzału. 5 czerwca około 6 rano padł pierwszy strzał. Historycy ostrzeleniu Sewastopola poświęcili tak dużo uwagi, że nie będą nudzić czytelników znanymi faktami. Chciałabym natomiast przedstawić nieznaną relację Matjō Brülla, Belga powołanego do Wehrmachtu, który po wojnie zawarzył swoje wspomnienia Karlowi Reuterowi. Matjō Brüll miał w książeczce wojskowej wpisaną przynależność do baterii 749, a więc do obsługi artyleryjskiej „Dory” pod Sewastopolem. Wspominał: "Na głęboko zbunkrowany pod ziemią Centralny Magazyn Amunicji ZSRR wystrzelono 9 pocisków pancernych. Z wieżyczek widzieliśmy potężny słup ognia, strzelający wysoko w górę. Później stwierdzono, że „Dora” zniszczyła magazyn leżący ponad 30 m. pod ziemią!". 1 lipca 1942r. Sewastopol znalazł się w ręku Niemców. Natychmiast przyszedł rozkaz rozmontowania działa i przewiezienia do Leningradu. Jednakże, gdy działo tam dojechało, nie było możliwości sensownego użycia. Powstało natomiast niebezpieczeństwo, że może wpaść w ręce Rosjan. Rozporządzono więc zdemontowanie i przewiezienie „Dory” do Darłowa. Od tej pory jej, ani „Gustawa II”, nigdy nie użyto. W styczniu 1945 r. pułkownik Heims otrzymał rozkaz zniszczenia strzelnicy w Darłowie. Dla obydwu dział zaczęła się wariacka jazda przez Niemcy. Dla „Dory” zakończyła się ona w Ober - Lichtenau, dla „Gustawa II” w Grafenöhr - w kwietniu 1945r. oba działa wysadzono w powietrze. Tak zakończyła się historia królowej armat, ale już po wojnie darłowianie dorobili jej romantyczny szczegół, powtarzany od początku lat 60 w wielu popularnych publikacjach. Otóż, według koszalińskiego historyka, Mariana Czernerera, 23 listopada 1943 r. z kasy pancernej darłowskiego bunkra skradziono całą dokumentację techniczną „Dory”, a wartownicy i główny inżynier budowy stanęli przed sądem. Niestety, historycy niemieccy nie potwierdzają tej wersji wydarzeń. Nie potwierdza jej dziś także sam Marian Czerner. W rzeczywistości bowiem cała dokumentacja „Dory” trafiła do Brytyjczyków, którzy zajęli w 1945 r. zakłady Kruppa. Do dziś znajduje się ona jako eksponat w londyńskim Imperial War Museum. Tam także jest kopia dokumentalnego filmu z Darłowa, którego bohaterem jest „Dora” i jej duchowy ojciec - Adolf Hitler.

Wettlingów

Kiedy jesienią 1944 roku w okolicach zamku Moritzburg w Saksonii pojawiły się pierwsze fale uchodźców stało się jasne, iż należało się liczyć z opanowaniem tych terenów przez Armię Radziecką.

Książę Ernst Heinrich von Sachsen nie miał złudzeń – zarówno on jak i jego rodzina – wywodząca się ze starego arystokratycznego rodu bez wątpienia zostałyby zaliczona do „wrogów klasowych”, zaś gromadzony przez wieki majątek zostałby potraktowany jako zdobycz wojenna.

A nie był to mały majątek.

Nie tylko w złocie czy papierach wartościowych ale także zgromadzony w unikalnych dziełach sztuki.

Nalot dywanowy, który zniszczył Drezno, zrównał z ziemią także miejską willę Wettlingów. A właśnie w niej - w skarbcu ukryta była korona Ludwika Świętego - jak był nazywany za swoich czasów Ludwik IX, król Francji (panował w latach 1226-1270). Była to tzw. Korona Wotywna. Jakimś cudem korona przetrwała nalot. Należy przypuszczać, iż opuszczając Moritzburg książę Ernst Heinrich w lutym 1945r. zabrał ją ze sobą.

Nie był jednak w stanie zabrać wszystkich dóbr zgromadzonych w zamku, zwłaszcza zastaw stołowych i srebro zamkowych.

Gromadzone przez wieki, stanowiły przepiękny zbiór talerzy srebrnych i cynowych, cerami-



**Zamek Moritzburg
w pobliżu którego
ukryto skarb Wettlingów**



Skarb

ki, porcelany, kielichów, obrusów i serwet.

Kolekcja ta była jedną z najstarszych w Saksonii - pierwsze zapisy mówią o jej istnieniu już w roku 1443.

Pierwszy inwentarz zbioru pochodzi z 1612 roku. Po roku 1723 do kolekcji dołączono komplet sreber Augusta Mocnego. Należały do najcenniejszych - zostały wykonane na jego zlecenie w Augsburgu - ówczesnym centrum wyrobu artystycznych pozłacanych sreber.

Z czasem zbiory zastawy stołowej Wettlingów stały się znane w całych Niemczech - w XIX-tym wieku część z nich można było oglądać w przeznaczonych na wystawę komnacie. Z czasem część kolekcji została rozprzedana.

Losy drugiej wojny światowej były już przesądzone. Thumy uchodźców, przemieszczające się oddziały wojska i SS, brak paliwa i środków transportu zmusiły księcia Ernsta Heinricha von Sachsen do podjęcia decyzji o ukryciu sreber w pobliżu Zamku.

Prace nad ukryciem prowadzili także synowie księcia: Timo, Dedo i Gero oraz... pracujący w majątku jeniec francuski.

Całość sreber i porcelany zapakowano do 40 skrzyń.

Dedo i Gero wykopali w parku pałacowym - w części zwanej ogrodem zoologicznym sporej wielkości dół - ziemię z wykopu wywożono ciężarówką w odległy rejon parku.

Skrzynie ładowano po 6 - 8 sztuk na ciężarówkę i obaj synowie księcia wywozili je po ciemku do parku, po czym umieszczali w dole.

Na końcu starannie zamaskowano wszelkie ślady robót.

O miejscu złożenia skarbu poinformowano jedynie leśniczego majątku - Gottharda Mandela - chodziło o to, by nie odkry-



Hanno Vollsack z wykrywaczem i przyjaciółką

to depozytu podczas przypadkowych prac leśnych.

W dwa lata po zakończeniu działań wojennych w zamku Moritzburg rozpoczęto tworzenie muzeum.

Jednocześnie specjalne oddziały NKWD i rosyjskiego wojska prowadziły nadal inten-

sywne prace nad „zabezpieczeniem” dóbr materialnych i kulturowych na zdobywanych terenach.

Częstym gościem w zamku, a właściwie u zarządzającej zamkiem dawnej sekretarki księcia - Matyldy Rudert - był płk. Prokopiuk - szef NKWD na całą Saksonię. Prawdopodobnie to od niej właśnie Prokopiuk usłyszał o zakopanym w parku skarbie.

Nadleśniczy Gotthardt Mandel w czerwcu 1947 roku trafił przed oblicze Prokopiuka. Wybór był prosty - albo wyjawi miejsce ukrycia skarbu - albo będzie mógł na zawsze pożegnać się z rodziną.

Wkrótce na ściółce leśnej w parku zamkowym rosyjscy żołnierze zaczęli układać wydobyte z ziemi srebra, porcelanę i sztućce...

Skarb pojechał do Moskwy. Otwarte jednak pozostało pytanie, czy znaleziono wszystkie ukryte dobra. Już wtedy, w 1947 roku istniały co do tego pewne podejrzenia.



Gotycki krzyż w domu znalazcy



z dzieciństwa, iż być może Rosjanie nie znaleźli wszystkiego.

Do zbadania wytypował fragment lasu bardzo podobnie ukształtowany jak ten, w którym znaleziono owe 40 skrzyń.

Wychodził z założenia, że miejsce ukrycia musi być możliwe do odnalezienia nawet po latach - stąd odpadały łąki czy jednorazowo ukształtowane fragmenty lasu.

Nie powinno być też np. żadnych oznaczeń na drzewach, tak

większał dziurę, aż w pewnym momencie wyciągnął z ziemi poślaczany dzbanek! Przerażony tym, że skarb jest dużo większy niż mógł się spodziewać, zasyłał wykop i zamaskował go, postanawiając wrócić w to miejsce ze swoją przyjaciółką Claudią Marschner.

Wrócili na to miejsce wieczorem, z odpowiednimi do zabrania znaleziska torbami i plecakami.

Po przekopaniu terenu znaleźli prawie sto elementów skarbu -



Oficjalna już eksploracja znaleziska

Trzydziestojednoletni Hanno Vollsack w 1996 roku pracował jako kierownik pocztowy, jednak w wolnych chwilach jego pasją było szukanie skarbów.

Podobno jeden z pierwszych swoich wykrywaczy metali kupił w jeleniogórskiej firmie MICP. Jednak tego dnia - 2 października - miał w swoim trabancie amerykański wykrywacz za 800 marek.

Oczywiście znał wszystkie ważniejsze fakty opisane w książce „Srebra Wettlingów”, a zwłaszcza zdanie skierowane przez jednego z synów księcia do jednego ze swoich przyjaciół

by nikt obcy nie mógł dostać się do skarbu. Miejsce powinno być też dobrane w taki sposób, by zabezpieczało ukryte dobra przez zalaniem wodą i wilgocią.

Tego dnia Hanno Vollsack sprawdzał systematycznie teren odległy o około 300 metrów od dawnego pawilonu myśliwskiego. W mniej więcej podobnej odległości od pawilonu znaleźli Rosjanie 40 skrzyń.

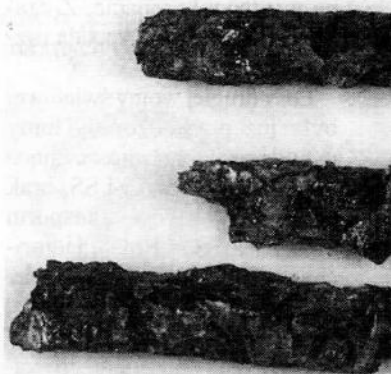
Po sześciu godzinach badań, w obniżeniu terenu, detektor zmienił ton na wysoki... Podczas kopania saperką część gruntu zapadła się. Hanno powoli po-

w ich małym mieszkaniu w Dreźnie powstało małe muzeum.

A były to rzeczy najwyższej klasy!

Byli pewni, że znaleźli resztę ukrytego skarbu Wettlingów. I to tylko zawartość jednej skrzyni - wykrywacz bowiem wskazywał, iż w ziemi znajduje się ich jeszcze więcej...

Ogrom znaleziska przeraził Hanno Vollsacka. W galerii dreźnieńskiej jeszcze raz przyjrzeni się wystawionym resztkom dawnej zastawy zamku Moritzburg. Kilka dni później, wzięwszy ze sobą kilka elementów znaleziska od-



wiedzieli dyrektora muzeum „Grüne Gewölbe” dr Dricka Syndramma. Teren znaleziska został błyskawicznie zabezpieczony i do pracy przystąpili zawodowi archeolodzy.

Już wkrótce okazało się, iż jest jeszcze co najmniej jedna skrzynia zawierająca najcenniejsze, pozłacane elementy zastawy stołowej.

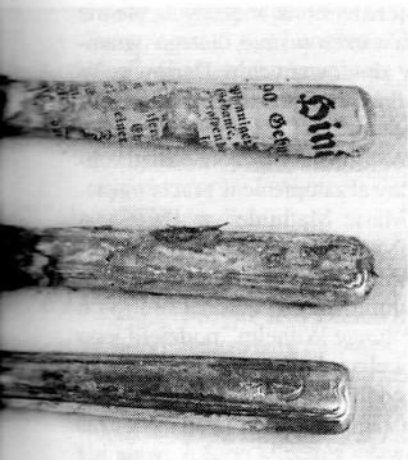
Skrzynia odnaleziona przez poszukiwacza skarbów miała wymiary 92x53 cm i wysokość

25 cm, zabezpieczona była papą, a wszystkie elementy skarbu zawinięte były w papier lub gazety. Druga skrzynia, odkopana przez archeologów, miała rozmiary 56x39x35 cm, zaś trzecia 14x12x8 cm - było to właściwie pudełko po cygarach, w którym znajdowała się kolekcja monet. Całość była zakopana w dole metrowej głębokości.

Już wkrótce wiadomość o znalezisku dotarła do prasy. Podobno za informację o nazwi-

skatalogowany. Umieszczono go w drezdeńskim „Grüne Gewölbe” zaś jego wartość oceniono na... dwadzieścia milionów marek!

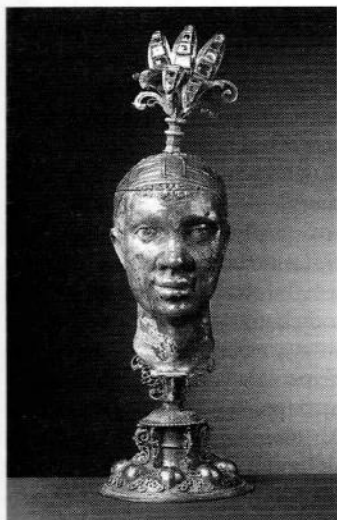
Ukazało się sporo artykułów i filmów na temat znaleziska (na ich podstawie powstało to opracowanie) ale nie udało się do końca ustalić losów znalazców skarbu - Hanno Vollsacka i jego towarzyszkę Claudii Marschner. Spekulowano na temat ewentualnego znaleźnego, jak też o



Wydobyte skarby



Srebro znalezione przez Rosjan



skach znalazców dawano 25 tysięcy marek...

W międzyczasie nawiązano kontakt z żyjącymi w Kanadzie synami Księcia. Już wkrótce przekazali oni do muzeum szkic precyzujący gdzie zostały zakopane zamkowe skarby - owe 40 skrzyń wydobytych przez Rosjan oraz trzy skrzynie właśnie odnalezione. O ich istnieniu wiedzieli jedynie Dedo i Gero, którzy ukryli je sami, nikogo nie informując o miejscu wytypowanym do zakopania.

Wydobyty z ziemi skarb został fachowo zakonserwowany i

wniosku prokuratora o pociągnięciu ich do odpowiedzialności.

W wypowiedzi przed kamerą jeden ze znanych niemieckich poszukiwaczy stwierdził nawet: „Szukać można. Można chodzić po lasach i "buczeć" sobie wykrywaczem. Tylko znaleźć nie wolno...”

Skąd my to znamy?

Oprac: Bogusław Wróbel

Zdjęcia pochodzą z prasy niemieckiej i książki „Skarb Wetlingów”.

St. Georgen

Podziemne zakłady Meserchmidta w St. Georgen w Austrii nosiły oznaczenie kodowe „B8” i kryptonim „Bergkristall” - Kryształ Górski.

Przeznaczone były do produkcji taśmowej kompletnych kadłubów samolotów.

Drażenie sztolni rozpoczęto w marcu 1944 r; do 1 maja 1945 r. wyprodukowano tam 987 samolotów. Zakłady zlokalizowano w dolinie rzeki Danube w starych oligoceńskich wzgórzach zbudowanych z piaskowca. Wstępne badania wykazały, iż piaskowiec jest tam suchy i w łatwy sposób daje się obrabiać.

Wydrążono 19 tuneli głównych o rozmiarach 6 m na 4,6 m i długości około 250 m, oraz poprzeczne tunele łączące.

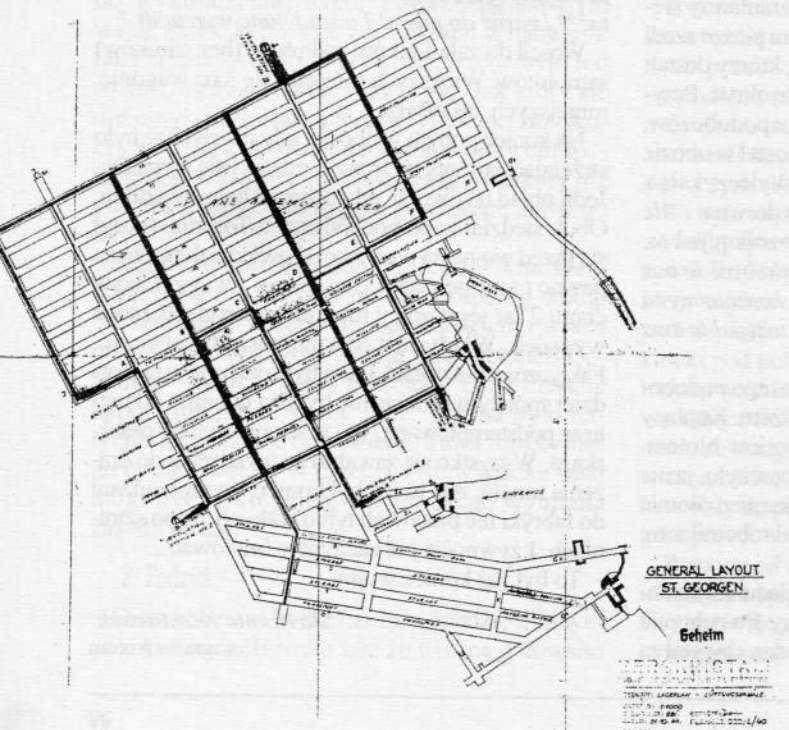
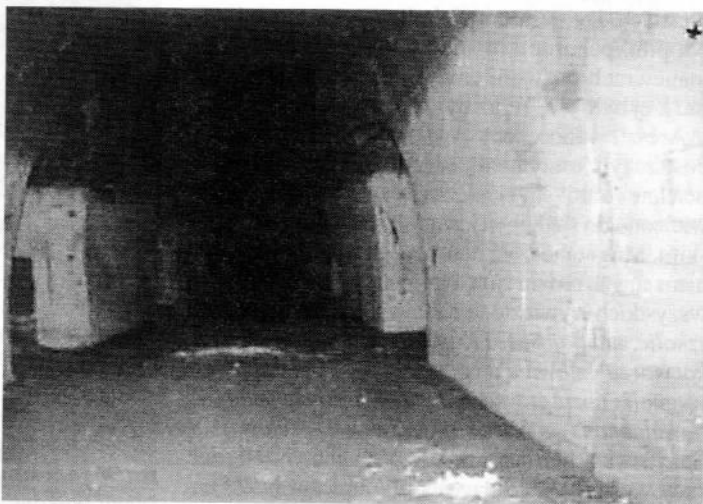
Cała fabryka miała powierzchnię prawie 50 tysięcy m².

Do trzech sztolni doprowadzone były pojedyncze tory kolejki.

Większość tuneli została wykuta i zagospodarowana do końca marca 1945 roku.

Technologia budowy była w

przypadku wszystkich tuneli taka sama: najpierw wykuwany był tunel pilotowy na poziomie późniejszej podstawy tunelu, następnie drażono tunel górny - ponad pilotowym - sięgający stropu tunelu finalnego.



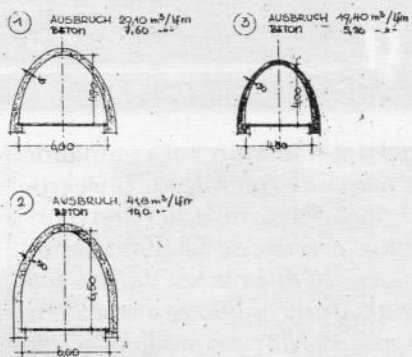
Później pozostało już tylko przebicie stropu między nimi. Tunele drażono przy pomocy 9 kilogramowych młotów pneumatycznych, zasilanych ciśnieniem 6 atmosfer.

Nie stosowano w przypadku tego typu skał metody wybuchowej. Urobek z przodka trafiał na taśmociąg umiejscowiony w dolnym, pilotowym tunelu i po wywiezieniu go na zewnątrz przy pomocy ciężarówek był składowany w odległości około 2 km od obiektu.

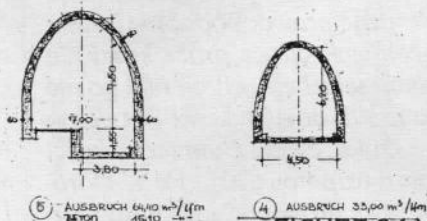
Podczas kucia tunele były wentylowane powietrzem dostarczonym 12-calową rurą.

Najpierw wykuwano jedną stronę tunelu i ją betonowano - następnie drugą stronę. Do betonowania używany był mocno wiążący cement Portland. Mieszankę betonową wyrabiano

PROFILE OHNE GLEIS



PROFILE MIT GLEIS



TUNNEL SECTIONS
ST. GEORGEN

FIGURE 2 (G)

VORHABEN
BERGKRISTALL
28.7.14 - PLAN 322/1202

przez około pięć minut. Woda była dostarczana z rzeki Danube. Szalunki wykonywane były w ciągu trzech godzin - najpierw obudowywano ściany boczne, a następnie górne. Beton pompowany był 7-calowymi rurami na dystans około stu pięćdziesięciu metrów - na większe odległości stosowano stacje przepompowe lub małe betoniarnie umieszczone w tunelu. Innym sposobem było dowiezienie betonu wózkami górniczymi.

Posadzka tunelu miała grubość betonu około 30 cm.

W przypadku tego obiektu problemy odwodnienia były nieistotne - poziom wody gruntowej znajdował się około 4 m poniżej poziomu tuneli i jedynie na jednym odcinku następowało przesiąkanie wody ze stropu.

Była to jedna z niewielu podziemnych fabryk posiadających własną oczyszczalnię ścieków - składała się ona ze stacji pomp, odstożników i stacji uzdatniania. Ogrzewanie i wentylacja były dostarczone przez firmę „Rudolf Otto Meyer” ze Stuttgartu.

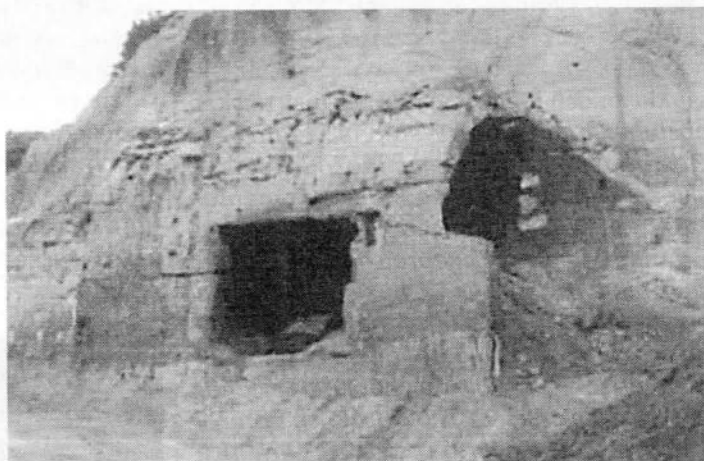
Zakład miał centralną stację pięciu wentylatorów o wydajności każdy 42 tysiące m³/h.

Zasilanie energetyczne było doprowadzone linią 10 KV z Linzu i Mauthausen i obniżane na stacji transportowej do 380/220 V. Planowane było wybudowanie własnej elektrowni fabrycznej.

Łącznie na budowie zatrudnionych było 6600 osób. Pod koniec wojny jej powierzchnia podziemna wynosiła prawie 5 hektarów!

Podziemna fabryka w St. Georgen była jedną z najnowocześniejszych w ówczesnych Niemczech. Może to dobrze, że nie została nigdy w całości uruchomiona...

Bis



Stan obecny fabryki w St. Georgen. fot. Rudolf Haunschmied





Pałac w Sławie, który Himmler wybrał na swoją siedzibę...

Tajemnice Sławy

Sława to urocze miasteczko w dawnym województwie zielonogórskim położone nad jeziorem o tej samej nazwie i rzeczką Czernicą.

Już w najdawniejszych znanych zapiskach z tamtego terenu wspomina się o osadzie handlowej leżącej na pograniczu Śląska i Wielkopolski. W 1312 roku osada ta otrzymała prawa miejskie. Z biegiem wieków dzieliła losy całej ziemi głogowskiej - znajdowała się zarówno pod panowaniem polskim jak też czeskim i pruskim...

Od kilkudziesięciu lat była znanym ośrodkiem sportów wodnych; miejscowością letniskową i wypoczynkową.

Dopiero lata II wojny światowej zmieniły sielskie oblicze miasta. Przepiękny, pochodzący z 1735 roku pałac obrał na swoją siedzibę Heinrich Himmler!

Także tutaj zostały umiejscowione dwa podobozы kobiece obozu koncentracyjnego Gross Rosen... Jak dotąd o tych latach i tej historii niewiele było wiadomo

ARCHIWUM HIMMLERA

Emocje wzbudzają zwłaszcza przeniesione z Berlina do sławskiego pałacu w czasie ostatniej wojny (prawdopodobnie w 1944r.) ogromne księgozbiory. O losach ich decydował specjalnie utworzony przez Heinricha Himmlera w Głównym Urzędzie Bezpieczeństwa Rzeszy (RSHA) Departament VII - d/s Ideologii (RSHA Amt VII). W zaciśniętym przed nalotami bombowymi aliantów. Nie jest do końca jasne, dlaczego dla funkcjonariuszy niemieckiej służby bezpieczeństwa te książki i dokumenty przedstawiały taką wartość. W skład co najmniej stu tysięcy jednostek archiwalnych wchodziły przede wszystkim zarekwirowane przez Gestapo i SS tajne dokumenty głównie niemieckich łóż masonskich. Resztę stanowiły kartoteki adresowe dygnitarzy Rzeszy, osób inwigilowanych, opracowania z dziedziny teologii, pogranicza nauki (np. o egzorcyzmach, inkwizycji), judaiki oraz zbiory polskich archiwów i bibliotek. Całość spakowana w skrzyniach ustawionych w pałacowych komnatach i korytarzach doczekała końca wojny.

W latach 1945-46 pracownicy Uniwersytetu Poznańskiego pod kierunkiem dr Ludwika Gocla, przewieźli całość zbiorów do Poznania. Możliwe, że nieliczne woluminy trafiły do podobnych instytucji np. Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Warto wspomnieć, że przed, w trakcie i po wywozie interesowali się nimi funkcjonariusze Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego. Prawdopodobnie poszukiwali danych osobowych polskich polityków, inteligencji, przemysłowców, wojskowych z lat międzywojennych, a możliwe, że także działaczy okresu okupacji, zwłaszcza podziemia i kolaborantów. Materiały o tej tematyce konfiskowano.

Krańcowa informacja o rozproszeniu w Sławie części zbiorów wydawały się początkowo czystą fantazją. Jednakże znalezienie poza pałacem już w 1945 r. „Poufnego Memoriału Niemieckiego z roku 1937 o położeniu powiatu głogowskiego”, w 1990r. pięciu albumów autorstwa Rabina Salomonskiego z 500 unikalnymi zdjęciami żydostwa niemieckiego z I wojny światowej, czy imponującej rozmiarami „Księgi Adresowej Polski i Wolnego Miasta Gdańska...” z 1928 r.; pozwalało twierdzić, że zbiory przeniesione ze Sławy do Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu są niekompletne. Zresztą przeleżały one tam w zapomnieniu (swego czasu utajnione) aż do lat 80-tych, kiedy to podjęto przełomową decyzję o ich skatalogowaniu.



Dawny gabinet Himmlera



Dokumentów Himmlera nikt nie będzie czytał jeszcze przez kilka miesięcy, aż do opracowania ich na mikrofilmach.

Wiosną 1998r. poproszono mnie abym przejrzał zawartość poniemieckiego budynku mieszkalnego w Sławie przed generalnym remontem. Na strychu, wśród licznych bezwartościowych rupieci, natrafiłem na niepozornie wyglądające karty (blisko 600 szt). Były okurzone, zwilgotniałe - niektóre pokryte pleśnią. Nie nadawały się wówczas nawet na rozpałkę w piecu. Początkowo sądziłem, że jest to fragment zwykłej kartoteki biblioteczej. Jednakże w trakcie ich osuszania i oczyszczania, zauważyłem w lewym dolnym rogu sygnatury Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy oraz Gestapo! W międzyczasie ustaliłem, że w domu tym zaraz po wojnie zamieszkiwała osoba pracująca w pałacu sławskim. O znalezisku powiadomiłem pracowników Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu, uznając tą insty-

Karty z adnotacjami dotyczącymi zbrodniarzy hitlerowskich: dr Hansa Franka - Reichsrechtsführera, Generalnego Gubernatora części polskich ziem okupowanych tzw. Generalnej Gubernii oraz dr Arthura Seyssa-Inquarta - Gruppenführera SS m.in. Komisarza Rzeszy w okupowanej Holandii.

Generalgouvernement		Krakau-Burg	
Der Generalgouverneur: Reichsminister Dr. Frank		1. NS. Jahrb. 1942 S. 315	
		2. Jahrb. f. Aus wärtige Poli tik 1941 S. 406	
Reichskommissar f. d. niederländischen Gebiete		Den Haag Plein 23	
Reichskommissar: Dr. Seyß-Inquart		NS. Jahrb. 1942 S. 315	

Informacje o Konsulu Rzeszy H. Tiedemannie (współtwórcy antypolskiej Hekaty) oraz o referencie Fr. Präs. Seydlu - specjalście d/s egzorcyzmów tzn. zaklęć mających przewyciężyć wpływ złych mocy np. szatana.

Fr. Präs. Seydl		Emma	
		Wien	
Referentin der Exerzitionshäuser.		Jahresbericht des Exerzitions- werkes der Erz- bischofs Wien 1937.	
S. A. 1000. 1. M			
Klass:	Grnz		
Name:	von Tiedemann, Helmut		
Datum:	12. 10. 32		
Titel, Firma:	Konsul des Deutschen Reiches		
Klassifizierung:	Diplomat		
Ausgabe:	April 1934		
Abkürz. / Intern. Kennz.			

tucję za najbardziej kompetentną do przejęcia dokumentacji i fachowego jej opracowania. Tak też się stało. W lipcu ubiegłego roku karty wzbogaciły zasoby uniwersyteckie.

Co dotychczas ustaliłem? Wszystkie karty pochodzą z okresu międzywojennego oraz II wojny światowej (do 1943 r.). Są na nich zestawienia:

- adresów duchowieństwa, inteligencji, finansjery, przemysłowców, dyplomatów, wysokich rangą urzędników, funkcjonariuszy NSDAP i dowódców armii III Rzeszy,

- członków masonerii niemieckiej, austriackiej, hiszpańskiej i francuskiej, ze stopniami wtajemniczenia,

- krótkich recenzji opracowań z dziedziny teologii, czystości rasy ludzkiej itp.

W większości tekst napisano maszyną, pozostałe wypełniono odręcznie (piórem). Przeważająca ilość informacji dotyczyła obywateli dużych miast austriackich i niemieckich - tylko nieliczne odnosiły się do Dolnoślązaków - głównie legniczan i wro-

clawian. Kilkadziesiąt kart pozbawionych adnotacji (czystych) może sugerować odnalezienie końcówki zbioru. Możliwe, że właśnie te leżące na wierzchu w jakimś pałacowym zakamarku nie wzbudziły zainteresowania ludzi dokonujących po wojnie pośpiesznej inwentaryzacji. Zabezpieczył je wspomniany sławianin, dobrze orientujący się w „ciężarze gatunkowym” dokumentacji i ewentualnych kłopotach z jej ujawnienia (część osób figurująca na niej wówczas żyła!). Z czasem zapomniane, przeleżały pół wieku; ale co najważniejsze - ocalały! Jaka jest wartość historyczna tego znaleziska?

Żmudna praca inwentaryzacyjna, zbliża się ku końcowi. Należy sądzić, że dzięki zapałowi uznanego specjalistów Biblioteki Uniwersyteckiej - jej dyrektora dr Artura Jazdona, Kustosza Zbiorów Masońskich mgr Andrzeja Karpowicza oraz innych oddanych sprawie pracowników, niebawem poznamy całą prawdę o tajemniczych księgozbiorach...

Ale tajemnice Sławy to nie tylko biblioteka Himmlera.

U-BOOTY W JEZIORZE SŁAWSKIM

fakty, czy mity?

Co pewien czas powraca w te rejony opowieść, która z biegiem lat urosła już do legendy, że podczas II wojny światowej po Jeziorze Sławskim pływały niemieckie okręty podwodne. Sam dotychczas uważałem to za nieprawdopodobne. Obecnie przyczylam się do opinii, że całkowicie tej hipotezy wykluczyć się nie da, gdyż...

U dolnośląskich źródeł

Podczas wojny, produkcję Zakładów Konstruktoryjnych Stalowych i Budowy Wagonów G. Beuchel SA w Zielonej Górze - nadzorował Główny Urząd Bezpieczeństwa Rzeszy (RSHA). W fabryce wytwarzano m.in. opancerzone pojazdy pływające i gąsienicowe oraz płyty pancerne dla niemieckiego Rejonu Umocnionego i Wału Atlantyckiego. W lutym 1942 r. uruchomiono produkcję sztywnych kadłubów łodzi podwodnych średniej klasy - U II, sprawdzających się na wszystkich morzach np. Bałtyku. Surowiec wyjściowy do U-bootów dostarczano z nowosolnickiej huty „Krausewerk” - Odrą do Cigacic.

Tam w porcie rzeczynym po przeładunku z barek i platformy samochodowe, materiał dowożony drogą lądową do Zielonej Góry (ok. 15 km). W Beuchelcie wykonywano elementy kadłubów, które poruszały tą samą drogą przez Cigacice w górę rzeki, jednak już dalej - bo do Głogowa. W głogowskiej stoczni Kriegsmarine (filii Beucheltha), montowano kadłuby i wyposażały je w silnik. Te



Jedna z zatok Jeziora Sławskiego - Miejska.

już „samodzielnie” płynęły w dół Odry do Szczecina, gdzie po uzbrojeniu przechodziły ostatni przegląd techniczny przed „chrztem bojowym”. Sukcesy odniesione w 1942 r. przez okręty podwodne propaganda goebbelsowska określiła „rokiem U-bootów” („U-bootsjahr”). Do 1944 r. w Beuchelcie zbudowano około 270 egzemplarzy kadłubów okrętu typu U II.

O jeziorze zwanym niegdys „Sławskim Morzem”

W głogowskiej stoczni... „wykonywano (...) kadłuby U-bootów, które następnie poddawano próbom wytrzymałościowym na Jeziorze Sławskim”. (Gaz. Lubuska nr 175/92). - Czy wskazane miejsca testów jest wiarygodne? Poznajmy kilka niezbędnych informacji o specyfice jeziora i jego okolicy.

Zbiornik wodny w mezoregionie Pojezierza Sławskiego, jest pochodzenia polodowcowego i ma kształt rynny. Należy do większych tego typu akwenów w

U-II spławiany rzeką...





U-II w transporcie drogowym...



U-II już na morzu...

pasie zachodniej Polski. Powierzchnia jego wynosi 828 ha (w tym wyspy - 10,6 ha), dł. 9,2 km, szer. do 1,6 km, śred. głęb. 5,2 m/max. 12,3, linia brzegowa 27,3 km. Przez całą wojnę, północna część głogowskiego z dużymi kompleksami leśnymi, jeziorami i wsiami - nie była celem nalotów alianckich.

Zatem bezpieczne miejsce doświadczeń?

Nie można całkowicie wykluczyć sporadycznych doświadczeń na Jeziorze Sławskim wytrzymałości prototypów U-boota. Badania kolejnych egzemplarzy modelu wdrożonego do seryjnej produkcji, nie wchodziły w rachubę m.in. ze względu na wyjątkowo kłopotliwą spedycję (w obie strony) i jej niemałe koszty. Założony, że transport odbywałby się linią kolejową (wątpliwe, by zwykłymi drogami) z Głogowa do Sławy - około 30 km. Nieżyjący od kilku lat zawiadowca stacji w Lipinkach (ostatniej przed Sławą), widział kilkakrotnie wagony niskopodwoziowe z ładunkiem dłużycowym, których docelową stacją była Sława. Zastrzegł się jednak, iż zawartości nie mógł zobaczyć z racji okrywających ją plandek maskujących oraz eskorty wojska. W Sławie, po odłączeniu składu, przypuszczalnie dźwigiem kolejowym

przenoszono kadłub na platformę samochodową. Po przewiezieniu konstrukcji nad jezioro (około 3 km), wodowano ją na wysokości bazy Hitler jugend (o której poniżej). Po dokonaniu badań, transport powrotny miał przebiegać tym samym szlakiem. Nasuwają się jednak zasadnicze pytania: na czym polegał tak naprawdę ten test i czy nie można było go przeprowadzić w dokach stoczni lub na jakimś odcinku Odry? Ponadto biorąc pod uwagę choćby kilkudziesięciu metrową długość i parometrową wysokość kadłuba U-boota, swobodne pływanie tych jednostek lub próbné zanurzenie w Jeziorze Sławskim (przy średniej głęb. akwenu 5,2 m) - jest co najmniej dyskusyjne!

Przyszli marynarze admirala Karla Dönitza.

W okresie międzywojennym nad Jeziorze Sławskim powstało między innymi schronisko młodzieżowe. Składało się ono z przystani z mołem do cumowania, sporego hangaru do przechowywania sprzętu wodnego oraz budynku (tzw. kapitanatu) mieszczącego sypialnie, pomieszczenia gospodarcze i węzeł sanitarny. Później w tej niepozornej bazie (uzupełnionej przejętymi od Obozu Służby Pracy zabudowaniami mieszkalnymi) chłopcy 14-18 letni przechodzili intensywne szkolenie w ramach przysposobienia morskiego - Marine Hitlerjugend. Można zatem wysunąć kolejną hipotezę o kursach HJ nie tylko na żaglówkach i łodziach wiosłowych. Na miejscu osławiano chłopców z „widokiem” i zasadami działania okrętu podwodnego np. klasy średniej, małej lub lilipuciej. Z pewnością fikcją są opowieści o specjalnie pogłębionym dnie - rowie jeziora (istniejący uskok jest wytworem sił natury), dzięki któremu miały pływać tam te jednostki, czy też leżącym wraku jednej z nich.

Reasumując...

Po wojnie część kadłubów U II znaleziono na terenie zielonogórskich zakładów i w porcie w Cigacicach. Z kolei w stoczni Kriegsmarine w Głogowie, Rosjanie przejęli „gotowe do wyjścia” kadłuby. Niestety nad Jeziorze Sławskim ani w jego wodach nie odnaleziono jak dotychczas żadnego śladu bytności okrętów podwodnych.

Zbliżając się ku końcówce moich rozważań, czas na podsumowanie. Faktami są kolejne miejsca montażu U-bootów II oraz istnienie nad jeziorem ośrodka Marine HJ. Nadal hipotezami - testy kadłubów na Jeziorze Sławskim, czy szkolenie chłopców na łodzi podwodnej. Mam nadzieję, że ktoś z Czytelników podejmie ten temat i rozwiąże choć jedną z opisanych tajemnic.

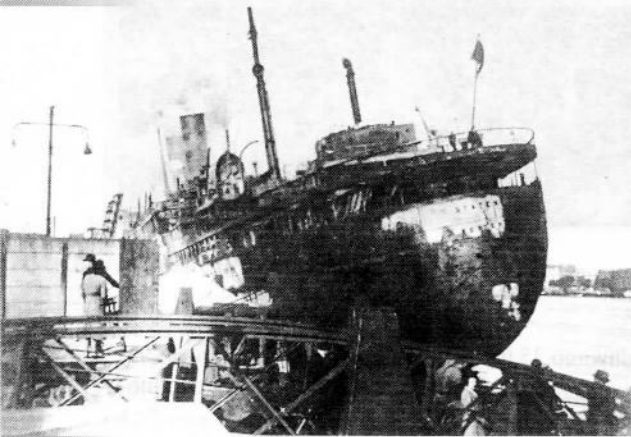
Artur Pacyga

Zagadki Dar

Tajemnicze betonowe statki

Spokojne dziś Darłowo przyciąga turystów urodą, piękną plażą i życzliwością mieszkańców. Jeżeli zainteresuje ich przeszłość miasteczka, to najczęściej ulegają magii Eryka, króla - pirata. O tym, że w małym bałtyckim porcie skupiony był przez kilka wojennych lat niesamowity potencjał intelektualny, służący realizacji makabrycznej wizji panowania nad Europą, wie dziś bardzo niewielu ludzi. A na darłowskim brzegu rodziły się przed pół wiekiem militarne giganty - owiane tajemnicą, skrytą nie ukryte przed okiem mieszkańców.

Zamierzam opowiedzieć Czytelnikom o dwóch wielkich zagadkach Darłowa - betonowych statkach i największych armatach kolejowych świata. Niektóre materiały ujrzą w Polsce światło dzienne po raz pierwszy.



Pracowita stocznia

Nieznaną jest data powstania darłowskiej stoczni. Pracownicy Muzeum Książąt Pomorskich w Darłowie przypuszczają, że początki przemysłu stoczniowego sięgają XIV wieku. Wniosek swój wysnuwają na podstawie... gwałtownego zwiększenia się ilości karczm, jaki nastąpił tutaj około 1300 roku. Stare dokumenty mówią o tym, że w roku 1631 król Danii zakupił za 600 talarów dębowe i świerkowe deski na budowę okrętów. Był to czas, kiedy darłowska stocznia miała już spore znaczenie na terenie ówczesnego Mare Balticum. Podkreśla to

zamówienie złożone przez miasta Stralsund i Gdańsk oraz króla Danii, dla których w latach 1632-35 zbudowano 4 statki. Po morzach i oceanach pływały różne rodzaje żaglowców, których stoczną macierzystą było Darłowo. Dzięki niemieckim materiałom udostępnianym mi przez Centralne Muzeum Morskie w Gdyni, mogłam ułożyć listę statków „tragicznych”, które zakończyły żywot na morskim dnie.

Darłowo uchodziło za morską pułapkę - prawdopodobnie niedaleko portu zatonoło około 50 statków. Sporządziłam listę 39 największych, ale nie zmieściłaby się ona w czasopiśmie, dlatego ograniczę się do statków zbudowanych w Darłowie. W 1766 r. poszedł na dno zaraz po zwodowaniu szkuner „Dorothea Charlotte”, w 1784 żaglowiec wożący towary kolonialne „Juliana Eleonora”. Błąd konstrukcyjny spowodował zatopienie w porcie macierzystym jachtu „Marie Mathilde” w 1879 r., a sztorm wyrzucił na wydmy w 1882 r. galeon „Leo”. Nielaskawy był Neptun dla innych darłowskich żaglowców. „Der Administrator” zatonął w 1784 r. pod Ustką, a „Der Junge Wilhelm” podzielił jego los w 1791 r.; pod Łebą zakończył w 1880 r. żywot piękny darłowski szkuner „Der Adler”. Kiedy minęła wielka epoka żagli morskich i nadszedł czas parowców - darłowska stocznia produkowała już tylko jednostki rybackie.

Jej wielkie dni nadeszły ponownie w czasie II wojny światowej.

Detektyw historii

Nie mogłabym przedstawić Czytelnikom historii darłowskich betonowców, gdyby niemiecki marynarz z Bremenhaven - Gerhard Janke nie postanowił w 1978r. zostać detektywem historii. Przedwojennego darłowianina zaintrygowała locja na potężnym masowcu, który pływał między portami bałtyckimi... Umieszczono bowiem w niej informację, że w części południowej darłowskiego portu mogą być przeszkody komunikacyjne pochodzące z suchego doku zniszczonej podczas wojny stoczni. Ta informacja rozpałała wyobraźnię Niemca, potwierdziła bowiem szeptaną w czasie wojny wieść o budowaniu w Darłowie tajemniczych statków - U-bootów, a nawet lotniskowców. Gerhard Janke zaczął tropić historię tajemniczej stoczni, której ist-

przy holowaniu często dochodziło do uszkodzeń betonowej powłoki, każdy statek „na zapas” miał przygotowany 1 m³ mieszanki betonowej i instrukcję, jak szkodę szybko usunąć.

Debiut darłowskiej stoczni był pechowy. W lipcu 1942 r. zaczęto budować pierwszy betonowy kadłub tankowca o nośności 3770 ton. Po 12 miesiącach pracy został zwodowany. Do wykończenia odholowano go do Szczecina. Następných 13 miesięcy trwało wyposażenie. Dzień przed rejsem próbnym statek B-I został zbombardowany, a szkody były tak wielkie, że do końca wojny ich nie usunięto. Po zwodowaniu pierwszego tankowca, w Darłowie, przy nadbrzeżu nieznanej mieszkańcom stoczni, bujały się dwa następne kadłuby frachtowców parowych. Wtedy właśnie podjęto decyzję wykonywania w Darłowie wszystkich prac wykończeniowych, czemu miał służyć pirs wyposażeniowy zbudowany od podstaw obok fabryki Schleifneckera.

W darłowskiej stoczni zbudowano podczas wojny trzy statki. Dwa następne stały już gotowe do zwodowania, gdy w końcu lutego 1945 r. dotarła do stoczni wieść o zbliżających się Rosjanach. Betonowce padły łupem zwycięzców. Co się z nimi stało, nie wiadomo. Podobnie nieznany był los siedmiu innych jednostek budowanych w stoczniach w Larwik, Warnie i Rotterdamie. Być może pływały one później pod rosyjską banderą. Na Bałtyku ich nie widywano.

Po stoczni zostały jedynie gruzy, bowiem Niemcy wysadzili ją w powietrze. Dziś utrudniają one wejście do portu. Nie wysadzono natomiast należącej do stoczni pochylni, która jeszcze kilka lat temu służyła za miejsce schronienia polskich torpedowców.

Jak mówił mi komandor Eugeniusz Trzpis, port w Darłowie zaczął się gwałtownie rozwijać tuż po wojnie, gdy zaminowane były porty w Gdyni i Świnoujściu. Tędy od 1948 r. szły w świat transporty polskiego węgla.

Betonowe zabytki?

Betonowe statki nie były idee fixe Hitlera, kusiły także konstruktorów amerykańskich. Podczas wojny wybudowali ponad 100 jednostek, ale nie byli nimi zachwyceni. Dopiero po wykradzeniu dokumentacji niemieckiej budowa betonowców stała się w USA opłacalna.

Ciekawostką jest fakt, że w Niemczech obecnie jedna z firm ma przygotowaną pełną dokumentację produkcji supertankowców o nośności 300 tysięcy ton, tyle, że jeszcze nie znalazł się inwestor, który by podjął ryzyko budowy takiego giganta. Pływają natomiast po morzach świata betonowe frachtowce i jachty. Znawcy mówią, że są tanie i spisują się nieźle...

łowa

nienie za wysokim murem przeczuwali mieszkańcy, ale nic o niej nie wiedzieli, bowiem przedsięwzięcie było ściśle tajne. W 1983 r. podczas wizyty w Darłowie pan Janke odnalazł „Rocznik Karla Rosenowa” z roku 1981, a w nim informację o spisie telefonów z roku 1942. Pod numerem 456 odkrył wielki plac budowy. Niemiec nie napisał jaka firma tę budowę prowadziła, ale podkreślił, że jest to znane przedsięwzięcie o światowej sławie. Na podstawie materiałów niemieckich udostępnionych mi przez Leszka Walkiewicza - nauczyciela ze szkoły zawodowej w Postominie, przypuszczam, że firmą tą mógł być koncern „Dyckerhoff & Widman”. Gerhard Janke złożył wizytę w siedzibie wykrytej przez siebie firmy, a później odwiedził Muzeum Żeglugi w Bremerhaven. Efekt ogromnie go ucieszył - zdobył oryginalne dokumenty potwierdzające budowanie w Darłowie kamiennych statków!

Ściśle tajna stocznia

Sygnaly o tym, że w Darłowie rozpoczął się wielki boom budowlany na obiekty militarnego przeznaczenia dostarczał darłowianom ruch w porcie, który zaczął się w drugiej połowie 1935r. Ale dopiero w 1938r. zaczęto zwozić do Darłowa ogromne ilości stali i... kamieni. Potwierdzenie tego faktu znalazłam w dokumentach zgromadzonych do pracy magisterskiej przez darłowskiego komandora - Eugeniusza Trzypisa. Komandor przedstawił tabelę, z których niezbieżnie wynikało, że struktura wywozu towarów w latach 1930-1940 nie uległa zmianie. Od roku 1936 gwałtownie natomiast rośnie przywóz cementu, wyrobów ze stali i artykułów przemysłowych. Jednym z odbiorców była budowa w awanporcie, zamknięta wysokim murem. Materiały do jej powstania, a później do produkcji statków, dostarczano koleją do portu, a następnie barkami przetransportowywano je do stoczni. Gerhard Janke ustalił, że w roku 1942 do rozładunku wykorzystywano jeńców sowieckich, dla których zorganizowano obóz na terenie stoczni. W tym samym czasie rozpoczęto budowę pirsu wyposażeniowego na brzegu Wieprzy, którą pogłębiono tak, by stała się żeglowna. Na wydmach za stocznia, aż po centrum darłowskiego poligonu, jeńcy rosyjscy kopali w piachu tunele, w których zbudowano skomplikowany system obrony przeciwlotniczej. Po dziś

dzień sieć podziemnych bunkrów i tuneli budzi podziw oraz strach, bowiem ciągle wydobywa się z niej niewypały. Wielkie wrażenie czynią także betonowe pozostałości po bateriach przeciwlotniczych, które z wolna zasypuje piach. Za kilka lat cała ta sieć podziemnych budowli zniknie, a szkoda, bo tej historii absolutnie nie należy się zapomnienie...

Kamienne statki

W Muzeum Żeglugi w Bremerhaven znajduje się jako eksponat żelbetonowy holownik z 1920r., który kursował po Bałtyku ponad 30 lat. Był wyjątkiem, bowiem rozpoczęte pod koniec I wojny światowej eksperymenty nie spełniały oczekiwań - albo tonęły, albo nigdy w morze nie wyszły. W 1938 r. rząd Rzeszy negatywnie ocenił doświadczenia z budową betonowców i prace nad nimi wstrzymano na dwa lata. W 1940 r., kiedy zastąpienie stali stało się bardzo pilne, niemieccy konstruktorzy znowu wrócili do pracy. W roku 1942 istniały już, zgodne z planami Hitlera, projekty betonowych gigantów. Hitlerowcy prawdopodobnie wykradli Rosjanom patent hrabiego Czernina na produkcję lekkiego betonu, zawierającego sztucznie produkowany żwir. Ten dodatek, przy niskim ciężarze właściwym, miał wielką wytrzymałość: 400 - 600 kg na cm². Pod koniec 1940 r. konstruktorzy byli gotowi do produkcji, wdrażano 4 typy betonowych statków. Dwa z nich miały być budowane w Darłowie: tankowiec motorowy o nośności 3650 ton i frachtowiec parowy o takiej samej nośności. Na początku miano tutaj przygotowywać tylko betonowe korpusy, których wyposażeniem miały się zająć inne stocznie.

Pechowy debiut

Niemieccy konstruktorzy, analizując błędy konstrukcyjne z lat trzydziestych, postanowili zastąpić tzw. budowę wręgową zupełnie inną, później nazywaną łupinową, bowiem technika przypominała budowę orzecha. W telegraficznym skrócie wyglądało to mniej więcej tak, że na szkielet ze stali nakładano płaszczyznę z betonu lekkiego, nad nim była warstwa pustki i następna, zewnętrzna skorupa z betonu. Grubość ścian statku wynosiła 120 mm a usztywnienia były w kształcie poprzecznych grodzi. Kadłub wraz z nadbudówką miał masę 2240 ton, a na jego budowę zużywano 567 ton stali zbrojeniowej. Statek wodowano do góry dnem i na morzu przewracano, wypompowywano wodę i przetransportowywano do wyposażenia. Ponieważ