

# Bunkry Konewki

## UZUPEŁNIENIE

*Hubert Kietczewski*



*W czwartym numerze Exploratora przedstawiliśmy dosyć obszerne i szczegółowe opracowanie dotyczące niemieckiego stanowiska dowodzenia w Jeleniu - Konewce. Przypomnijmy, że są to interesujące kompleksy, których centralne elementy stanowią żelbetonowe schrony kolejowe o długości około 350 m, z licznymi budowlami towarzyszącymi. Szczegółowe analizy sugerują, że kompleks w Jeleniu pełnił rolę zapasową wobec Konewki. Całość stanowiła środkową część, zaplanowanego jeszcze w 1939 r., systemu centrów dowodzenia; były to: „Anlage Nord” położone w Prusach Wschodnich (szczegółowo pisaliśmy o nim w Exploratorze nr 6), „Anlage Süd” (Explorator nr 4) i właśnie „Anlage Mitte” umiejscowione w Jeleniu - Konewce.*

*Poniżej prezentujemy Państwu krótkie opracowanie Huberta Kietczewskiego uzupełniające ten temat, oraz kilka dokumentów, do jakich dotarliśmy w ostatnim czasie.*

Istnienie szeroko rozbudowanych podziemi w obiektach typu Jeleń - Konewka jest raczej hipotezą. Podobne obiekty znajdują się również w Blachowni koło Kędzierzyna, w okolicy Opola, jak również we Francji, Austrii i na Ukrainie. Krótki tunel o podobnej konstrukcji jest również w Łodzi. Jak dotąd w żadnym z nich nie znaleziono podziemnych kondygnacji, które mogłyby być zaadaptowane np. na tajne laboratoria lub fabryki.

Nawet były oficer kontrwywiadu - major Stanisław Siorek, który publikował relacje świadków na ten temat, nie doprowadził do odnalezienia czegokolwiek, ani choćby nawet wiarygodnego potwierdzenia tych danych.

Jak sądzę, przy obiektach tego typu mogła co najwyżej istnieć jedynie duża sala sztabowa z bocznymi „salkami” zabezpieczenia i wejściem ewakuacyjnym.

Mimo, że mieszkałem w okolicach Konewki od dziecka i znam ten teren, postanowiłem jeszcze raz



■ Tunel kolejowy w Konewce

dokładnie przejrzeć całe bliższe i dalsze otoczenie tajemniczego bunkra kolejowego.

Już na pierwszy rzut oka można zauważyć, że Niemcy rozbudowali tu silnie obronę przeciwlotniczą, umieszczając stanowiska przeciwlotnicze nawet w gęstych drzewostanach na specjalnych wieżyczkach. Przytoczę tu relację mojego dziadka Franciszka Dzikowskiego, który wspominał:

„Posuwam się ku północy drogą wzdłuż zachodniej strony bunkra. Po kilku krokach po stronie prawej widzę stanowisko na czterech słupkach, powyżej przyziemia podłoga, boki obite drewnem, góra zamaskowana na zielono do wysokości młodnika; drabinka służy do wejścia. Jest to gniazdo karabinów maszynowych przeciwlotniczych, lub działek. Dalej z przodu - drugie. W tym tylko młodniku gniazd takich było osiem. Na skrzyżowaniu linii oddziałów skręcam w prawo, ku wschodowi. A tu



■ Pozostałości strefy obrony zewnętrznej

jak błyskawica wyskakuje dwóch żołnierzy niemieckich z karabinami w rękach krzycząc „Hände hoch”! Trzykrotnie to powtórzyli, coraz głośniej. Podniosłem ręce do góry, jeden podszedł do mnie i rewiduje dokładnie, omalże do negliżu. Przejrzał całą raportówkę, wszystkie notatki służbowe i moje dokumenty. Drugi z nich patrzy groźnie z bronią gotową do strzału. Ten rewidujący mówi: „Polnische Banditen?!” „Sprechen Deutsch?!” mówię, że jestem Polak i wskazuję im opaskę na rękawie, na której pisze po niemiecku „Slużba Leśna - Deutsche Forstschutz”. Jeden mówi po niemiecku: bandyta - zabić! Rewidujący mnie Niemiec słabo mówiąc po polsku pyta: po co patrzyłeś na prawo, chciałeś zobaczyć bunkier, co? Wzruszam ramionami. Niemcy byli tak wściekli, że mieli na ustach pianę... Jeden zawołał drugiego do siebie i coś rozmawiali. W końcu odwraca się do mnie i mówi: „Ty pieroński bandziore. My cię teraz nie zastrzelam, zaraz uciekaj stąd! I jakbyś się pokazał drugim razem, to cię z miejsca zastrzelamy. Ty jesteś wyćwiczony bandziore, umiesz się tłumaczyć”.

Ocalałem i powróciłem do rodziny, do dalszych prac ku wyzwoleniu naszej ojczyzny”.

W czterech rejonach bliższej i dalszej okolicy bunkra były również naziemne stanowiska przeciwlotnicze - znalezione tam łuski po pociskach i inne pozostałości wskazują, że były to armaty przeciwpancerne i przeciwlotnicze kal. 8,8 cm oraz działka 37 mm, jak też 20 mm i 23 mm. Przy jednym ze stanowisk znalazłem fragmenty taśm i łuski, dość rzadko spotykane, w kalibrze 16,5 mm. Cały rejon bunkra od strony wschodniej, południowej i zachodniej w odległości około 1500 m

był otoczony transeją, wisk ogniwych i bunkrów wewnętrznej.

W czasie ofensywy jeden z stanowisk jednego ze stanowisk sześciu blokującej drogi w stronę wschodniej, w Wola, zeszło ogrzać się pięciu niemieckich nadjechał sowiecki darzenie chor. Jan Kow tym czasie w okolicy. Wtedy czołg zatrzymał wiatraka, a rannych li rozjuszeni fizylierzy.

Przy miejscach, w dyś baraki i ziemianki różnego rodzaju gazyny ziemne umieszczonych, prawdopodobnie

W czasie, gdy zapowiadają garść dawnych wspomnień ludzi, którzy tymi tematami

#### OD REDAKCJI

Podczas kwerendy współpracujących z archiwum w Berlinie, natrafiliśmy na cenne dokumenty, które znajdują się w polskich kolejkach w Jeleni. Te obejmują ostatni etap

Bezt. Tunnel Krauno mit...

An den Reichsführer-SS - Personalamt z.Hd. H-Oberstabschef-SS Berlin SS II Prinz-Albrecht-Str. 8

Mein lieber Brandt:

Die durch H-Gruppenführer über die Nutzbarkeit der Tunnel hat folgendes ergeben:

- 1) Die Tunnel Krauno, ... gut geeignet. Gleisunterbau vorhanden.
- 2) Die Rücksprache mit dem ... des Krakau, Oberstleutnant ... sämtliche Tunnel von ... befehlsgeber Krakau zur ... gut ...

był otoczony transzeją, łączącą większość stanowisk ogniowych i bunkrów systemu obrony zewnętrznej.

W czasie ofensywy styczniowej w 1945 roku, z jednego ze stanowisk znajdujących się w transzei blokującej drogę wiodącą do bunkra od strony wschodniej, w miejscowości Królowa Wola, zeszło ograżać się do pobliskiego wiatraka pięciu niemieckich żołnierzy. W tym momencie nadjechał sowiecki czołg. Jak relacjonuje to wydarzenie chor. Jan Kowalski, zamieszkujący w tym czasie w okolicy, Niemcy zaczęli strzelać. Wtedy czołg zatrzymał się, otworzył ogień do wiatraka, a rannych żołnierzy niemieckich doбили rozjuszeni fizylierzy.

Przy miejscach, w których wśród lasu stały kiedyś baraki i ziemianki znajdują się stanowiska dla różnego rodzaju pojazdów. Są również liczne magazyny ziemne umiejscowione przy leśnych drogach, prawdopodobnie na beczki z benzyną.

W czasie, gdy zapowiada się w prasie, iż bunkier i jego okolice będą udostępnione do zwiedzania, garść dawnych wspomnień może być inspiracją dla ludzi, którzy tymi tematami się interesują.

## OD REDAKCJI

Podczas kwerendy przeprowadzonej przez współpracujących z nami badaczy w Bundesarchiw w Berlinie, natrafiono na kilka interesujących dokumentów, związanych z obiektami znajdujących się w pobliżu Spaly - czyli tunelami kolejowymi w Jeleniu i Konewce. Dokumenty te obejmują ostatni okres wojny.

Betr.: Tunnel Krosoo und Fryszak sowie Spala.

An den  
Reichsführer-SS - Persönlicher Stab -  
z. Hd. SS-Obersturmbannführer Dr. Brandt  
Berlin SS 11  
Prinz-Albrecht-Str. 6

Mein lieber Brandt!

Die durch SS-Gruppenführer Dr. Ing. Kammler durchgeführte Prüfung über die Nutzbarkeit der Tunnel Krosoo, Fryszak und Spala hat folgendes ergeben:

- 1) Die Tunnel Krosoo, Fryszak und Spala sind als Lagerräume gut geeignet. Gleisanschluss und Stromversorgung sind vorhanden.
- 2) Die Rücksprache mit dem Ia des zuständigen Wehrkreiskommandos Krakau, Oberstleutnant Rodenböck, hat ergeben, dass sämtliche Tunnel vom Führerhauptquartier des Wehrkreisbefehlshabers Krakau zur Einlagerung von wichtigen Wehrmachtsgut zur Verfügung gestellt worden sind. Der Tunnel Fryszak wird von der Luftwaffe mit Nachrichtengerät belegt.

Es kann daher in dieser Angelegenheit von uns nichts mehr veranlasst werden.

Heil Hitler!

*Koppe*  
SS-Obergruppenführer  
und General der Waffen-SS

Persönlicher Stab  
Tgl.-Nr. 3814/449  
Brs/H.

Betr.: Verlagerung von Wüstungsbetrieben nach Krosoo, Heilobahof und Spala.  
Bezug: Dort. v. 9.1.1944 - E./Mj.-Nr. 24 - 1963/43 geb. -

- 1.) An  
SS-Obergruppenführer Koppe  
K r a k a u  
Regierungsgebäude

Lieber Obergruppenführer!

Ich habe dem Reichsführer-SS von Ihrer Mitteilung über die Betonröhren in Krosoo, Heilobahof und Spala Kenntnis gegeben. Er wüsste, das selbstverständlich in den Tunnel irgend ein Betrieb nicht herverlegt werden könnte. Die Tunnel selbst sollten aber als Strasse benutzt werden und vom Tunnel aus sollten entsprechende Stollen und Räume in den Berg hineingetrieben werden.

SS-Obergruppenführer Pohl ist vom Reichsführer-SS beauftragt worden, diese Angelegenheit in die Hand zu nehmen, da ohnedies an die Schaffung einer großen Anzahl unterirdischer Dinge herangegangen werden muß.

Heil Hitler  
ges. Brandt  
SS-Obersturmbannführer

- 2.) SS-Obergruppenführer Pohl, Berlin  
durchsichtl. mit der Bitte um Kenntnisnahme übersandt. Bericht des SS-Obergruf. Koppe schicke ich mit. Reichsführer bittet Sie, an den Ausbau heranzugehen. Arbeiter müssen zweckmäßigerweise von Auschwitz genommen werden. Reichsführer-SS bittet um Nachricht, sobald die letzten Pläne vorliegen.

1. Anl.

SS-Obersturmbannführer.

12 grudnia 1943 r. Heinrich Himmler pisał w telegramie do SS-Obergruppenführera Koppego, urzędującego w Krakowie (BA NS 19/317):

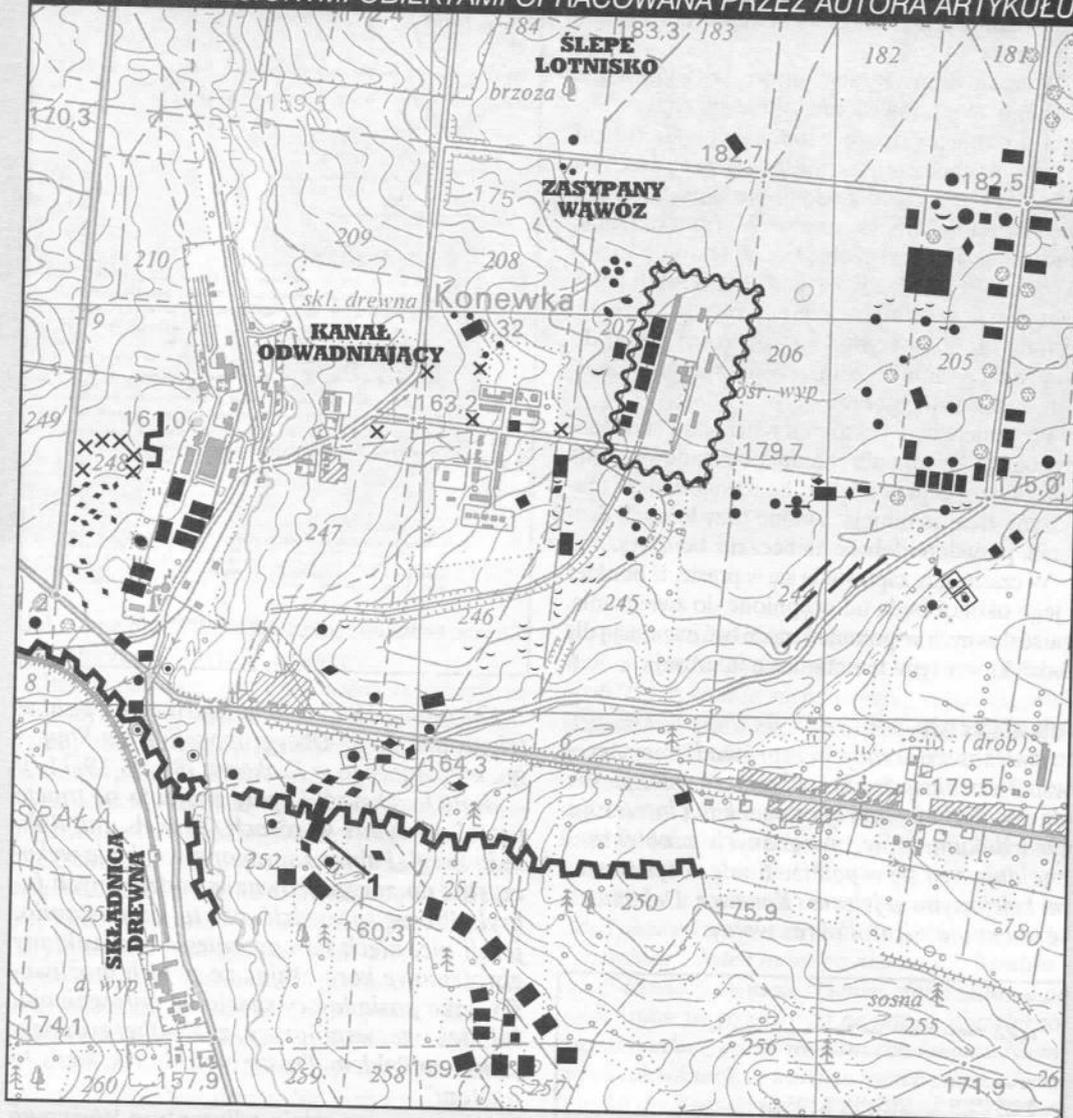
„Kolo Reichstadt i Spaly znajdują się tunele i sztolnie wybite w górach (Tunnels und Rohre in Berg). Führer zaproponował, by je wykorzystać do zorganizowania podziemnych fabryk. Proszę sprawdzić, czy już nastąpiło, jeżeli nie, niech Pan przeniesie tam zakłady zbrojeniowe korzystając ze swoich możliwości, jako posiadający specjalne uprawnienia, lub też we współpracy z SS-Obergruppenführerem Pohlem. Proszę o meldunek, kiedy to nastąpi”.

Już następnego dnia adjutantura Wyższego Dowództwa SS i Policji w Krakowie odesłała notatkę z prośbą o wyjaśnienie nazwy „Reichstadt” gdyż w Generalnej Guberni był tylko „Reichshof”.

2 marca 1944 r. osobisty sztab Himmlera wysłał pismo do Pohla, dotyczące tuneli w Krośnie, Fryszak i Spale. Czytamy w nim:

„Odnosnie Pańskiego pisma z 17.02.1944 r. dotyczącego tuneli w Krośnie, Fryszak i Spale Reichsführer chciałby wiedzieć, czy SS-Gruppenführer dr Kammler nie mógłby przejąć tych obiektów w związku ze swoim nowym zadaniem dla lotnictwa. Reichsführer SS uważa, że być może byłaby możliwość stuprocentowego wykorzystania tuneli”.

MAPA Z NANIESIONYMI OBIEKTAMI OPRACOWANA PRZEZ AUTORA ARTYKUŁU



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
|  | - Baraki                                |  | - Rowy melioracyjne  |
|  | - Magazyny ziemne                       |  | - Bunkry funkcyjne   |
|  | - Okopane pojazdy                       |  | - Podstawy betonowe niezidentyfikowane   |
|  | - Transzeje                             |  | - Podstawy do czołgów z XIX - XX w.  |
|  | - Posterunki                            |  | - Ogrodzenie postawione przez Rosjan ok. 46 r. oraz W.P. w latach 50-tych na potrzeby obozu koncentracyjnego dla więźniów politycznych |
|  | - Stanowiska artylerii przeciwlotniczej |  | - Wartownia niemiecka  |
|  | - Pola minowe - niekompletne            |   |  |
|  | - Inne zagłębienia                      |   |  |

Kilka dni później, w Zarząd Gospodarczy sztabu Himmlera - została sprawa tuneli, możliwości wykorzystania gramu Mysliwców

W lipcu 1944 roku Brandt w krótkiej rozmowie z führera Koppego w

„Przedstawiłem Pańską informację o tunelach” w Krośnie, Reichenberg, że oczywiście nie umieszczony żaden z wykorzystane powozów (jazdowe), a od tuneli nie w skalach odpowiedniego mieszczącego.

SS-Obergruppenführer więzany przez Reichsführera swoje ręce tych spraw, jest on zobowiązany do podziemnych obiektów

Pismo otrzymał do wicegruppenführer Pohl, z adresem

„Przesyłamy z prosbą załączeniu przesyłki grupf. Koppego. Reichenberg rozpocząć rozbudowę, być docelowo wzięci z kierownika SS prosi o informacje przygotowane plany”

W grudniu(?) 1944 Brandta:

„Przeprowadzone sprawdzenie przydatne Fryszak i Spała dało

1. Tunele Krosno, Fryszak nadają się na magazyny kolejowe i zasilanie

**Marian J.**  
Dyplomowany  
Rzecznik

Gabinet

Kilka dni później, 8 marca 1944 r. Główny Zarząd Gospodarczy SS napisał do członka sztabu Himmlera - Meinego, że rozpatrzona została sprawa tuneli. I jak na razie nie ma możliwości wykorzystania ich dla potrzeb Programu Myśliwców (Jägerprogramm).

W lipcu 1944 roku SS-Obersturmbannführer Brandt w krótkiej notatce do SS-Obergruppenführera Koppiego w Krakowie stwierdził:

„Przedstawiłem Reichsführerowi SS Pańską informację dotyczącą „betonowych rur” w Krośnie, Reichshof i Spale. Uważa on, że oczywiście nie może być w tunelu umieszczony żaden zakład. Jednak tunele wykorzystane powinny być jako drogi (dojazdowe), a od tuneli powinny być wykuwane w skałach odpowiednie sztolnie i pomieszczenia.

SS-Obergruppenführer Pohl został zobowiązany przez Reichsführera SS do wzięcia w swoje ręce tych spraw, a niezależnie od tego jest on zobowiązany utworzyć dużą liczbę podziemnych obiektów”.

Pismo otrzymał do wiadomości SS-Obergruppenführer Pohl, z adnotacją:

„Przesyłamy z prośbą o zapoznanie się. W załączeniu przesyłam informację SS-Obergruf. Koppiego. Reichsführer prosi Pana, by rozpocząć rozbudowę. Robotnicy powinni być docelowo wzięci z Auschwitz. Reichsführer SS prosi o informację, jak tylko zostaną przygotowane plany”.

W grudniu(?) 1944 r. Koppe pisał do dr Brandta:

„Przeprowadzone przez dr inż. Kammlera sprawdzenie przydatności tuneli Krosno, Frysztak i Spala dało następujące wyniki:

1. Tunele Krosno, Frysztak i Spala dobrze nadają się na magazyny. Istnieje połączenie kolejowe i zasilanie prądowe.

2. Rozmowa z przedstawicielem Komendatury Krakowa Oberstleutnantem Rodeböckiem wykazała, że wszystkie tunele Kwatery Głównej Führera zostały oddane do dyspozycji Komendanta Wojskowego Krakowa dla zmagazynowania ważnych materiałów Wehrmachtu.

Tunel Frysztak jest zajęty przez urządzenia łączności Luftwaffe”.

I to wszystko, jeśli chodzi o odnalezione dokumenty SS.

Ale wracając do bunkrów - tuneli w Jeleniu - Konewce, to jednak musiały one zostać później przystosowane do produkcji zbrojeniowej, gdyż w dokumentach Ministerstwa Uzbrojenia Rzeszy nadano im kryptonim „Goldamsel”. Obiekty przejęła 23.06.1944 r. firma Bruim GmbH. z Warszawy, produkując na powierzchni 2800 m<sup>2</sup> urządzenia przeładunkowe. W styczniu 1945 r. obiekt miał numer porządkowy 2006...



■ Autor relacji podczas zlotu eksploratorów w Spale

## Marian Jankowski

Dyplomowany Bioenergoterapeuta Radiesteta  
Rzeczoznawca w dziedzinie radiestezji i ochrony środowiska

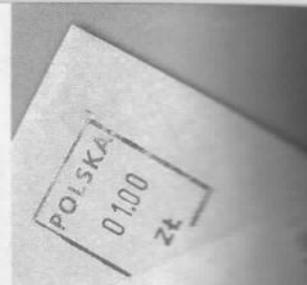
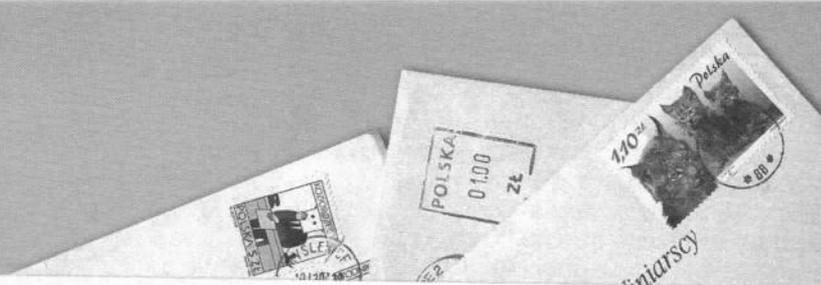
Gabinet terapii naturalnej  
Czempiń, ul. Przelot 3  
e-mail: bionatur@bydg.pdi.net

tel. (0 61) 28 26 291  
kom. 0604 09 12 63

Wielkopolskie Stowarzyszenie Terapii Naturalnej

- zabiegi bioenergoterapeutyczne
- zabiegi świecowania uszu ziołowymi świecami Indian Hoppi
- radiestezyjna diagnoza organizmu
- radiestezyjny dobór ziół
- sprawdzanie i zabezpieczanie mieszkań, budynków przed szkodliwym działaniem cieków wodnych
- zabezpieczanie urządzeń technicznych (komputery, telewizory, anteny satelitarne i telewizyjne)

# listy



\*\*\*

Droga Redakcjo,

być może zainteresuje Was informacja o tym, że nie tylko u nas szuka się skarbów. Przed dwoma laty, gdy u władzy w Jugosławii był jeszcze Slobodan Miloszewic, jugosłowiańscy żołnierze też prowadzili poszukiwania zaginionego złota. Miał je ukryć w 1019 r. bizantyjski car Vasilie. Informacja o tym, zawarta na szczegółowych mapach, dotarła do szefa sztabu armii jugosłowiańskiej Pavkovica. Przekazało mu ją dwóch poszukiwaczy nie dysponujących funduszami wystarczającymi do wydobycia tego skarbu. Miał on znajdować się na południu Serbii, w trójkącie miejscowości Nisz - Surdulica - Pirot, na wzgórzu Szuplikamen. W lecie 2000 r. saperzy wycinali ogromne polacie lasu i wysadzali skały. Chodzić miało aż o 400 kg złota. Poszukiwania trwały do października i objęte były ścisłą tajemnicą. Sprawę ujawnił dopiero niedawno belgradzki tygodnik Vreme. Jak twierdzą dziennikarze tego czasopisma, nic nie znaleziono.

Tadeusz Wichrowski  
Kraków



\*\*\*

W ostatnim numerze „Exploratora” była mowa o skrytkach, w jakich Niemcy chowali różne cenne rzeczy. Jedną z takich skrytek udało się także i mi odnaleźć.

Przed laty jeden z moich znajomych, starszy człowiek, opowiadał, że pracując w Niemczech na gospodarstwie (teraz jest to w pobliżu Wlenia na Dolnym Śląsku), znając niemiecki, podsłuchał kiedyś rozmowę dwóch ludzi, którzy mówili, że jakieś skarby klasztorne zostały ukryte w jednym z kościołów, w skrytce za obrazem. Tyle, że nie było wiadomo dokładnie w którym kościele. Przez długie lata, kiedy tylko byłem w tym rejonie, zwiedzałem wszystkie okoliczne kościoły, zastanawiając się, w którym z nich mogła znajdować się ta skrytka. Ale wszystkie były nadal używane, często gruntownie odnowione i pomalowane, tak, że nie było już żadnych śladów z czasów wojny. Rozpytywałem tu i ówdzie, ale nikt nic nie wiedział. Aż w końcu udało mi się odnaleźć gospodarstwo, w którym mój znajomy pracował. A dokładnie przypomniał sobie o nim dopiero wtedy, kiedy zaczęto mówić o odszkodowaniach za pracę niewolniczą w czasie wojny i musiał uzyskać dowody, że tam, u bauera, przebywał. Aktualny właściciel gospodarstwa powiedział, że odwiedził go kilka razy Niemiec, który tu kiedyś mieszkał. Był dosyć dobrym gospodarzem i działał też w radzie parafialnej i nawet stołowali się u niego czasami mnisi z klasztoru, schowane- go w lesie na pobliskim wzgórzu.

Udało mi się odnaleźć ten klasztor i należą- cy do niego kościół, będący teraz w stanie ruiny, i zrobiłem mu zdjęcie. Później okazało się, że rzeczywiście na jednej ze ścian, prawej, widać na tynku wyblakły ślad po obrazie. Niestety, nic nie wskazywało na to, by coś pod nim mogło być ukryte. Wykrywacz też nie reagował. Kiedy ponownie spotkałem swojego znajomego jeszcze raz go dokładnie wypyta- łem na ten temat, ale on dalej utrzymywał, że chodzi o obraz po prawej stronie kościoła.

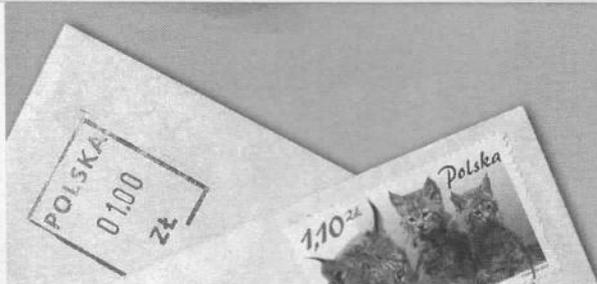
Rozmawiał z nami wtedy... Kiedy po mniej więcej... tamto miejsce, okazało... mną był, znalazł miejsce... nim schowane. Chodzi... znajdujący się po lewej... po prawej, patrząc od... gdzie zwykle stoją kszta...

Tak więc, zamiast... tylko zrobić zdjęcie... też przesyłam.

(nazwisko i adres...)



W poprzednim numerze... zał się artykuł dotyczący... hard. W związku z tym... także poruszony przed...



Rozmawiało z nami wtedy jeszcze kilka osób. Kiedy po mniej więcej miesiącu wróciłem w tamto miejsce, okazało się, że ktoś już przede mną był, znalazł miejsce i zabrał to, co było w nim schowane. Chodziło bowiem o obraz znajdujący się po lewej stronie od wejścia, ale po prawej, patrząc od strony prezbiterium, gdzie zwykle stoją księża.

Tak więc, zamiast znaleźć skarb, mogłem tylko zrobić zdjęcie rozbitej skrytki, które też przesyłam.

Z poważaniem  
Andrzej K.

(nazwisko i adres do wiadomości Redakcji)



\*\*\*

W poprzednim numerze Exploratora ukazał się artykuł dotyczący tzw. Operacji Bernhard. W związku z tym, iż temat ten został także poruszony przed kilku laty przez Tomasza Jaźwińskiego w miesięczniku „Lokata”, wydawanym przez Bank Zachodni we Wrocławiu, pozwalam sobie przesłać jego fragmenty, jako uzupełnienie przedstawionych faktów.

Mariusz Okarma, Świdnica

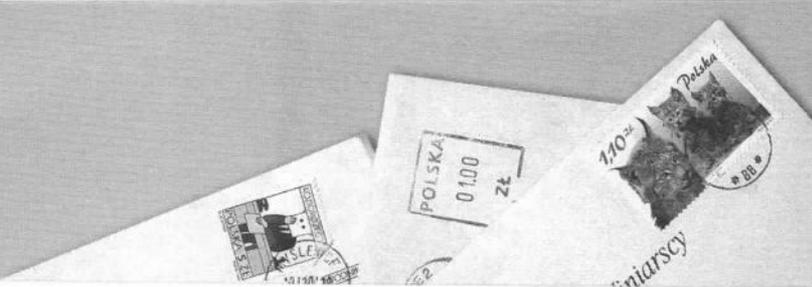
Oto fragmenty tego artykułu:

„Jednym z najbardziej znanych niemieckich szpiegów, działających podczas drugiej wojny światowej był „Cicero”, kamerdyner brytyjskiego ambasadora w Turcji. Agent ów dostarczał bardzo cennych informacji, ale kazał sobie za nie słono płacić.

Zgromadziwszy kilkaset tysięcy funtów szterlingów „Cicero” mógł się nie kłopotać o to, kto wygra wojnę. Jakież musiało być jego zdziwienie, gdy pieniądze okazały się, co do sztuki, fałszywe. Oto kolejny przykład, że zdrada nie popłaca. Nas jednak nurtuje pytanie, skąd niemiecki wywiad wziął tak duże ilości fałszywych funtów, i do tego podrobionych tak dobrze, że nabrał się na nie rodowity Anglik - tym bardziej, że otrzymał je w okolicznościach nakazujących szczególną podejrzliwość (...).

Prace nad wytwarzaniem fałszywych banknotów objęto kryptonimem „Bernhard” i powierzono je sekcji „F” Głównego Urzędu Bezpieczeństwa Rzeszy (RSHA), fabrykującej fałszywe dokumenty. Szefem sekcji „F” był SS-Obersturmbannführer Alfred Naujocks „zasłużony” wcześniej m.in. jako organizator napadu na radiostację w Gliwicach, który posłużył Niemcom za pretekst do agresji na Polskę. Wybór fałszerzy z SS padł na brytyjskie funty, które w krajach europejskich cieszyły się większą popularnością niż dolary. Poza tym Niemcy nie byli wówczas jeszcze w stanie wojny z USA, a niejako „przy okazji” pozyskania źródła dewiz spowodowanoby też straty w gospodarce brytyjskiej.

Początkowo największe trudności sprawiał fałszerzom papier, choć do wytwórni w pobliżu Eberswalde Naujocks ściągnął najwybitniejszych specjalistów. W wyniku zmuśnych badań, podczas których zniszczono wiele prawdziwych funtów, ustalono, iż papier ów jest wykonany z włókna lnianego, bez żadnych dodatków. Przystąpiono do ręcznej produkcji, jednak pierwsze rezultaty były dalekie od zadowalających. Po dokładniejszej analizie okazało się, że papier na brytyjskie funty jest produkowany z lnu pochodzącego z Turcji. Na szczęście Niemcy utrzymywały przyjazne stosunki z tym krajem, nie było



więc problemu z pozyskaniem odpowiedniego surowca. Papier z lnu tureckiego okazał się niemal identyczny z oryginalnym, jednak nadal wokół znaku wodnego nie było widać charakterystycznej aureoli. Dopiero wtedy ktoś zwrócił uwagę na meldunki agentów z Anglii, którzy donosili, że w niektórych zakładach szmaty używane do czyszczenia maszyn są liczone i skrupulatnie zbierane przez ochronę. Gdy okazało się, że tajemnicze szmaty są lniane, wszystko stało się jasne - papier banknotowy robiono nie z materiału czystego, lecz ze szmat zabrudzonych „przepracowanym” olejem. Wówczas także w niektórych zakładach niemieckich pojawiły się szmaty „specjalnego znaczenia”, pilnowane przez SS (...).

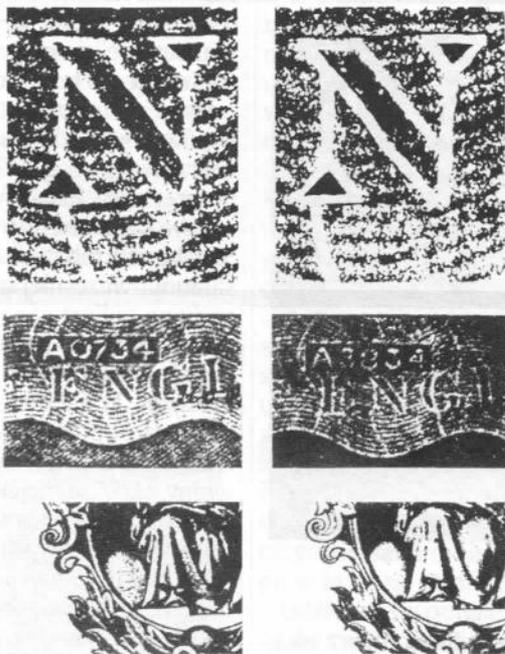
Gotowe wyroby przeszły kilka prób: najpierw nieświadomy niczego cywilny urzędnik został wysłany na urlop do kraju neutralnego, gdzie wydał sporo fałszywych pieniędzy, nie budząc podejrzeń. Potem pewną partię funtów z Sachsenhausen, za pośrednictwem Banku Rzeczy, wysłano do jednego z banków w Szwajcarii, z prośbą o sprawdzenie, czy aby nie są to fałszyfikaty. Mimo że ekspertyza brzmiała pomyślnie dla produkcji „made by SS”, Niemcy poprosili dszwajcarskich kolegów, by ci dodatkowo

sprawdzili owe banknoty w... Bank of England. Szwajcarzy ograniczyli się jednak do sprawdzenia w Anglii numerów serii i odesłali funty do Berlina jako nie budzące zastrzeżeń (...).

Choć funty wykonane w ramach operacji „Bernhard” były podrobione naprawdę znakomicie, dość szybko opracowano metodologię ich rozpoznawania. Dlatego „Cicero” nie miał okazji spożytkować z takim trudem zarobionych pieniędzy. Już w 1943 r. Bank of England zaprzestał emisji banknotów z „białej serii” o nominale większym niż 5 funtów, a wkrótce po wojnie zostały one wycofane z obiegu. Dziś fałszerstwa z operacji „Bernhard” spotkać można niekiedy na zachodnim rynku kolekcjonerskim. Ich cena, w przeciętnym stanie, wynosi od 25 do 40 dolarów, a więc jest zdecydowanie niższa niż oryginałów z tego samego okresu. Jednak w Wielkiej Brytanii kolekcjonerzy fałszyfikatów nie mają

łatwego życia - bank ma obowiązek konfiskować każdy fałszywy banknot przedstawiony mu do kontroli, a posiadanie pieniędzy, o których się wie, iż są fałszywe, jest przestępstwem. Dotyczy to również fałszerstw historycznych, gdyż wszystkie walory Bank of England są do dziś wymienne. ■

*Dwa sposoby na odróżnienie niemieckiego fałszyfikatu od oryginału: w znaku wodnym w pierwszym „N”, w słowie „England” biała linia w fałszyfikacie (z lewej) wychodzi ze środka trójkąta, w oryginale zaczyna się bliżej wierzchołka. Fałdy w szacie siedzącej Brytanii na banknocie fałszywym (z lewej) są bardziej wyraziste.*



*W czwartym numerze Esprit przedstawiliśmy dość obszernie opracowanie dotyczące nam dowodzenia w Jeleniu - Koniewki. Są to interesujące komplekty elementy stanowią żelazny o długości około 350 m, z towarzyszącymi. Szczegółowy kompleks w Jeleniu pełnił rolę Konewki. Całość stanowiła zaplanowanego jeszcze w dowodzenia; były to: „Ania Prusach Wschodnich (1943)*



legendzie i było dla mnie jasne, że jest dobrze zorientowana w całej historii.

Z przeprowadzonej rozmowy wynikało, że mój rozmówca jest już około 25 lat w Niemczech, że jest archeologiem i że nazywa się... Andrzej Benesz!

Trochę mnie to zadziwiło, nawet zaszokowało. Próbowiałem później dzwonić i pisać pod podany podczas rozmowy adres, lecz bez rezultatu. Moje listy pozostały bez odpowiedzi. Adres okazał się fałszywy. Tylko dlaczego? Przecież proponowano mi wspólne poszukiwania!

Ale poczekajmy, może zgłosi się jeszcze raz. Bo przecież skarb Inków czeka nadal na swoje odkrycie.

\*\*\*

Przed rokiem otrzymałem bardzo ciekawy list z USA.

Starszy pan, wyznania mojżeszowego, przed wojną mieszkający w Europie Wschodniej, pisząc, że stoi już przed obliczem Boga, a będąc świadkiem jak jego pradziad замуrował skarb rodzinny, dziś chciałby żebym ja skorzystał z tego dobra i przy pomocy tych pieniędzy mógł dalej szukać innych skarbów. Zdradził mi miejsce ukrycia. Według opisu miały się tam znajdować brylanty oraz dokumenty rodzinne, które chciał otrzymać nasz informator jako jedyne honorarium. Pojechałem na to miejsce wraz z kolegą i po kilku dniach poszukiwań odnaleźliśmy w piwnicach bardzo starych zabudowań ten „skarb”. Zamiast spodziewanych brylantów, o których pisał mój dobroczyńca, były w kasecie dokumenty rodzinne, zdjęcia, akcje, dziś już nic nie warte, oraz przepiękna, pisana starym pismem żydowskim Tora. Wszystkie te papiery wystawiłem naszemu zleceniodawcy do USA z opisem przebiegu poszukiwań. Minęło już kilka miesięcy i jak do tej pory nie otrzymałem odpowiedzi. Możliwe, że starszy pan po prostu zmarł. Pocięszam się tylko tym, że może przed śmiercią dostał do rąk tę wspaniałą Torę i zamknął powieki w spokoju.

\*\*\*

Dotarły też do mnie informacje o znalezieniu kolejnego samolotu w okolicach Szczecina. Tym razem był to angielski bombowiec. Angielscy piloci byli wyposażeni, poza całym innym sprzętem, w afrykańskie złote monety zwane Krygerandami. Były to monety o wadze jednej

uncji, dziś przedstawiające wartość 500 \$ USA (jeżeli chodzi o wartość kruszcu). Dla poszukiwaczy to znalezisko mogłoby być bardzo interesujące. Nurkowie spodziewali się odnaleźć co najmniej kilka z nich. Niestety jak się okazało, już przed tą grupą poszukiwawczą wrak samolotu został doszczętnie przeszukany i ogołocony z co cenniejszych przedmiotów. Zawiedzeni poszukiwacze zabrali na pamiątkę skrzydło i część innego wyposażenia samolotu.

\*\*\*

Bardzo ciekawym terenem dla poszukiwań jest też oczywiście Bałtyk. Nie tak dawno otrzymałem piracką kasetę video ze sfilmowanym dnem Bałtyku niedaleko Pucka. Jak na dłoni leżą tam wraki okrętów z XVIII w., z tak zwanego „Potopu Szwedzkiego”. Z dna morskiego wystają przepiękne armaty okrętowe; wyglądają tak, jakby je ktoś zaledwie wczoraj wyrzucił za burtę. Według podań historycznych, w okresie najazdu Szwedów na Polskę wszelkie dobra zagrabione były przetransportowywane do Szwecji okrętami wojennymi i handlowymi. W starych kronikach jest opisana sytuacja, kiedy około stu okrętów wypełnionych po brzegi zagrabionym mieniem oczekiwało na przybycie dwunastu statków z Gdańska, żeby razem, utworzywszy duży konwój, wyruszyć do Szwecji, kiedy nagle przyszedł ogromny sztorm i zakotwiczone okręty powpadały na siebie. Prawie wszystkie poszły na dno. Możliwe, że film, który widziałem, pokazywał właśnie owe okręty.

Szwedzi rabowali co i gdzie się dało - zamki, pałace, dwory, kościoły, miasta i wsie. Dużo spośród tych dóbr trafiało do prywatnych kieszeni żołdaków, którzy później przepijali je w żydowskich szynkach. Lwia część - to był łup królewski, który wywożony do Szwecji pokrywał wydatki na wojnę. Były tam wspaniałe meble, obrazy, porcelana, srebra, wota kościelne, nierzadko wykonane z cennego kruszcu i zdobione perłami i kamieniami szlachetnymi. Za morze szły przepiękne dywany i powozy. Naturalnie również żelazo, miedź, stada koni, bydła i owiec. Czego nie pochłonęła armia, wysyłano za Bałtyk, mimo to część tych dóbr nigdy nie dotarła na miejsca przeznaczenia.

Starano się zapobiegać grabieżom i część łupów wpadła w ręce ówczesnych oddziałów chłopskich zgromadzonych pod komendą pułkowników mianowanych przez hetmana Czarneckiego, ale część pozostała pod opieką króla mórz - Neptuna, pod falami Bałtyku.

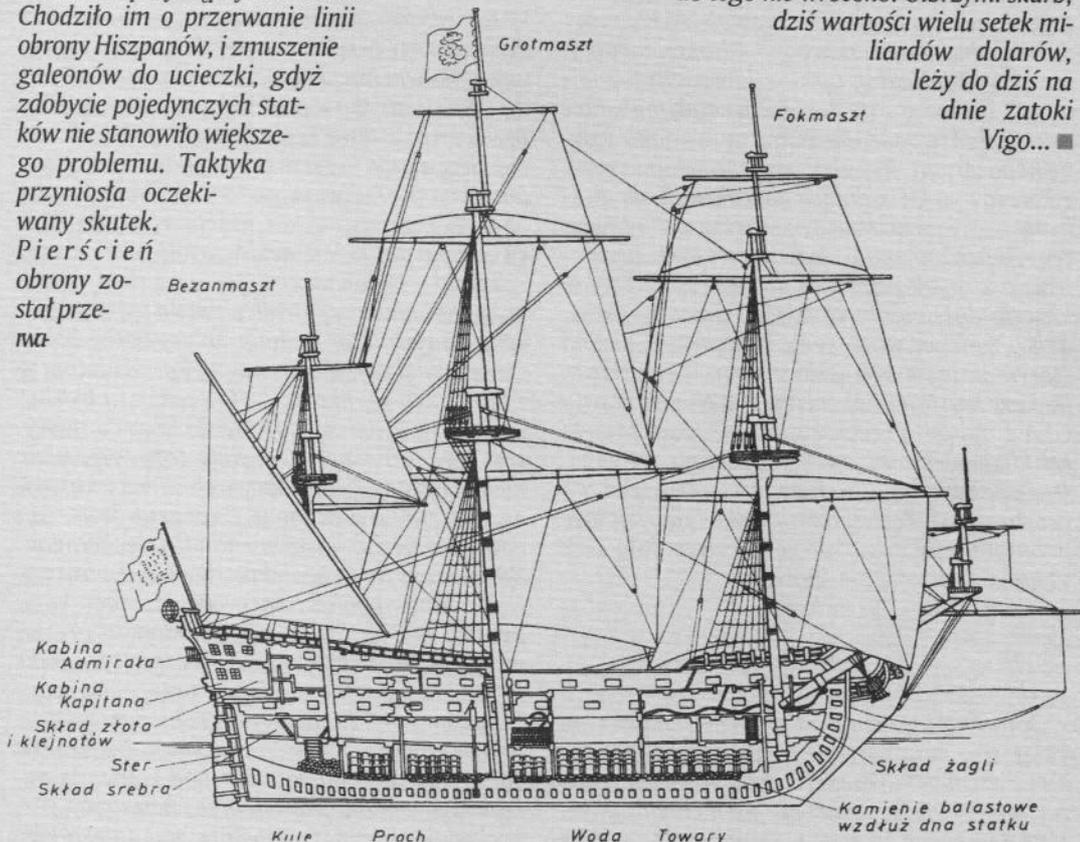
\*\*\*

Mniej więcej w tym samym czasie, czyli w pierwszej połowie XVII wieku, rozegrała się też inna tragedia. Na powracające z Ameryki, wyladowane złotem i srebrem galeony hiszpańskie, polowały zjednoczone pod jedną komendą statki pirackie. Piraci - to doświadczeni żeglarze, niejednokrotnie rekrutujący się z załóg okrętów królewskich, zaprawieni w boju, ludzie, którym strach przed jakąkolwiek karą był obcy. Myśl o czekających ich bogactwach powiększała ochotę do walki, zwiększała żądzę krwi i przemocy. Hiszpańskie galeony obciążone złotem i srebrem ciężko sobie radziły z manewrami, toteż osaczone przez zwrotne jednostki piratów musiały przyjąć inny sposób ratunku. Dowódca flotylli galeonów zdecydował, że statki powinny schować się przed piratami w zatoce Vigo i tam w szyku bojowym przyjąć walkę z wrogiem. Pomimo, że można było ładunki złota przetransportować do stolicy drogą lądową, dowódca floty nie chciał ryzykować w obawie przed napaścią piratów na lądzie.

Jednostki pirackie, po omówieniu sposobu działania przystąpiły do ataku. Chodziło im o przerwanie linii obrony Hiszpanów, i zmuszenie galeonów do ucieczki, gdyż zdobycie pojedynczych statków nie stanowiło większego problemu. Taktyka przyniosła oczekiwany skutek. Pierścień obrony został prze-

ny i piraci zdobyli już dwa pierwsze statki, siejąc śmierć wśród obrońców. Dowódca floty hiszpańskiej zrozumiał, że dla jego okrętów nie ma już ratunku. Z ciężkim sercem podjął decyzję, której nikt się nie spodziewał, a już na pewno nie piraci. Postanowił bowiem ów wielki skarb na swoich statkach „schować”. Oddać go pod opiekę króla mórz. Załogi opuściły statki i ukryły się na lądzie, a kapitanowie wraz z działowniczymi wysadzili statki w powietrze. Kiedy po wybuchach opadły dymy, na wodzie pozostały tylko resztki drewnianych elementów unoszących się na powierzchni morza. Z oddali piraci obserwowali, jak statki wypełnione po brzegi złotem, srebrem i wyrobami inkaskich jubilerów pogrążają się w nieskończonej otchłani morza. Wiedzieli już, że tego złota nigdy w swoje ręce nie dostaną. Musieli zadowolić się dwoma statkami, co było i tak sporym łupem. Na każdym z nich było średnio po 500 ton kruszcu!

Natychmiast po tej bitwie skierowano nurków i specjalne załogi do wydobycia skarbu leżącego na głębokości od 16 do 40 metrów. Niestety prace przebiegały opieszale, gdyż król nie finansował ich dostarczenie, aż w końcu odłożono poszukiwania i wydobycie na później. Jednak już nigdy do tego nie wrócono. Olbrzymi skarb, dziś wartości wielu setek miliardów dolarów, leży do dziś na dnie zatoki Vigo... ■



■ Przekrój hiszpańskiego galeonu



# Mag

Każde ciało, nawet g...  
 gnetyczne, choć w bez...  
 magnetyczne Ziemi w...  
 była ona namagnesowa...  
 gnesowania tworzą...  
 (rys.1). Do dziś poch...  
 gnesowania nie jest dost...  
 kowo sprawę komplik...  
 ność w czasie - naj...  
 ułamek sekundy, naj...  
 lat. Zmiany pola są bez...





Kaplica świętej Barbary

# PODZIEMIA HINTERBRÜHL

*Bogusław Wróbel*

Ukryta za drewnianymi drzwiami sztolnia wejściowa, prawie niewidoczna z zewnątrz, wbija się prostopadłe w zbocze góry na długość 450 m. Pierwsze 208 m obudowane jest ceglami; od ściany do ściany jest około dwóch metrów, tak więc osoby cierpiące na klaustrofobię, nim dotrą do ogromnych hal kopalni, muszą nieźle ze sobą powalczyć w tym niewysokim korytarzu. Na spągu widać ślady wtopionych w trasę wycieczkową torów kolejki a pod ścianą, w stalowej rurze wyprowadzonej na zewnątrz kopalni, przelewa się źródłana woda o znakomitych właściwościach...

Co jakiś czas po prawej i po lewej stronie korytarza można spotkać nisze, pozwalające niegdyś chować się przed przejeżdżającymi wózkami z urobkiem czy też... kadłubami samolotów!

Po ścianach powoli sączy się woda, pozostawiając po sobie, po wyschnięciu, ślady rozpuszczonego gipsu. Pierwsze większe pomieszczenie po prawej stronie służyło niegdyś za skład narzędzi; podobne - po lewej stronie - za jadalnię dla górników podczas przerw w pracy. W końcu dochodzi się do drewnianych drzwi zatrzymujących prąd powietrza wiejący z głębi. Tuż za nimi rozciąga się hala o średnicy prawie jedenastu metrów.

\*\*\*

W 1848 r. ówczesny właściciel tej części Hinterbrühl, niewielkiego miasteczka położonego około siedemnastu kilometrów od Wiednia, o nazwi-

sku Plankenbichler, postanowił odwiercić w jednym z okolicznych wzgórz nową studnię, która powinna dawać źródlaną wodę. Po sprawdzeniu radiestezyjnym rozpoczęto prace. Na niedużej głębokości dokopano się do warstwy gipsu; szybko zapomniano o wodzie - rozpoczęto drażnienie kopalni. W początkowym okresie pracowało tam około osiemdziesięciu górników a dzienny urobek wynosił około dwóch - trzech wagonów gipsu.

W 1912 r., podczas prac w dolnej części kopalni, natrafiono na podziemny zbiornik wody. W krótkim czasie chodniki i hale zostały zalane dwudziestoma milionami litrów wody! Jak ocenili inżynierowie, instalacja pomp o odpowiedniej wydajności i ich utrzymanie postawiłaby pod znakiem zapytania opłacalność dalszej produkcji.

Kopalnia została zamknięta.

Dopiero wiele lat później, w 1932 r., zwrócił na nią uwagę jej ówczesny właściciel - Fridrich Fischer. Jednak nie interesowała go dalsza eksploatacja gipsu - po zainstalowaniu oświetlenia i uruchomieniu łodzi motorowych z wielką pompą otworzył w kopalni... podziemną trasę żeglugową, nazywając ją „Jeziorną Grotą” (Seegrotte), choć może właściwsza byłaby nazwa „Podziemne Jezioro”...

\*\*\*

Pierwsze porażki armii niemieckich na przełomie 1942 i 1943 r. wyraźnie wskazywały na niedostatki w sprzęcie bojowym - potrzebne były nowe modele czołgów, mogące konkurować z T34 i nowe samoloty które pozwoliłyby utrzymać przewagę Niemiec w powietrzu.

Zadanie zorganizowania takiego systemu produkcji, który mógłby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na sprzęt wojenny, Speer - minister uzbrojenia, powierzył Karlowi Otto Saurowi (1902-1966). Podjęte rozwiązania - polegające głównie na ograniczeniu ilości modeli i rozczłonkowaniu produkcji, przyniosły szybkie wyniki. Ale i to nie wystarczało. Szybko zmieniająca się sytuacja militarna, a zwłaszcza coraz częstsze naloty na centra produkcji zbrojeniowej zmuszały władze gospodarcze Rzeszy do szukania kolejnych rozwiązań. Były to „Programy Specjalnego Znaczenia” (Sonderprogramme); jednym z takich przedsięwzięć był - utworzony na osobiste polecenie Hitlera - „Jägerstab”, Sztab Myśliwski, oficjalnie powołany 1 marca 1944 r., nadzorowany przez Speera i Milcha, z Saurem jako dyrektorem wykonawczym.

Działalność tego gremium była od samego początku bardzo efektywna - miało ono bowiem wszelkie pełnomocnictwa do pomijania biurokratycznych przeciwności i do dostaw surowców poza kolejnością. Koncepcja produkcji, opracowana

przez sztab, opierała się na kilku założeniach: decentralizacji produkcji i przeniesienia jej istotnych elementów do piwnic, jaskiń i bunkrów; skierowania do poszczególnych fabryk sztabów wykonawczych koordynujących produkcję; stałe wizytowanie ważnych zakładów lotniczych przez „Jägerstab”, w celu podjęcia niezbędnych zmian organizacyjnych, w tym likwidacji nadmiernego zburokratyzowania działalności zakładów.

Przeprowadzono też zmiany konstrukcyjne znajdujących się w produkcji samolotów - skorzystano tu z propozycji wiedeńskiego inżyniera Otto Kauby (1908-1962), zatrudnionego w zakładach Skody, który proponował, by samolot mógł być w sposób możliwie prosty składany z przygotowa-



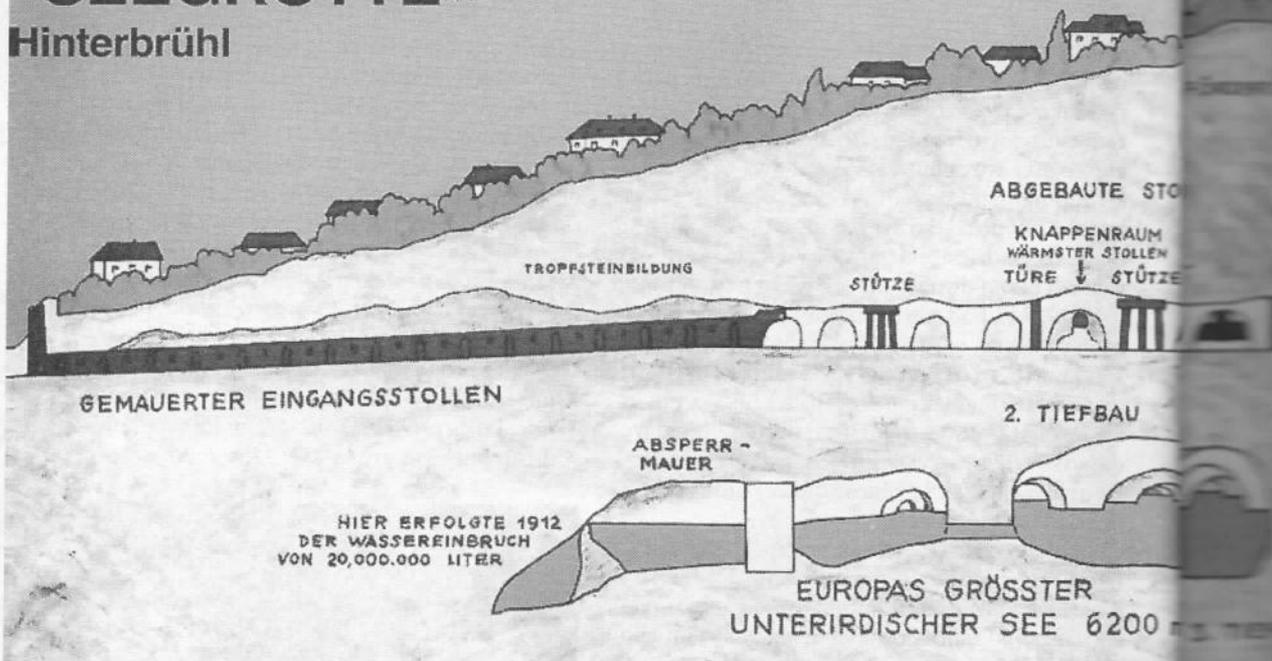
Minister Uzbrojenia Albert Speer dekoruje Karla Otto Saura

nych wcześniej elementów. Te elementy, półprodukty, wykonywane byłyby w ogromnej ilości rozproszonych małych warsztatów, nawet rzemieślniczych. Chodziło też o maksymalne wykorzystanie surowców, tak, by nie było zbędnych odpadów, i stosowanie zamiennych materiałów - tworzenie takich lekkich konstrukcji oszczędzało siłę roboczą i konieczną do obróbki ilość czasu.

Założenia techniczne tej produkcji wymagały, by samolot był napędzany silnikiem odrzutowym (niekiedy określano też wprost, że ma to być silnik BMW typu 003), by miał konstrukcję oszczędzającą materiał, zwłaszcza stal i aluminium i by pozwalał osiągać prędkość maksymalną do 750 km/h, z możliwością startu z lotnisk polowych, przy pasie o długości do 500 m. Miała to być konstrukcja na tyle prosta, by można było ją pilotować po przejściu zaledwie przeszkolenia szybowcowego; stąd ukuto dla niego dość dziwaczną nazwę: „Volksjäger” - Myśliwiec Ludowy, choć w ministerstwie lotnictwa nazywano go też „Kleinjäger” - Mały Myśliwiec.

## »SEEGROTTE«

Hinterbrühl



■ Przekrojowy widok kopalni

Z ośmiu głównych niemieckich producentów samolotów bojowych jedynie zakłady Arado i Heinkel miały gotowe projekty samolotów odpowiadające tym założeniom; pozostałe firmy musiały dopiero nad tym pracować.

Ostatecznie wybrano model Heinkla, oznaczony wtedy jako P 1073 lub He 500. Był to górnopłat z prostokątnymi skrzydłami i podwójnym usterzeniem. Silniki znajdowały się nad i pod kadłubem. Dokumentacja produkcyjna została zakończona w listopadzie 1944 r. - samolot oznaczono jako He 162. Ostatecznie powstały dwie wersje seryjne: He 162 A-1, uzbrojony w dwa działka Rheinmetall - Borsig typu MK 108, kalibru 30 mm, i He 162 A-2, z dwoma działkami Mauser MG 151/20 kalibru 20 mm.

Działalność Sztabu Myśliwców przyniosła wkrótce spodziewane efekty i produkcja samolotów z 1323 sztuk w lutym 1944 r., wzrosła do 3535 we wrześniu 1944 r.

Program otrzymał bardzo wysoki priorytet - w marcu i kwietniu 1944 r. skierowano do pracy w nim prawie 80 tysięcy ludzi zatrudnionych w ministerstwie Speera. Drastycznie ograniczono przy tym produkcję samolotów szkolnych, kurierskich i łącznikowych.

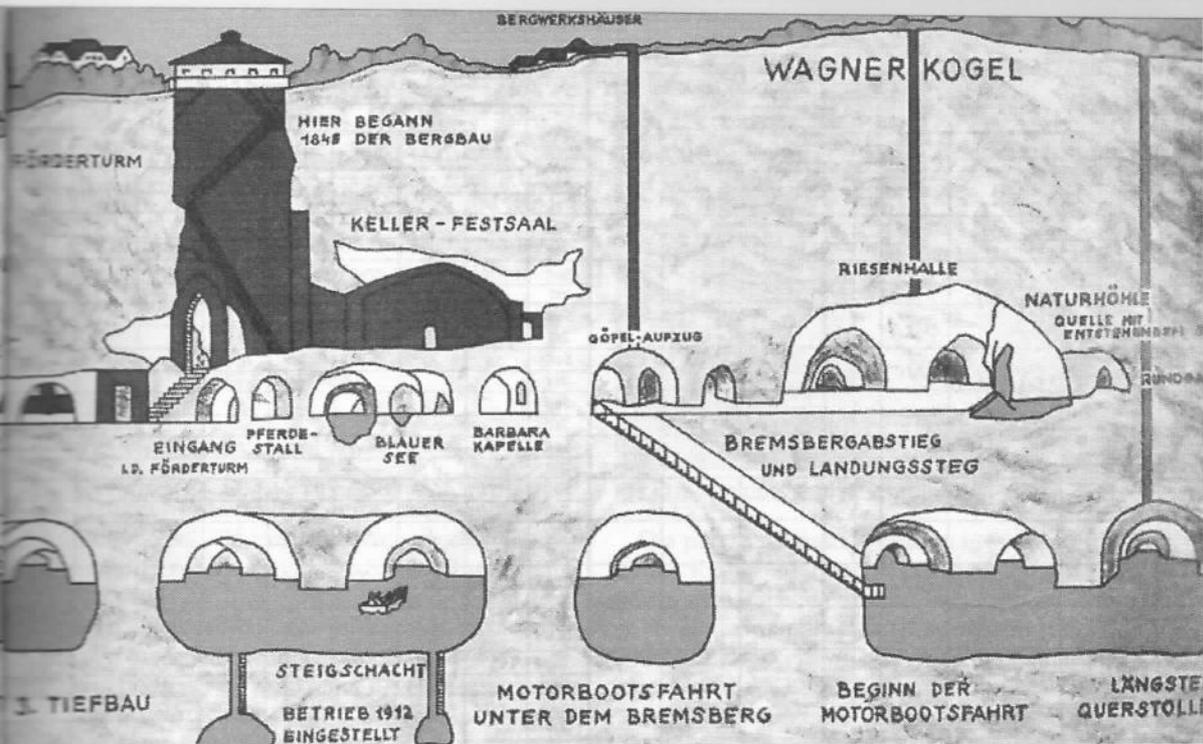
W związku z ogromnymi nakładami materiałowymi i wysokimi kosztami eksploatacji postanowiono zrezygnować z produkcji bombowca He 177; w zamian Saur obiecał Hitlerowi, iż każdy z niewyprodukowanych Heinkli będzie zastąpiony przez cztery myśliwce. Już wkrótce błyskawicznie wzrosła

też produkcja myśliwca Messerschmitta - Me 109. Sytuacja paliwowa wymuszała jednak, by próbować zastąpić tradycyjne benzynowe silniki lotnicze (czterosuwowe silniki Otto - nazywane tak od nazwiska ich wynalazcy Nikolausa Otto) silnikiem odrzutowym, napędzanym olejem napędowym.

Już od kwietnia 1944 r. rozpoczęła się seryjna produkcja odrzutow-



■ Heinkel He 162 A-2



ców, jednak nigdy nie osiągnęła ona znaczących poziomów. Jedną z głównych przyczyn był rozkaz Hitlera, by Me 262 zaprojektowany był jako szybki bombowiec wspierający wojska lądowe; w październiku 1940 r. jednostka KG51 otrzymała do dyspozycji około 40 samolotów, około 20 sztuk miała do dyspozycji grupa oblatywaczy kierowana przez Nowotnego.

\*\*\*

Poszczególne hale kopalni miały w swoim czasie różne przeznaczenia. Jedną z nich - bodajże największą, wykorzystywana była kiedyś jako leżakownia win, w innej organizowano święta górnicze; zachowała się także jedna ze sztolni, w której funkcjonowała stajnia dla koni wyciągających wózki z urobkiem - zaprzęgnięte do nich zwierzęta nigdy nie wychodziły na światło słoneczne i wiele z nich było ślepych.

Dosyć szeroka sztolnia upadowa prowadzi do zalanej części kopalni.

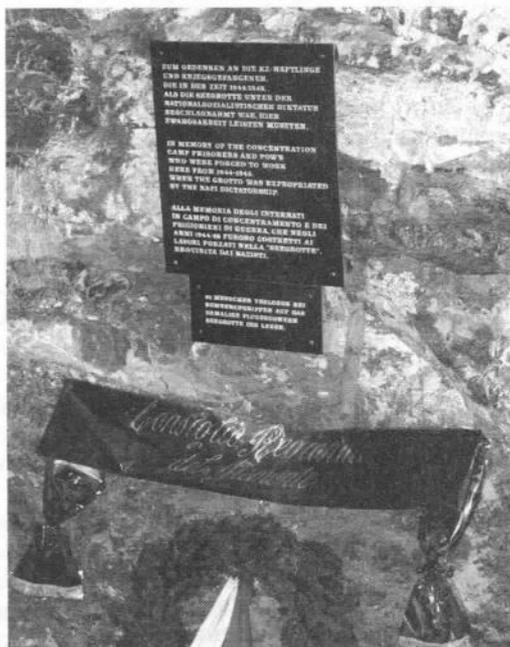
Umieszczone pod wodą lampy nadają wykutym w skale halom niezwykle urok. Woda tego „Blaue See” jest krystalicznie czysta. W pobliżu znajduje się podziemna kaplica Świętej Barbary, patronki górników. W innej z hal - o wysokości 6 m, szerokości 10 i długości 15 m ze ściany bije krystalicznie czyste źródło, którego woda ma zawsze tę samą temperaturę 9,40°C.

W końcu dochodzi się do niezwykłego portu, do którego zawijają łodzie pływające po tym najwięk-

szym, podziemnym akwenuie Europy. Jego powierzchnia wynosi 6200 m<sup>2</sup>, objętość około 20 mln litrów a znajduje się ono na głębokości 60 m pod powierzchnią ziemi!

Ale nie zawsze było to miejsce kolorowe i sieliskie. Na jednej ze ścian marmurowa tablica przypomina o ofiarach terroru hitlerowskiego, które podczas wojny poniosły śmierć w tym właśnie podziemnym kompleksie kopalnianym.

Pod tablicą wieniec... z białą - czerwoną szarfą!



Verlagerungsobjekt				Bauvolumen RM			Fertigzustand i.v.H.										
Ort	Firma	Fertigung	Flächenbedarf	Ø	U	insgesamt	davon fertig	noch offen	nach Angabe	im Monat							
										April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.
Übertrag			1261190			2007700			Soll								
									Ist								
Waldenau	Daimler Benz	Motorwerke	17000	x		1700000			Soll	5	30	60	35	100			
									Ist								
Waldenau	Flugzeugwerke	Motorwerke	14000	x		1400000			Soll	25	75	100					
									Ist								
Waldenau			3000	x		300000			Soll	80	100						
									Ist								
Börsenau	Motor u. Flugzeug	Produkt	8000	x		800000			Soll	15	35	10	30	100			
									Ist								
Speikow	Flugzeugwerke	Motorwerke	15000	x		1500000			Soll	5	10	15	25	30	40	50	60
									Ist								
Speikow	Flugzeugwerke	Motorwerke	6000	x		600000			Soll	0	5	12	20	28	35	45	55
									Ist								
Waldenau	Flugzeugwerke	Motorwerke	60000	x		6000000			Soll	3	8	15	22	30		48	60
									Ist								
Waldenau	Flugzeugwerke	Motorwerke	60000	x		6000000			Soll	0	5	10	20	25	30	40	50
									Ist								
Waldenau	Flugzeugwerke	Motorwerke	15000	x		1500000			Soll	0	5	15	25	40			50
									Ist								
Speikow	Flugzeugwerke	Motorwerke	45000	x		4500000			Soll	0	8	15	22	30	35	30	50
									Ist								
Speikow	Flugzeugwerke	Motorwerke	60000	x		6000000			Soll	0	5	12	20	30	40	50	60
									Ist								
Speikow	Flugzeugwerke	Motorwerke	4000	x		400000			Soll	70	20	30	45	60	80	100	
									Ist								
Übertrag			1679000			16790000			Soll								
									Ist								

Jägerstab, Planung u. Bau.

Verlagerungsterminübersicht

Erzeugnis:

Jeden z dokumentów Jägerstabu. Planowana powierzchnia podziemnych obiektów przemysłowych miała wynosić 2 198 790 m<sup>2</sup>

\*\*\*

Na początku października 1944 r. w Berlinie odbyła się wielka „Konferencja na temat Myśliwca Ludowego”. Jako, że podjęta już była decyzja o wyborze He 162 do tego celu, postanowiono skierować do jego produkcji najlepsze dostępne siły fachowe, w tym nawet konstruktorów Messerschmitta.

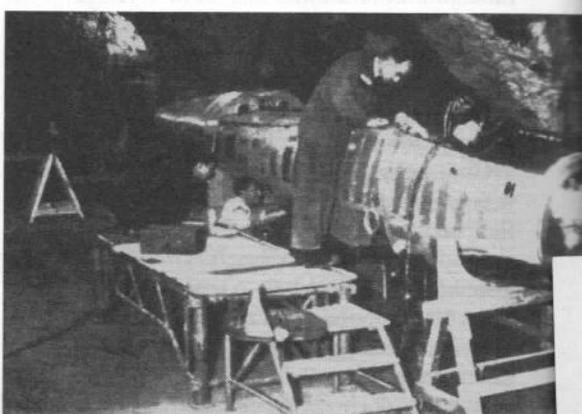
Mimo, iż praktycznie już organizowana była sieć produkcyjna, cała konstrukcja nie była jeszcze gruntownie przetestowana w warunkach dużych prędkości, jakich osiągnięcie pozwalał silnik odrzutowy. Bez przerwy pracowało nad tym biuro konstruktorskie Heinkla przy Flichtegasse w Wiedniu. Z zachowanych notatek wynika, iż tydzień pracy wynosił tam nawet 70 godzin; dotyczyło to także 1365 pracowników Heinkla zatrudnionych przy projekcie (oczywiście w liczbie tej było wielu więźniów). Cała konstrukcja została podzielona na około 600 podzespołów, w skład których wchodziło 1100 części. Mimo, iż pierwotnie samolot miał napędzać silnik Jumo 004, oceniany jako niezawodny, z powodu ograniczeń produkcyjnych zastąpiono go silnikiem BMW 003E.

Dużo kłopotów sprawiała nowatorska konstrukcja Heinkla, zaprojektowana przy wykorzystaniu drewna i aluminium; problemy zlikwidowa-

ło dopiero przygotowanie przez firmę chemiczną Goldschmitt-Tego-Film, specjalnego kleju. Za szerokim stosowanie drewna przemawiały między innymi doświadczenia z... brytyjskim Mosquito!

Samolot został wyposażony w system katapultowania, uruchamiany sprężonym powietrzem.

Główne biuro konstrukcyjne znajdowało się w Wiedniu, ale dodatkowo postawiono do dyspozycji zakładów dodatkowe miejsca: piwnice w browarze w Schwechat (kryptonimy „Santa I”, „Santa II”) i lotnisko Schwechat - Heidefeld, gdzie miał odbywać się montaż kadłuba.



Montaż kadłuba Heinkla

Główne zakłady produkcyjne zostały umiejscowione w podziemnych kopalniach i sztolniach: w dawnej kopalni soli w Eger koło Salzburga, w zakładach w Nordhausen - „Dora”, a także w Rostocku, Bernburgu, Wiedniu, w wielu mniejszych miejscowościach - w tym w Barth, Forst i Oschersleben, oraz w kopalni gipsu w Hinterbrühl koło Mödling!

\*\*\*

Kopalnię przejęto na potrzeby firmy Heinkel wiosną 1944 r. Zgodnie z poleceniem szefa „Sztabu Myśliwców” - Saura - wykonanie podziemnych obiektów dla potrzeb produkcji przekazano specjalistycznej grupie budowlanej Schlempp. Wypompowywanie wody z podziemnego jeziora trwało prawie trzy tygodnie.

Po osuszeniu wybrano szlam i wyrównano gruzem podłoże; po położeniu drenaży została wylana nawierzchnia betonowa. Dodatkowo zainstalowano systemy wentylacyjne i grzewcze, gdyż normalna temperatura wewnątrz kopalni wynosiła tylko plus 8 stopni.

Już 24 maja 1944 r. inwestycja została zagrożona pierwszym nalotem alianckim, który miał udaremnić budowę tej fabryki zbrojeniowej. Jednak nie wyrządził on żadnych większych szkód, zginęło jedynie około czterdziestu mieszkańców miasteczka.



■ Pozostałości fabryki zbrojeniowej

Dla potrzeb fabryki w pobliżu utworzono filię obozu KZ-Mauthausen o kryptonimie „Lisa” - przebywało w niej stale około 1800 więźniów. Praca zorganizowana była w sposób ciągły, na trzy zmiany. Zakład otrzymał kryptonim „Langusta”. 25 października 1944 r. wykonano w nim pierwsze elementy narzędziowe - w tym czasie pracowało nad tym 257 więźniów i 116 pracowników Henkla; nieco później, już przy produkcji seryjnej kadłubów samolotów, zatrudnionych było 590 więźniów i 167 Niemców.

Na najniższym - trzecim poziomie kopalni umieszczono prasy i obcinarki, na drugim poziomie montowano kadłuby, na pierwszym zainstalowane były urządzenia wentylacyjne i grzewcze.

Linia montażowa składała się z trzynastu punktów; transport zapewniały systemy wózków na szynach. Na końcowym etapie produkcji montowano broń, wyposażenie i sprzęt radiowy i dopiero tak przygotowane kadłuby wytaczane były na zewnątrz. Tam, po załadowaniu na ciężarówki, przewożone były do Schwechat - Heidfeld, gdzie dołączano następne elementy. Zaraz po tym gotowy samolot mógł wzbić się w powietrze.

\*\*\*

W ostatnich miesiącach wojny w kopalni umieszczono i zdetonowano 37 bomb lotniczych, niszcząc całe wyposażenie fabryki zbrojeniowej. Podziemia ponownie zalała woda.

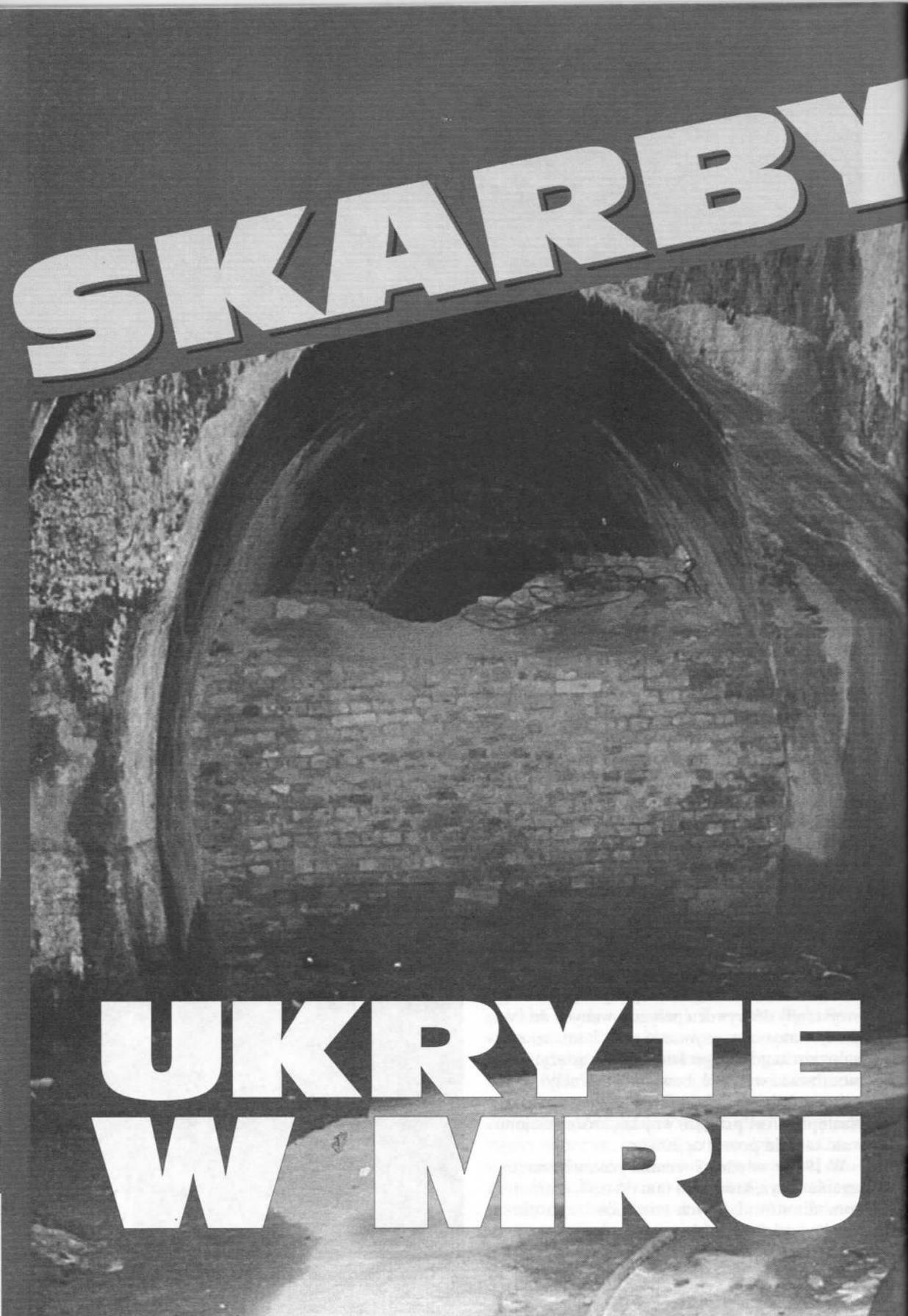
Gdy już umilkły strzały, w latach 1945 - 1948, ta niewątpliwa atrakcja turystyczna została odbudowana po zniszczeniach wojennych i ponownie udostępniona do zwiedzania.

Dzisiaj można tam spotkać tłumy turystów z całego świata, w tym zdyscyplinowanych, nawet na wycieczkach, Japończyków, robiących sobie zdjęcia pod tablicą upamiętniającą tych, którzy zginęli w podziemiach Hinterbrühl. W tym także i Polaków...



■ Opuszczona hala produkcyjna

# SKARB



# UKRYTE W MRU

Międzyrzecki Rejon U  
rozległy system obron  
swego czasu Niemcy p  
Polski, znany jest chyb  
miłośnikowi eksploracj  
żelbetowe bunkry, a zw  
kilkudziesięciokilometr  
ciąg tuneli przebiegają  
ziemią, intryguje swoją  
ogromem. I chyba każda  
tam trafili, zastanawiał s  
ukrytej komorze nie cz  
znalazcę przeogromne  
ostatnich latach drugie  
światowej...

Dziś możemy z dużym  
prawdopodobieństwem  
odpowiedzialnością po  
Dobiegły bowiem końc  
dziesięcioletnie prace  
zespołów badawczych  
Exploratorze, i właśnie  
pewnym sensie jubileu  
czasopisma chcemy p  
Państwu ich wyniki.

Oczywiście zaraz mo  
dlaczego sami nie chw  
nie pobiegniemy staw  
Odpowiedzi są dwie: u  
wykonane przez Wehr  
specjalistycznej wiedz  
dotarcie w to miejsce  
nakładów, ale też kom  
nadzoru. Po drugie - c  
zgodzie z prawem. A w  
dóbr związanych w jak  
wojskiem - należą one  
Państwa i powinny by  
znalezienia przekazane  
jednostce policji.

Publikując te inform  
by temat został podjęt  
władze, które, współdz  
administracją państwo  
zainteresowanymi bad  
wątpię, że chętnych b  
mogłyby doprowadzić

Oczywiście w rozm  
zespółu badawczym

**Międzyrzecki Rejon Umocniony, rozległy system obronny mający bronić swego czasu Niemcy przed atakiem Polski, znany jest chyba każdemu miłośnikowi eksploracji. Wielkie żelbetowe bunkry, a zwłaszcza kilkudziesięciokilometrowej długości ciąg tuneli przebiegających głęboko pod ziemią, intryguje swoją tajemniczością i... ogromem. I chyba każdy, kto choć raz tam trafił, zastanawiał się, czy gdzieś w ukrytej komorze nie czekają na swojego znalazcę przeogromne skarby ukryte w ostatnich latach drugiej wojny światowej...**

**Dzisiaj możemy z dużym prawdopodobieństwem i całą odpowiedzialnością powiedzieć - tak! Dobiegły bowiem końca ponad dziesięcioletnie prace jednego z zespołów badawczych działających przy Exploratorze, i właśnie w dziesiątym, w pewnym sensie jubileuszowym numerze czasopisma chcemy przedstawić Państwu ich wyniki.**

**Oczywiście zaraz może paść pytanie, dlaczego sami nie chwycimy za łopaty i nie pobiegniemy stawać się bogatymi? Odpowiedzi są dwie: ukrycie zostało wykonane przez Wehrmacht, przy użyciu specjalistycznej wiedzy saperskiej, stąd dotarcie w to miejsce wymaga sporych nakładów, ale też kompetentnego nadzoru. Po drugie - chcemy działać w zgodzie z prawem. A w tym wypadku - dóbr związanych w jakikolwiek sposób z wojskiem - należą one w całości do Państwa i powinny być, w momencie ich znalezienia przekazane najbliższej jednostce policji.**

**Publikując te informacje chcielibyśmy, by temat został podjęty przez np. lokalne władze, które, współdziałając z administracją państwową i ludźmi zainteresowanymi badaniami (a nie wątpię, że chętnych by nie zabrakło) mogłyby doprowadzić sprawę do końca.**

**Oczywiście w rozmowie z szefem tego zespołu badawczego, Józefem Piszczkiem z Wrocławia, ukryte zostały pewne dane precyzujące o które dokładnie miejsce chodzi, jak też nazwiska ludzi biorących udział w całej sprawie. Zrobione to zostało po to, aby udaremnić „dzikie” poszukiwania.**

### **Bogusław Wróbel - Czego szukamy?**

Józef Piszczek - skrzyń... z napisem „Koenigsberg”. Ale spokojnie - raczej nie chodzi tu o Bursztynową Komnatę! Niewątpliwy autorytet, jeśli chodzi o Międzyrzecki Rejon Umocniony, dr Janusz Miniewicz, w swojej książce wydanej wraz z Bogusławem Perzykiem pisze: „Cztery komory przeznaczono do celów specjalnych - schowki na dokumenty i dzieła sztuki. W 1944 r. umieszczono w nich np. najcenniejsze eksponaty z muzeum Cezarskiego w Poznaniu oraz dokumenty archiwum Sztabu Generalnego z Królewca (...). Do dziś pozostała nie wyjaśniona sprawa archiwum”. Stąd chyba można nawet przypuszczać, co może być we wspomnianych na początku skrzyniach. O tym, że skrzynie zostały przetransportowane właśnie z Królewca wiem od około czternastu lat, a zatem dużo wcześniej niż ukazała się publikacja dr Miniewicza.

#### **- Czas zdradzić źródło informacji!**

- Henryk N.! Ale bynajmniej nie była to informacja uzyskana „u cioci na imieninach”. Podczas jednego ze spotkań dawnego ZBO-WiD-u, czyli Związku Bojowników o Wolność i Demokrację, w połowie lat osiemdziesiątych, rozgorzał dosyć emocjonalny spór o to, czy przy budowie MRU byli zatrudniani jeńcy wojenni i robotnicy przymusowi, czy też nie. Wtedy to właśnie jeden z dyskutantów podał nazwiska i adresy swoje i pięciu kolegów, z którymi brał udział przy budowie umocnień, jako robotnik przymusowy. Niektóre z tych osób były wówczas na dosyć poważnych stanowiskach - dyrektora państwowego zakładu, komendanta posterunku milicji czy dyspozytora ruchu na PKP. Większość z nich złożyła pisemne zeznania o swoim pobycie i pracy w obozie w Hochwalde. Jednak najbardziej interesującą postacią był Henryk N.

Wówczas, kiedy zaczynał pracę w podziemiach MRU, a był to 1943 r., miał 16 lat i dobrze znał niemiecki. Przez większość czasu pobytu w obozie pełnił dzięki temu funkcję gońca. I właśnie on, w ostatnich dniach grudnia 1944 r., był świadkiem wylądowywania z samochodów do szybu, w którym funkcjonowała winda, wielkich skrzyń z napisem „Koenigsberg”.

**- Opowieść świadka to jedno, a wskazanie przez niego miejsca - to całkiem co innego!**

- Oczywiście. W naszej pracy świadkom przyglądamy się ogromnie sceptycznie. Dlatego też stosujemy przeróżne metody wery-



fikacji ich opowieści. W tym wypadku Henryk N. przechodził je bez zastrzeżeń.

Prowadząc nas, w samochodzie, mówił: „Przed samą wsią Hochwalde wjedziemy bitą drogą do lasu. W tym lesie był nasz obóz, a obok niego znajduje się główny wjazd do podziemi. Zaraz za tym zakrętem będą po obu stronach fragmenty po bunkrach. Za jednym z nich, po naszej prawej ręce, do którego prowadziło kilka kamiennych schodów, będzie ślad po baraku, w którym mieszkaliśmy. A tam na dole, nad rzeczką, stała komendatura i kotłownia. Popatrzcie - to jest wjazd do kanałów centralnego ogrzewania, w którym wraz z kolegami siedzieliśmy oczekując wyzwolenia. W tej hali odbywał się montaż końcowy silników lotniczych. Wjazd musi być blisko”.

Czytam to z zapisków z lat osiemdziesiątych!

**- Dalej był już wjazd do podziemi.**

- Dla gazika służby leśnej nie stanowił problemu. Henryk H. prowadził precyzyjnie dalej, opowiadając o Bahnhofach. Pokazywał, gdzie były hale wentylatorów, gdzie hale maszyn precyzyjnych, a gdzie prysznic i toalety.

Henryk N. opowiadał też, że w dzień po wyzwoleniu obozu, gdy wyszli z ukrycia i zobaczyli zabitych Werkschutzów, niespodziewanie zgarnął ich patrol hitlerowski. Pojawił się nie wiadomo skąd, zagnał do podziemi i tunelem wyprowadził do szybu, przez który wniesiono skrzynie. W pobliżu byli przetrzymywani przez trzy dni. Aż w końcu usłyszeli ogromny wybuch i później krótką strzelaninę. Kiedy wyszli, szyb był już wysadzony w powietrze.

**- Ale dojście do niego musiało być też od strony tuneli.**

- I właśnie tam Henryk N. nas prowadził. Ale na tym wyprawa się zakończyła. Tunnel zagradzał... gruby mur. Henryk N. stał bezradnie przed nim i mówił, że jest pewny, iż tędy właśnie można było przejść dalej. I że od tego muru do wysadzonego szybu jest zaledwie kilkadziesiąt metrów. Jeszcze w samochodzie mówił o tym, jakie napisy miały być na ścianach tunelu. Wszystko się zgadzało.

**- Widać to zresztą na planie, który ma Pan przed sobą.**

- Tak, to jest bardzo dobry plan, wykonany dokładnie 26.10.1948 r. przez Piotra C. Przedstawia nie tylko ówczesny stan podziemi MRU, ale i np. wszystkie napisy, jakie znajdowały się tam na ścianach, wskazujące dojścia do poszczególnych obiektów podziemnych. Później ściany te... pomalowało na biało nasze wojsko. Po co, tego nie wie nikt.

**- A co robił tam Piotr C.?**

- Powiedzmy, że wykonywał robotę zleconą mu przez przełożonych. Po latach, różnymi drogami ten plan trafił do mnie. Zresztą był on tylko załącznikiem do większego opracowania, które robił zespół trzyosobowy.

**- A co z Henrykiem N.? Czy powtórzy swoje rewelacje?**

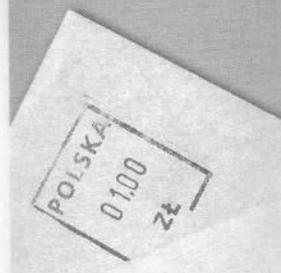
- Niestety nie. Już nie żyje. Podobnie jak większość kolegów, z którymi był w obozie. Jego córka - Mirosława niewiele już może do sprawy dodać. Ale nie zmienia to faktów. Henryk N. opowiadał o tym w latach osiemdziesiątych, kiedy o eksploracji nikomu się nie śniło.

Jego historię potwierdzili jego koledzy i to część z nich, jak już wspominałem - na piśmie. Przeprowadzono szereg weryfikacji terenowych. Wszystkie szczegóły - oczywiście o części z nich tu nie wspomnieliśmy - zgadzają się z rzeczywistością.

Zatem - podsumowując - z absolutną dokładnością możemy podać miejsce, gdzie przez szyb windy, w ostatnich dniach grudnia 1944 r. zwieziono do podziemi skrzynie z napisem „Koenigsberg”. Szyb - wysadzony - jest widoczny. Od strony tuneli dojście do niego zagradza mur. Być może zaminowany po drugiej stronie. Wszystko wskazuje na to, że owe skrzynie spoczywają sobie tam do tej pory.

Czas je wyciągnąć!

**Jest to formalna propozycja skierowana do administracji lokalnej, państwowej i grup poszukiwaczy. Kontakt z Józefem Piszczkiem - przez redakcję Exploratora.**

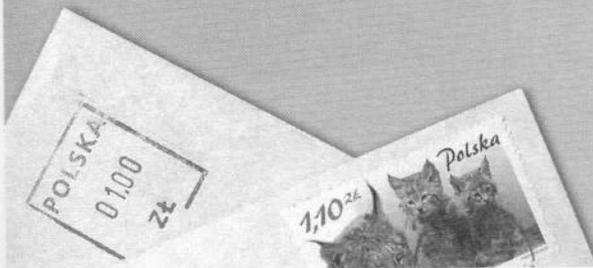


Szanowny Panie Redak

dopiero dzisiaj jeste na Pańską prośbę doty temat wzmiankowany podziemnych obiektów także Polacy, a wśród braci; pracując nie zdaczym uczestniczą.

W tym przypadku chodukujące oleje napędzynę otrzymaną z Konkretnie - chodzi o brunatnego obejmujądo zagłębia Bełchatowzakłady należały do I.C.

W drodze do Ham się w miejscu pracy mgo od czterech lat na wych w Niemczech. miejsce pobytu okaza sala miejscowej gospo po prawej stronie drunku Merseburga. Z wykopalisko głęboko m, na dzień którego tpo wydobytym urobi ziomem wody usytu do schronów podzie tego celu wybudowagich korytarzy o dre niu, w których chron robotnicy przymusowości, w tym także marszałka Badoglio. tych „schronów” nakstromie zejście po schwzględem w czasie na dzi zjeżdżała na dół przeciwnej stronie u



Szanowny Panie Redaktorze,

dopiero dzisiaj jestem w stanie odpisać na Pańską prośbę dotyczącą informacji na temat wzmiankowanych w mojej książce podziemnych obiektów. Pracowali w nich także Polacy, a wśród nich jeden z moich braci; pracując nie zdawali sobie sprawy w czym uczestniczą.

W tym przypadku chodziło o zakłady produkujące oleje napędowe, w tym także benzynę otrzymywaną z węgla brunatnego. Konkretnie - chodzi o całe zagłębie węgla brunatnego obejmujące ogromny teren, aż do zagłębia Bełchatowskiego. Wszystkie te zakłady należały do I.G. Farben.

W drodze do Hamburga zatrzymałem się w miejscu pracy mojego brata, będącego od czterech lat na robotach przymusowych w Niemczech. Odszukawszy jego miejsce pobytu okazało się, iż jest to duża sala miejscowej gospody, znajdująca się po prawej stronie drogi wiodącej w kierunku Merseburga. Znajdowało się tam wykopisko głębokości około 120 do 150 m, na dnie którego było rozlewisko wody po wydobywym urobku. Nieco ponad poziomem wody usytuowane były wejścia do schronów podziemnych - celowo do tego celu wybudowanych - w formie długich korytarzy o drewnianym obelkowaniu, w których chronili się przed nalotami robotnicy przymusowi różnych narodowości, w tym także liczni jeńcy włoscy marszałka Badoglio. Aby dostać się do tych „schronów” należało pokonać dość strome zejście po schodkach - z tego też względu w czasie nalotów większość ludzi zjeżdżała na dół na pośladkach. Po przeciwnej stronie ulicy widać było ruiny zabudowań fabryki.

Około stu metrów dalej stał betonowy schron o murach sześciometrowej grubości, do którego wchodzić mogło około 150 osób. Kształt schronu stanowił odwróconą literę U. W głębi stały inne podobne bunkry.



Podczas nalotów 19 kwietnia 1945 r. robotnicy, jak również i ja, jeszcze w mundurze Wehrmachtu, a także ludność cywilna, biegliśmy akurat do miejsca, w którym można było się schronić - wtedy właśnie zwróciłem uwagę na wyjeżdżające z podziemi długie pociągi cysternowe! Oceniając odległość myślę, że wynosiła ona około 5 - 6 km od szosy, którą zmierzaliśmy do schronienia. Zarówno mój brat jak i jego koledzy dziwili się, że pracując tyle w tej fabryce nic nie wiedzieli na temat podziemnych zakładów czy magazynów w tym miejscu! Zastanawiano się tylko czasami nad kierunkiem torowiska, a zwłaszcza nad jego wyjazdem spod ziemi. Ja zaś nie miałem odwagi pytać się wszechobecnym Niemców, skąd te cysterny wyjeżdżały i dokąd zmierzały...

Dr Lucjan J. Wesółowski  
(Autor książki „Gott mit uns?”)