

PIOTR MRUGALSKI

Ciotka „Ju” i most powietrzny do Festung Breslau. Największa katastrofa lotnicza w Karkonoszach

„Od drugiej do piątej nad ranem, przez pełne trzy godziny nad głowami grupy Prestela huczały ciężkie samoloty transportowe, lecące w kierunku zachodnim, gdzie mieściło się główne lotnisko Gandau. Miały one dostarczyć do twierdzy broń, amunicję i gotowe do boju jednostki elitarne. Już za dnia rozchodziły się pogłoski, że dwie dywizje najlepszych roczników zostały odwołane z Alzacji i przekazane do obrony twierdzy. Pewnie wówczas starych członków „Hoko” skieruje się do niczego innego, jak do służb wartowniczych wewnątrz miasta. Nic więc dziwnego, że tej nocy dla żołnierza Adamczyka głucho buczenie junkersów przeobraziło się w szum wentylatora wysysającego z przepelnionego lokalu niebieskie obłoki dymu tytoniowego.”

Hugo Hartung *„Gdy niebo zstąpiło pod ziemię”*

Zamiast wstępu – czwarty z jedenastu kolków

W dniu 30 listopada 2004 roku, po zakończeniu głównych prac rozbiórkowych przy schronisku *Česká bouda* na Śnieżce, nadzorująca je miejscowa organizacja turystyczna *Veselý výlet* wystosowała list otwarty, który rozesłany został do kilku ważnych osobistości, w tym potomków osób zasłużonych dla rozwoju turystyki i samego schroniska *Česká bouda*. Wśród adresatów był Helmut Hofer ze wsi Velká Úpa, syn Roberta – ostatniego tragarza zaopatrującego Śnieżkę¹. List zaczynał się od słów:

¹ Adresatami listu byli także: Libor Ambrozek (Minister Ochrony Środowiska) – Praga; Christa Kraemer (córka ostatniego prywatnego właściciela schroniska *Česká bouda*) – Hürth; Lubomír Mocl (burmistrz miejscowości Malá Úpa); Jiří Novák (dyrektor Karkonoskiego Parku Naro-

„Szanowni Państwo!

Razem ze współpracownikami dokończyliśmy rozbiórkę schroniska Česká bouda. Na konstrukcję głównego dachu składało się jedenaście par ręcznie ociosanych krokwi. Cieśle opracowali je i połączyli w 1868 roku drewnianymi kołkami. Zwyczajne świerkowe kołki wytrzymały całych 136 lat. Podczas rozbiórki wybiliśmy z jedenastu złączy jedenaście zużytych, ale stale dobrze jeszcze pełniących swą funkcję kołków. Pozwalamy sobie każdemu z Państwa jeden wręczyć lub posłać. Są pamiątką pozostałą po schronisku Česká bouda na Śnieżce. Pamiątką przypominającą jej ciekawą historię a według nas są jednocześnie niemyym apelem skierowanym w przyszłość”.

I w dalszej części:

„Kolek czwarty: Pan Helmut Hofer, Szanowny Panie! Kilka pokoleń mężczyzn z Pańskiej rodziny było związanych pracą i uczuciami ze schroniskiem Česká bouda na Śnieżce. Pana pradziadek Ignaz Hofer już w 1868 roku nosił drzewo na budowę schroniska. Być może między innymi również i kawałek drewna, z którego wykonano ten właśnie kolek. Pana dziadek Johann Hofer nosił na noszach aż stukilogramowe ładunki z Wielkiej Upy na sam szczyt przez całych pięćdziesiąt lat. Pański ojciec Robert Hofer był ostatnim spośród tragarzy wynoszących ładunki na Śnieżkę. Drewniane nosze powiesił na kołku w 1961 roku. Również Pan osobiście poznał znój pracy tragarza, dzięki której „mieliście prawo” zostać w 1945 roku w chacie przodków, by po latach opowiedzieć nam tyle ciekawego o życiu ze Śnieżką” [4].

Dziesiąty kolek organizacja zostawiła dla siebie, ostatni – jedenasty miał zostać wstawiony w konstrukcję nowego budynku. W ten sposób rozbiórka schroniska przypomniiała o wysiłku górskich tragarzy (w jęz. niemieckim tzw. Koppenträger) z rodu Hoferów, którzy na plecach, używając drewnianych stelaży, wynieśli na sam szczyt najwyższej góry w Karkonoszach wszystkie belki, listwy, deski, gonty, okna, drzwi i stalowe elementy wielkiego zbiornika na wodę. Tragarze nosili zaopatrzenie do wysoko położonych schronisk sześć dni w tygodniu (z wyjątkiem części okresu zimowego) aż do 1949 roku. Z tego powodu nie zostali wysiedleni po wojnie. Przeciętny ładunek ważył 100 kilogramów (rekord Roberta Hofera to 160 kg!). Pochodzili z dzisiejszej chaty „*U dvou vleků*”. Ich przodkowie założyli sąsiednie *Hoferovy boudy* (dzisiaj *Portášovy boudy*). Obecnie na ich dawnych łąkach znajduje się najlepsza uppska trasa zjazdowa. Wyciąg Hofer służy narciarzom

dowego) – Vrchlabí; Hans Pohl (syn ostatniego prywatnego właściciela schroniska Česká bouda) – Erfurt; Jaroslava Skrbková (właścicielka punktu pocztowego na Śnieżce) – Pec pod Śnieżką; Alan Tomášek (burmistrz miejscowości Pec pod Śnieżką), Petr Kubík (zasłużony turysta) – Trutnov.

jeżdżącym po najbardziej stromym odcinku od *Portášovych boud*. Nad wszystkim czuwa - a jakże - nadal „niezlesięmający” Walter Hofer.

Wspomniany w liście Robert Hofer, ostatni tragarz górski – ojciec adresata listu, w nocy z 22 na 23 lutego 1945 roku nocował na szczycie Śnieżki. Około godziny czwartej rano usłyszał huk lotniczych silników, który nagle ustał. Na zewnątrz trwała burza śnieżna – stacja meteorologiczna zanotowała prędkość wiatru 110 km/h. Hofer pomyślał, że mu się przesłyszało ...

Most powietrzny

Sto kilometrów od Karkonoszy trwała zacięta bitwa. Płonął Wrocław, największe na wschód od Berlina niemieckie miasto, szalonym rozkazem Hitlera zamienione w *Festung Breslau*. Na barykadach ramię w ramię walczyły dzieci oraz starcy z *Volkssturmu* i resztki elitarnych jednostek spadochronowych dowieszone samolotami. Do miasta dostarczono zdalnie sterowane „miny na gaśnicach” Goliaty (używane do wysadzania mostów i wiaduktów), a domy niszczone torpedami z magazynów *Kriegsmarine*. Naziści dla swego miasta nie mieli więcej szacunku niż dla Warszawy, wrogowi można było oddać tylko spaloną ziemię – a ten koszmar trwał dłużej niż warszawskich 63 dni.

Koniec przedwojennego *Breslau* rozpoczął się na dobre 11 lutego 1945 roku, wraz z początkiem kolejnej rosyjskiej ofensywy z okolic Oławy na południowe i południowo – zachodnie przedpola miasta. Niemiecka 269 dywizja została zepchnięta w okolice Sobótki – wolne od wojsk rosyjskich były tylko dwie linie komunikacyjne: tor kolejowy wiodący pod Góry Sowie (Wrocław – Piława) oraz autostrada (po zamknięciu okrążenia autostrada stała się lotniskiem dla radzieckich myśliwców). Próbowwała ich rozpaczliwie bronić 19 dywizja pancerna. Na autostradzie płonęły radzieckie i niemieckie czołgi. Feralnego dla Niemców 13 lutego, po zaciętych walkach w rejonie Kostomłotów, rosyjski 7 Korpus Pancerny Gwardii ostatecznie przeciął ostatnie linie komunikacyjne – od 15 lutego *Festung Breslau* była szczelnie okrążona. Jedyнным miejscem, dzięki któremu twierdza łączyła się z Rzeszą, zostało lotnisko na Gądowie.

Port lotniczy Gądów, dawny plac ćwiczeń garnizonu *Breslau*, powstał w 1910 roku. Był jednym z pierwszych historycznych lotnisk niemieckich. W czasie I wojny światowej lotnisko rozbudowano i wykorzystywano do celów wojskowych. Od 1920 roku, po ratyfikacji układu wersalskiego, lotnisko miało charakter wyłącznie cywilny. Od 1922 roku działała na nim filia znanej fabryki samolotów Junkers. W 1936 roku na lotnisku otwarto nowy

terminal lotniczy (budynek istnieje do dziś). W czasie II wojny światowej lotnisko znajdowało się pod jurysdykcją Luftwaffe.

Rola mostu powietrznego w obronie *Festung Breslau* była przez wiele lat niedoceniana. A jednak bez lotniska Gądów tak długotrwała obrona miasta byłaby niemożliwa. W twierdzy nie brakowało żywności a nawet używek (do samego niemal końca oblężenia produkowano tu duże ilości piwa i papierosów) – *Breslau* był nazywany „schronem przeciwlotniczym III Rzeszy”. Niemal do ostatnich miesięcy wojny znajdował się poza zasięgiem nalotów dywanowych alianckich bombowców i zgromadzono w nim olbrzymie zapasy żywności. Natomiast prawie cała rezerwa amunicji, zwłaszcza artyleryjskiej została zużyta już w styczniu przez 17. Armię, w pierwszym okresie rosyjskiej ofensywy pomiędzy Wisłą i Odrą.



Ryc. 1. Tak zwana „Sala Ikar” w gądowskim terminalu – jedna z piękniejszych sal przedwojennego Wrocławia. Pocztaówka ze zbiorów autora.

Mimo że na początku 1945 *Luftwaffe* była już tylko „cieniem” chluby Göringa sprzed kilku lat, na *Breslau-Flughafen Gandau* co noc lądowały samoloty Junkers Ju-52, Heinkel He-111, Dornier Do-17 i szybowce transportowe DFS-230 i GO-242 (szybowce były wypuszczane przez samolot holujący na wysokości ok. 6560–7200 stóp nad miastem). Po zdobyciu Gądowa przez Rosjan szybowce lądowały na prowizorycznych lądowiskach wewnątrz miasta, ostatni z nich – najprawdopodobniej także ostatni użyty podczas II wojny światowej w Europie – załadowany *pancerfaustami* wylądował 30 kwietnia 1945 roku na prowizorycznym lądowisku w okolicach dzisiejszego placu Grunwaldzkiego (wiadomo też o szybowcu *Gotha*, który wylądował na ulicy Jedności Narodowej). Piloci szybowców byli następnie ewakuowani małymi samolotami typu *Storch* latającymi z lotniska w Świdnicy.

Pierwsza lotnicza dostawa amunicji przy użyciu Ju-52 miała miejsce już w nocy z 15 na 16 lutego. Na Gądowie wylądowało dwanaście Ju-52 z pociskami armatnimi. Startujące samoloty zabrały 255 rannych, 14 żołnierzy i uchodźców. Junkersy startowały z baz w *Jüteborgu* (na południe od Berlina) i drezdeńskiego lotniska *Klotzsche*, He-111 latały z baz w pobliżu *Hradca Kralove*. Następnie doszło do kilkudniowej przerwy – Rosjanom udało się zakłócić radiowe urządzenia naprowadzające. Do Wrocławia ściągnięto doświadczonego oficera lotnictwa – podpułkownika von Friedeburga, a ze Szkoły Lotnictwa Wojennego w Strachowicach (*Luftkriegsschule 5 in Breslau-Schöngarten*, ostrzeliwanej ale jeszcze nie zajętej przez Rosjan) odzyskano nowoczesne urządzenia radiowe. Dzięki temu można było wznowić nocne loty. Od lutego aż do kwietnia 1945 roku niemiecka 6 Flota Powietrzna i grupa lotnicza *Herzog* wykonały 566 lotów dostarczając do *Festung Breslau* 3770 żołnierzy (w tym spadochroniarzy – między innymi 5 marca wylądował na Gądowie II batalion pułku do zadań specjalnych *Schacht*) i 657 ton zapasów. Ewakuowano 3282 rannych żołnierzy, tracąc przy okazji 52 samoloty transportowe Ju-52 (w całym okresie od stycznia 1945 do końca wojny *Luftwaffe* straciła na Dolnym Śląsku, głównie przy zaopatrywaniu *Festung Breslau* i *Glogau* – Głogów, 165 samolotów transportowych i prawie wszystkie użyte w akcji szybowce).

Nawet cywile będący z dala od szczegółowych frontowych wiadomości dostrzegali rolę mostu powietrznego i dramatyczne wydarzenia związane z jego funkcjonowaniem. Oto słowa księdza Paula Peikerta zanotowane pod datą 16 marca 1945 roku w jego „Kronice dni oblężenia”: „*Od południowego zachodu dochodzą odgłosy wielkiej bitwy. Zdaje się, że idzie o Muchobór*

*i inne małe osiedla pod Wrocławiem. Noc jest znów zakłócona wywiązującymi się utarczkami powietrznymi między niemieckimi junkersami a samolotami rosyjskimi. Jak się dodatkowo dowiaduję, w ostatnich dniach Rosjanie zestrzelili około 10 junkersów. Junkersy przywożą amunicję i ważne rzeczy, których brakuje w twierdzy, zrzucają je w tzw. bombach zaopatrzeniowych i zabierają lekko rannych. Maszyna taka może odtransportować 20 osób. Jest to konieczne, gdyż jak słyszałem z wiarogodnego źródła, codziennie przychodzi do miejscowych szpitali około 600 rannych. Ponieważ pierścień dokoła miasta zacieśnia się coraz bardziej, budynki służące dotąd za szpitale muszą być opuszczone, a ranni przeniesieni do centrum. Ponieważ brak miejsc daje się coraz bardziej we znaki, junkersy muszą natychmiast transportować lekko rannych, tj. takich, którzy mogą siedzieć, albowiem ciężko ranni, których trzeba by wieźć na leżąco, zajęliby zbyt wiele miejsca w samolocie. Straszne tylko, jeśli takich 20 rannych, którzy uszli śmierci w walce, ginie w transporcie z twierdzy” [6]. Z kartotek poległych można ustalić losy kilku zestrzelonych nad Wrocławiem samolotów. Między innymi na pokładzie Ju 52 zestrzelonego 15 marca nad Pilzycami zginęło 25 rannych żołnierzy niemieckich wraz z załogą samolotu (wśród zabitych był sprawozdawca kroniki filmowej, podoficer Siegbert Bauer, ocalały jednak taśmy nakręconych przez niego filmów). W transportowcu zestrzelonym 22 marca nad Dworcem Głównym zginęło 22 żołnierzy. Jeszcze 22 kwietnia nad Biskupinem w płonącym samolocie straciło życie 25 żołnierzy. Przypisy do „Kroniki dni oblężenia” cytują także ciekawe fragmenty „Dzienników Wojennych” Naczelnego Dowództwa Wehrmachtu. W dniu 24 marca „Dziennik” donosił: „*Zaopatrzenie Wrocławia jest utrudnione z powodu nieprzyjacielskich reflektorów. Dotychczasowe straty wynoszą 64 junkersy, co jest tym smutniejsze, że zaprzestano produkcji...* [6]”. Niektóre zapisy w „Dziennikach Wojennych” OKW określają szczegółowo ilości samolotów dowożących zaopatrzenie do twierdzy: 18 lutego – 98 samoloty, 15 marca – 55 samolotów (z tego połowa dała radę wylądować, później zabrały 180 rannych), 16 marca – 49 samoloty, 18 marca – 52 samoloty.*

Dzięki księdzu Peikertowi możemy poznać także inne ciekawostki związane z funkcjonowaniem mostu powietrznego. Oto, co można znaleźć w przypisie do jego wspomnień: „*Poczta polowa działała w oblężonym mieście dość sprawnie. Korespondencję z zewnątrz dostarczały samoloty lądujące do 31 marca 1945 na lotnisku w Gądowie Małym. Po zdobyciu przez wojska radzieckie lotniska w Niedzielę Wielkanocną 1 kwietnia 1945 wywóz korespondencji został przerwany; część korespondencji wysyłano odtąd z Wrocławia drogą radiową. Poczty z zewnątrz dostarczały wówczas samoloty*

zrzucające bomby zaopatrzeniowe. Proboszcz Peikert otrzymał np. list nadany 25 stycznia 1945 w Norwegii, list z Bielawy nadany 5 lutego czy list od krewnych nadany 12 marca w Glucholazach” [6]. Informację tę autor dedykuje pogrążonej w bezustannym kryzysie Poczcie Polskiej.

Samolotami ewakuowano nie tylko rannych, ale także część specjalistów i oficerów. Niektórzy z nich, pełniący rolę łączników, powracali do twierdzy przywożąc na przykład niezbędne części zamienne, przyrządy celownicze i brakujące elementy uzbrojenia (we wrocławskich fabrykach i magazynach było wiele przeznaczonych do remontu lub nietypowych armat, czołgów, niewykończone partie pocisków bez zapalników i nowoczesnych karabinów maszynowych, do których brakowało części). Transport amunicji i wyposażenia oraz ewakuacja rannych były dobrze skoordynowane dzięki znakomicie funkcjonującej łączności radiowej (wyjątek to typowo hitlerowska i propagandowa akcja wysłania ciężkich dział piechoty, których nikt nie zamawiał, przy pomocy olbrzymich Me 232 Gigant – z ośmiu samolotów aż siedem zostało zestrzelonych, ostatni wylądował prawdopodobnie już na *Kaiserstrasse* – w okolicach placu Grunwaldzkiego). Tutaj także można odnaleźć sudeckie akcenty – jedna ze stacji radiowych znajdowała się na wieżowcu *Sparrkasse* w Rynku (obecnie siedziba Banku Zachodniego WBK), a jej pendant² na szczycie Wielkiej Sowy, druga na budynku *Baugewerkschule* przy ul. Prusa (obecnie siedziba Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej) z pendantem na Śnieżce. Używano nadajników wysokiej mocy, takich jak na U-bootach. Jako że Sudety do samego końca wojny pozostały w niemieckich rękach, łączność radiowa była niezakłócona. Łączność telefoniczna z dowództwem 17. Armii niemieckiej w Wałbrzychu (Szczawienku) była na podsłuchu i z niej nie korzystano (Rosjanie wykonali głębokie wykopy wokół miasta i odkryli połączenia kablowe). Lotnisko na Gądowie było cały czas ostrzeliwane i oświetlone reflektorami (w ciągu dnia oddziały *Volkssturmu* i saperów zasypywały leje po wybuchach i ściągały wraki samolotów, aby w nocy mogły lądować następne maszyny). Opisuje to w swoich wspomnieniach pułkownik Urbatis – dowódca niemieckiej artylerii:

„W ciągu lutego przeciwnik, aby przeszkodzić naszym Junkersom w lądowaniu na lotnisku Gądów, używał licznych reflektorów - naliczyliśmy ich około 50. Nasz oddział obserwacyjny, który na moje żądanie przybył w połowie marca, wkrótce ustalił dokładne położenie tych reflektorów, tak że można je było z najlepszym skutkiem zwalczyć ostrzałem naziemnym artylerii przeciwlotniczej. Często obserwowaliśmy gaśnięcie reflektorów. Także z nieprzyjacielskich

² Chodzi o zespół urządzeń linii radiowej (anteny i urządzenia nadawczo-odbiorcze)

komunikatów radiowych wynikało, że wiele reflektorów padło ofiarą naszego ostrzału. Już po trzech dniach Rosjanie wycofali wszystkie reflektory około 6 km na tyły i nie przeszkadzały już one tak bardzo w lądowaniu naszych Junkersów. Był to zdecydowany sukces artylerii, dzięki któremu Wrocław mógł być zaopatrywany z powietrza - w każdym razie do końca marca” [1].

Od końca marca lądowanie na oświetlonym reflektorami, ostrzeliwanym z bliska przez moździerze i armaty przeciwlotnicze lotnisku, graniczyło z samobójstwem. Most lotniczy zaczął się załamywać. W Wielkanoc 1 kwietnia po huraganowym ogniu artylerii i przy wsparciu ciężkich czołgów Rosjanie wyparli z Gądowa broniących go spadochroniarzy.

Według zachowanych danych dowództwa niemieckiej 6 floty powietrznej po utracie lotniska w Gądowie kontynuowano zrzucając nad miastem zasobników zaopatrzeniowych na spadochronach. Tak np. w nocy z 16 na 17 kwietnia 34 samoloty typu He 111 zrzuciły nad miastem 218 zasobników zawierających 26,46 ton sprzętu i amunicji; w nocy z 25 na 26 kwietnia 44 samoloty He 111 zrzuciły 35,75 ton sprzętu i amunicji, w nocy z 26 na 27 kwietnia 24,12 ton itd. Z ostatniego znanego nam meldunku w nocy z 30 kwietnia na 1 maja zaledwie 7 samolotów He 111 zrzuciło zasobniki na spadochronach, przy czym 1 samolot nie powrócił do bazy. Tej nocy do Wrocławia odleciały dwa małe samoloty typu Fieseler *Storch* (Fi 156).

Jeszcze później zasobniki z lotu koszącego zrzuciły myśliwce z pułku stacjonującego do ostatnich dni wojny w Świdnicy (w maju 1945 roku jednostka ta ewakuowała się do Czech). Latały na nich największe asy myśliwskie *Luftwaffe*. Dowódca tegoż 52 pułku myśliwskiego, podpułkownik Graf, zestrzelił w sumie 212 samolotów nieprzyjacielskich i odznaczony był najwyższym niemieckim orderem wojskowym – Krzyżem Rycerskim z Liśmi Dębowymi, Mieczami i Brylantami. Takie samo odznaczenie posiadał też inny oficer tej jednostki – kapitan (później awansowany na majora) Hartmann, który zestrzelił aż 352 samoloty (nikt z innych lotników drugiej wojny światowej nie osiągnął tak wysokiej liczby zestrzeleń), ostatni jeszcze 8 maja 1945 r. nad Brnem. Był to rosyjski myśliwiec, ostatni samolot antyhitlerowskiej koalicji zestrzelony podczas drugiej wojny światowej.

Jak można przypuszczać, w Sudetach leży wiele wraków samolotów biorących udział w zaopatrywaniu „Stalingradu nad Odrą”. Dopiero od niedawna można ich szukać oficjalnie i ta przemilczana przez lata tematyka poruszana jest w mediach. Tylko w ostatnich miesiącach pojawiały się informacje o rozbitym samolocie w okolicach Sokołowska (przełom lutego i marca 1945 – najprawdopodobniej Junkers) i Zieleńca (początek maja 1945 – sądzono, że to samolot typu *Storch*, którym uciekł z Wrocławia Karl Hanke, jednak eks-

pertyzy wykazały, że to bombowiec He-111 być może biorący udział w zapatrywaniu Wrocławia). Bardzo wiele miejsc upadku samolotów podają fora internetowe, zapewne część z nich jest prawdziwa.

„Ciotka Ju”

Miało być tu o silnikach, kadłubie wręgowo – kratownicowym i klapach stałych, szczelinowych. Jeśli ktoś ciekawy, ile i jakich silników miał Ju-52, to znajdzie to na dziesiątkach stron internetowych. Zamiast tego zacytuje przedmowę do książki „Ju 52/3m w II wojnie światowej” Janusza Piekałkiewicza (zmarłego w 1988 roku polskiego pisarza – a wcześniej powstańca warszawskiego, studenta Akademii Filmowej w Łodzi, przewodnika tatrzańskiego i bojownika o wolność Węgier z 1956 roku). Jego książki o II wojnie światowej są równie ciekawe jak biografia. Są też dobrze znane na zachodzie Europy – bo wolne od polskiego, zaściankowego myślenia o historii. Oto, co napisał o samolocie, którym latali jego wrogowie:

„Dobra, stara ciotka” - być może w czasie wojny, gdy powstało to określenie, dziesięć lat to nie był podeszły wiek, ale już wówczas rozwój techniki lotniczej postępował olbrzymimi krokami, w związku z czym eksploatacja samolotu jednego typu przez tak długi czas była zjawiskiem niezwykłym. Słowo „dobra” niewątpliwie było wyrazem wdzięczności tych wszystkich, którzy dzięki niezawodności Ju uszli pewnej śmierci lub uniknęli niewoli.



Ryc.2. Satyryczne przedstawienie „Starej Ciotki Ju”.

Żaden inny samolot, ani niemiecki, ani aliancki nie mógł przecież poszczycić się dostarczeniem do szpitali około 120 000 rannych i to nierzadko w warunkach totalnej przewagi nieprzyjaciela w powietrzu. Po dziś dzień wielu niemieckich weteranów II wojny światowej zachowuje „starszą panią” w swojej wdzięcznej pamięci. Gdy na początku lat trzydziestych pojawiły się pierwsze Junkersy Ju 52, ich konstruktor, słynny inżynier Ernst Zindel, przewidział je do roli samolotów transportowych, swego rodzaju latających meblowozów. Powstały z nich sławne na cały świat maszyny komunikacyjne. Tym bezwypadkowym gratem chętnie powierzano zdrowie i życie, bo dostarczały swoich pasażerów do celu wprawdzie niezbyt szybko, ale bezpiecznie. Można je było rozpoznać

na pierwszy rzut oka po ociążalej, pobrużdżonej sylwetce i odgłosie silników, który brzmiał „jak gdyby tuzin motocykli zjeżdżał z góry na pierwszym biegu.

W rok po dojściu Hitlera do władzy „ciotka Ju” przekształciła się w uzbrojoną od stóp do głów maszynę. W miejsce siedemnastu foteli dla pasażerów wciśnięto komory bombowe, a pod kadłubem zwieszala się odciążana wysuwana gondola z karabinem maszynowym. W metalowym ogonie wycięto okrągły otwór, tworząc stanowisko obserwatora i strzelca karabinu maszynowego. Później, podczas wojny, Ju 52 pełnił służbę jako samolot transportowy do przewozu zaopatrzenia i skoczków spadochronowych, samolot ratownictwa morskiego lub samolot do poszukiwania min.

Jako „służąca do wszystkiego” odgrywał on ważną rolę w siłach lądowych i w Luftwaffe od pierwszego do ostatniego dnia wojny, mimo iż nie nadawał się do pełnionych zadań, jak mało, który typ samolotu. Nie na darmo jednak świat jest pełen paradoksów i gdy trzeba było poradzić sobie w sytuacji bez wyjścia, na plan wzywano właśnie Ju 52. To właśnie dzięki zmasowanemu użyciu tych maszyn możliwe stały się wojny błyskawiczne lat czterdziestych. W ich trakcie coraz większego znaczenia nabierał transport lotniczy, a gdy szło o użycie wojsk powietrzno-desantowych czy spadochronowych lub o zaopatrzenie armii okrążonych przez nieprzyjaciela, samolot ten okazywał się absolutnie niezbędny. Jego ogromną wadą była łatwość zestrzelenia. Gdy zatem coraz częściej wysyłano „ciotkę Ju” do akcji nie troszcząc się przy tym o panowanie w powietrzu, zaczęło się jej wielkie wymieranie. Latem 1944 r. dowództwo zadało Ju 52 śmiertelny cios: po prostu wstrzymano ich produkcję. (...) Tylko jeden samolot, mianowicie DC-3 DAKOTA, mógł się mierzyć pod względem popularności z Ju 52/3m jako najbardziej znany samolot transportowy na świecie, który przez niemal pół wieku pozostawał uczestnikiem ruchu lotniczego” [7].

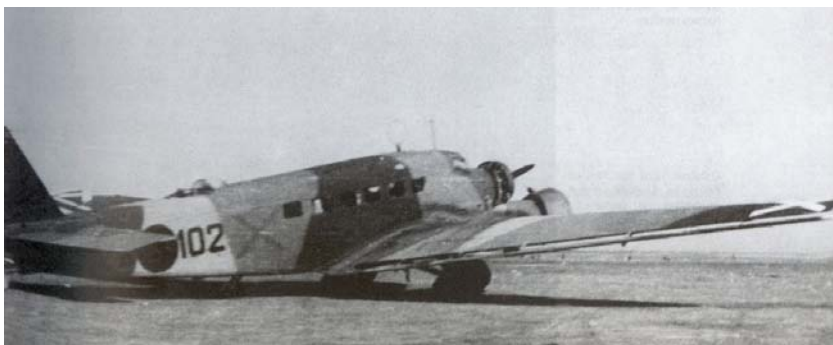
Po tym wprowadzeniu dorzucę kilka bardziej szczegółowych faktów. Co ważne w tej historii – maszynę cechowała dobra charakterystyka lotu, co sprawiało, że mogła być prowadzona nawet przez niedoświadczonego pilota (zdarzało się to nader często pod koniec wojny). Mała prędkość lądowania umożliwiała korzystanie z samolotu na niewielkich, polowych lotniskach o złej nawierzchni. W czasach pokoju Ju-52 odniósł sukces jako samolot komunikacyjny dla kilkunastu pasażerów i był używany zarówno przez Lufthansę, jak i linie zagraniczne (z 25 krajów świata), w tym PLL LOT (1 samolot w latach 1936–1939). Ju-52 były powszechnie nazywane przez pilotów nie tylko *Tante Ju* (Ciotka Ju), ale także *Eiserne Anna* (Żelazna Anna). Niezawodność i prosta konstrukcja sprawiły, że maszyną zaczęła interesować



Ryc. 3. Hala montażowa w zakładach Junkersa w Dessau. Stąd pochodził samolot, który rozbił się pod Śnieżką.

się armia. Oznaczony jako Ju-52/3mg3e samolot został przystosowany do roli ciężkiego bombowca. Pierwszym testem zdolności bojowych była wojna domowa w Hiszpanii. Junkersy działały tam wraz z bombowcami He-111 w *Legionie Condor*, zaś 20 samolotów transportowych Ju 52/3M g3e (w ramach specjalnie utworzonej, fałszywej spółki transportowej) w okresie od 20 lipca do końca sierpnia 1936 r. przewiozło z Maroka do Hiszpanii 8899 żołnierzy z wyposażeniem – w tym 44 armaty polowe – wykonując w tym czasie 461 lotów. Był to pierwszy most powietrzny w historii lotnictwa. Samoloty były używane nie tylko do atakowania naziemnych celów wojskowych, ale także portów i miast (w tym Madrytu). Jako bombowiec Ju-52 był używany jeszcze w kampanii wrześniowej. Dla przykładu te, startujące z Żar, bombardowały oblężoną Warszawę, nad którą Niemcy stracili dwie „ciotki Ju”. Bomby wyrzucano przez boczne drzwi ładowni specjalnym wyrzutnikiem taśmowym, co zrodziło pogłoski, że nad Warszawą Niemcy wyrzucali bomby z Ju-52 za pomocą łopat do węgla. W późniejszych latach wojny samolot rzadko spełniał rolę bombowca. Jego mała prędkość czyniła go łatwym celem dla wrogich samolotów myśliwskich.

W czasie drugiej wojny światowej Ju-52 stał się standardowym samolotem transportowym *Luftwaffe*. Był używany do końca ostatnich walk. Pozornie prymitywny i przestarzały już od początku wojny transportowy Ju-52/3m okazał się bardzo przydatny, wytrzymały i utrzymał się w służbie niemal do czasów współczesnych. Prosta konstrukcja dobrze znosiła przeładowanie



Ryc. 4. Ju-52 z Legionu Condor.

i uszkodzenia. W skrajnie niekorzystnych warunkach atmosferycznych, szczególnie zimą, Ju-52/3m przewyższał inne, dużo nowocześniejsze samoloty transportowe. Używany był do transportu nowego rodzaju wojsk desantowych – spadochroniarzy – Fallschirmjäger-ów. Brał udział we wszystkich operacjach desantowych (np.: Belgia, Norwegia, Kreta), z holowaniem szybowców włącznie. Do działań, w których wykorzystanie samolotów transportowych Ju-52 odegrało kluczową rolę, należy zaliczyć: atak na Norwegię (600 samolotów przewiozło w kilka dni 30 tysięcy żołnierzy, wiele zaopatrzenia i paliwa ze stratą 150 maszyn), atak na Belgię, Holandię i Francję oraz zdobycie Krety (maj 1941), głównie przez wojska spadochronowe. W tej akcji pod kryptonimem „Merkury” 500 samolotów Ju-52 i szybowców DFS-230 przetransportowało wojska desantowe w sile 15 tysięcy żołnierzy. Ju-52 działały też w moście powietrznym do Demiańska, zaopatrzeniu wojsk w Stalingradzie i ewakuacji rannych z tego miasta, jak również resztek armii Rommela w Tunezji. Poniosły tam bardzo duże straty. W styczniu 1945 roku zaopatrywały z powietrza między innymi tzw. wędrujący kocioł niemieckiego XXIV Korpusu Pancernego, w którym przebijają się na południe od Kalisza także jednostka pułkownika Hansa von Ahlfena – wkrótce awansowanego na generała, przedostatniego dowódcy *Festung Breslau*.

Od 1931 roku zbudowano w Niemczech około 4540 samolotów Ju-52 w wielu odmianach. Po wojnie Ju-52 latały w wielu krajach – we Francji wyprodukowano 400 sztuk (jako AAC-1 Toucan), w Hiszpanii 150 (z oznaczeniem CASA 252), czyli łączna ilość wyprodukowanych samolotów tego typu przekroczyła 5000 sztuk.

Do dziś lata kilka egzemplarzy tego samolotu. Jeden z nich gościł na Międzynarodowym Pikniku Lotniczym Góraszka 2003. W tym samym roku „Ciotkę Ju” można było zobaczyć na wrocławskim lotnisku Strachowice, gdzie powstawały zdjęcia do filmu pt. „Noc Generałów”. Samolot przyleciał 19.09.2003, a odleciał do Szwajcarii 21.09.2003. Był to jeden z trzech samolotów tego typu zakupionych przez Szwajcarię w latach trzydziestych ubiegłego wieku – *Ju-52/3m g4e* o numerze fabrycznym 6595. Nosił pierwotnie rejestrację A-702, a obecnie HB-HOT. Jego właścicielem jest linia lotnicza JU-AIR.

Pierwsza wojenna katastrofa Junkersów Ju-52 w Karkonoszach miała miejsce 24 marca 1941 roku podczas zamieci. W czasie przelotu nad *Rýchorami* dwunastu samolotów tego typu trzy z nich musiały przymusowo lądować pomiędzy *Verněřovicemi* a *Sněžnými domkami*. Jeden z nich zapalił się – zginęło czterech żołnierzy. Według wspomnień Ernsta Rennera pochodzącego z osady *Sněžne domki* pozostałe załogi zostały uratowane przez mieszkańców z osady *Rýchory*. W ciągu jednego tygodnia wraki samolotów rozebrano i przetransportowano do *Žacléřa* na stację kolejową.

Na samym szczycie Śnieżki w 1940 roku także rozbił się samolot – dwupłatowy Focke-Wulf – zaledwie dziesięć metrów od werandy schroniska *Česká bouda*...

Feralny lot

W nocy z 22 na 23 lutego 1945 zbliżał się do lotniska na Gądowie Ju-52 (nr kadłuba 7759) prowadzony przez pierwszego pilota Otto Kloppmanna. Samolot miał zabrać na pokład 20 rannych żołnierzy i przetransportować ich do szpitala w północnych Czechach. Podczas lądowania w złych warunkach atmosferycznych na nierównym lotnisku samolot uległ rozbiciu, lecz załoga wyszła z wypadku bez szwanku. Naprowadzanie radiowe i obsługa naziemna lotniska podczas pierwszych nocnych lotów, jak wcześniej wspominałem, nie działały jak należy. Do startu z Gądowa szykował się następny Junkers, do którego o własnych siłach lub przy pomocy kolegów wsiadło 20 rannych wojskowych. Jak wyglądał załadunek rannych możemy sobie wyobrazić na podstawie relacji sierżanta sanitarnego Wahla i doktora Grevego (podlegał im załadunek rannych na lotnisku, według raportu Grevego wywieziono drogą lotniczą 6600 rannych – co wydaje się jednak liczbą prawie dwukrotnie zawyżoną):

„Przed nocną odprawą rannych z lotniska w Gądowie w tamtejszych barakach zawsze znajdowała się maksymalna liczba rannych dla zapowiedzianych Junkersów. Dzięki dobrej współpracy z telegrafistami, którzy stworzyli

zbiorcze połączenie ze wszystkimi bazami sanitarnymi, pozwalające na prowadzenie nasłuchu w kolumnie transportu sanitarnego, możliwy był szybki transport na lotnisko. Poinstruowane telegraficznie, przepełnione bazy sanitarne natychmiast przygotowywały do odebrania odpowiednią liczbę «leżących» i «siedzących», podczas gdy prowadząca nasłuch kolumna transportu sanitarnego wysyłała wozy. Karetki, autobusy itp. szybko przewoziły rannych ze szpitali wojskowych, aby maszyny mogły wkrótce ponownie wystartować. Pozostałych rannych umieszczano w barakach na lotnisku, w których czekali na odlot. Gdy nie spodziewano się już kolejnej maszyny, odwożono ich z powrotem do właściwych szpitali. Od czasu, gdy jeden z baraków został całkowicie zniszczony przez uderzenie bomby, szczęśliwie w chwili, kiedy nikogo w nim nie było, ranni przebywali w położonym nieopodal ośrodku dla niewidomych. Częściowo pojemność samolotu zależała także od decyzji pilota. I tak pewien sierżant niemal regularnie zabierał 28 rannych, raz udało mu się nawet przewieźć aż 32 uszkodzonych. Mimo nocnych nalotów i ostrzału artyleryjskiego oraz z moździerzy kolumna transportu sanitarnego dokonała wielkich czynów. Nigdy żaden z Junkersów nie odleciał pusty w wyniku zaniedbania” [1].

Dowódca lotniska zdecydował, że nie ma sensu zatrzymywać pilotów w oblężonym mieście i rozkazał im dołączyć do załogi szykującego się do odlotu transportowca. Usiedli w przedniej części samolotu. Jego pilotami byli Emil Hannemann i Albert Linke. Mimo przeładowania (na pokładzie znalazło się 28 osób) maszyna bez przeszkód wystartowała i wzięła kurs na południowy-zachód. Jej celem był najprawdopodobniej szpital w *Hradcu Kralové* lub w *Mladej Boleslavi*. Trasę przelotu określał radiotelegrafista i nawigator Erich König. Panowały fatalne warunki atmosferyczne. Junkers cały czas leciał w chmurach i śnieżyce, co chwilę wpadał w turbulencje. Piloci utrzymywali pułap 1300 m. Był on zupełnie wystarczający – mieli przekroczyć grzbiet Sudetów w rejonie *Trutnova* lub *Broumova*.

Dochodziła godzina 3.45. Nikt nie zdawał sobie sprawy z tego, że zoczyli z kursu na zachód i znaleźli się w sąsiedztwie najwyższej części Karkonoszy. Samolot uderzył w *Obří hřeben*, prosto w zbocze nad *Slunečným údolím*, trochę poniżej *Traversu*. Junkers rozpadł się na kilka kawałków. Wszyscy siedzący w przedniej części samolotu – około 15 osób, w tym obydwie załogi, zginęli na miejscu.



Ryc. 5. Zdjęcie fragmentu Traversu, pod którym rozbił się samolot.
Fot. P. Mrugalski.

1.	Hannemann	Günil	o. Feldo.
	<small>Familienname</small>	<small>Vorname</small>	<small>Dienstgrad</small>
2.	23. 9. 16	Gaidorf / Wtg.	Reg. Schule (S) 2 Frog.
	<small>geb. am</small>	<small>in</small>	<small>Kreis</small>
3.	- 77 - 53 637,		Tr. Teil od. F.P.Nr. R. 3. 6. R. 400, 2. Staffel
	<small>F. i.</small>	<small>ka</small>	
4.			
	<small>Heimatanschrift</small>		
5.	+ 23. 2. 45	Trautmanit	Ober Kleinaupa
	<small>Tag, Ort und Art des Verlustes</small>		
6.			
	<small>umgeb. am</small>	<small>von</small>	<small>nach</small>
7.	Gemeinde Feld.	Kl. - Aupa	Rgeb. 4. Johannisbad / Sudet
	<small>Grablagen</small>	Dolní Malá Úpa (=Nieder Kleinaupa), "Kath. Fdh."	

Mat. 2916. Din A 6. 1 000 000. 2. 58

Ryc. 6. Kopia karty zgonu pilota.
Fotografia materiałów z wystawy w Pomezni boudy. Fot. P. Mrugalski.

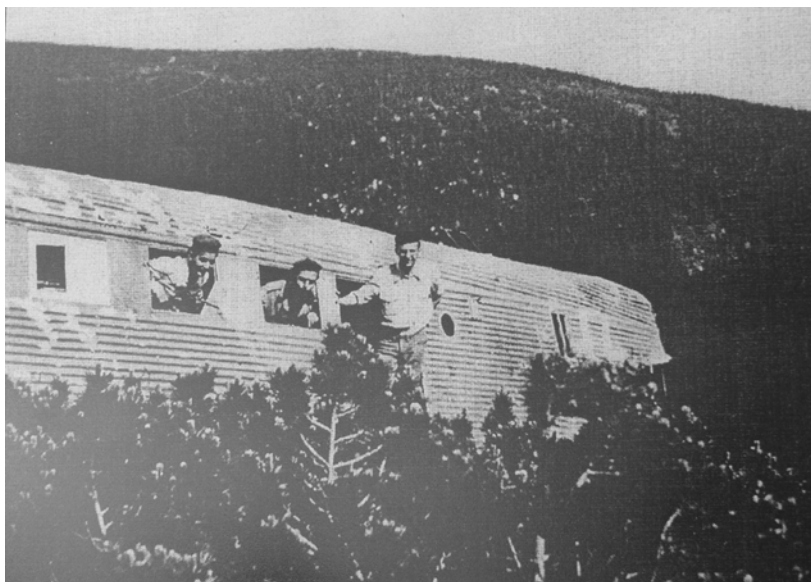
Akcja ratownicza

Nigdy nie dowiemy się już ilu niemieckich żołnierzy przeżyło katastrofę. Pięciu lub sześciu ludzi wydostało się z tylnej, mniej uszkodzonej, części Junkersa i po krótkiej naradzie postanowili wyruszyć po pomoc. Sytuacja była na pozór beznadziejna. Samolot rozbił się wysoko w górach, w nieznanym terenie, była noc i trwała śnieżna zamieć. Trzeba pamiętać, że samolot przewoził rannych, którzy byli w nienajlepszej formie już gdy rozpoczynali lot – a przeżyli następną katastrofę. Jako wyposażenie mieli często szpitalne stroje. Narzuciwszy na siebie wyciągnięte z wraku koce rozpoczęli żmudny marsz. Podjęli rozsądną decyzję – postanowili podejść do góry, gdzie spodziewali się natrafić na znakowany szlak. Szczęście zaczęło im dopisywać, po niedługim czasie odnaleźli znakowaną tyczkami ścieżkę wiodącą *Traverssem*. Pozostało im bagatela cztery kilometry koszmarnego marszu w kierunku *Růžové hory* i osady *Růžohorky*. Będąc u kresu wytrzymałości dotarli tam około godziny 7:30. Jeden z nich – Siegfried Szewczyk (być może prawidłowe brzmienie nazwiska to Szewczyk) – zmarł zaraz po dotarciu do zbawczej chaty (wg niektórych relacji zmarł nawet wcześniej, w czasie marszu). Natychmiast powiadomiono ludzi przebywających na szczycie Śnieżki.

Pół wieku później

Żołnierze zostali pochowani na cmentarzu w Małej Upie w części na lewo od wejścia. Pogrzebano ich w dwóch rzędach, a kwaterę wydzielono płotkiem. Tu też przywieziono żołnierza, który zmarł w *Růžohorkách*. W miejscowej księdze parafialnej zachował się ręcznie napisany wykaz ofiar katastrofy potwierdzony kościelną pieczęcią. Mimo tego nie jest do końca jasne, jaki naprawdę był bilans wypadku. W wykazie parafialnym znajdują się 23 nazwiska, natomiast naoczni świadkowie mówili o 24 ofiarach. Brakuje w nim nazwiska nawigatora Ericha Königa, który jest wymieniony w protokóle *Luftwaffe* jako jedna z ofiar (także niektóre inne nazwiska są poprzekręcane, co skomplikowało później pracę Czerwonego Krzyża). Można to przypisać organizacyjnemu nieładowi, jaki panował pod koniec wojny (następnym jego przejawem było zamieszczenie w protokóle numeru kadłuba 6820, podczas gdy małoupski burmistrz po zwiezieniu resztek Junkersa na dół znalazł na nim numer 8620 – można powiedzieć, że Niemcy w Czechach popełnili czeski błąd).

Rozbity samolot przeleżał w górach ponad 53 lata. W pierwszych ciężkich powojennych czasach okoliczni mieszkańcy wyprawiali się do niego po znakomitą duraluminiową blachę, używaną następnie do wyrobu ręcznych



Ryc. 7 i 8. Fragmenty wraku krótko po wojnie.
Fotografie materiałów z wystawy w Pomezni boudy. Fot. P. Mrugalski.



Ryc. 9, 10 i 11. Ewakuacja szczątków Ju-52 do Małej Upy.
Fotografie materiałów z wystawy w Pomezni boudy. Fot. P. Mrugalski.

pralek bębnowych! Później pielgrzymowali do wraku turyści – po pamiątki i aby wykonać ciekawe fotografie. Do 1995 roku w Jelenim Potoku spoczywało wielkie koło z podwozia wraz z oponą (po czym zniknęło w niewyjaśnionych okolicznościach). W strefie ochrony ścisłej Parku Narodowego powstały wydeptane ścieżki. Trzy lata później Jiří Škoda – burmistrz Małej Upy – za zgodą dyrekcji KRNAP przystąpił do definitywnego rozwiązania problemu szczątków Junkersa. W dniu 23 września 1998 roku burmistrz wraz z przyjaciółmi załadowali szczątki samolotu do sieci transportowych i wynajęty śmigłowiec z firmy Aerocentrum przetransportował je do Upy.

Helikopter pilotowany przez doświadczonego pilota Jaroslava Rákosa wykonał dwa loty – o godz. 14.15 przetransportował silniki i część kadłuba, a dwadzieścia minut później – resztę drobniejszych elementów. Od roku 2003 jeden z silników BMW, elementy poszycia i dokumenty związane z katastrofą można obejrzeć w Centrum Informacyjnym na Przełęczy Okraj (*Pomezni boudy*).

W 2001 roku w miejscu tragedii na *Traversie* pomiędzy schroniskiem Jelenka a Śnieżką umieszczono dwie metalowe płyty w językach czeskim i niemieckim upamiętniające śmierć niemieckich żołnierzy. Dokonało tego Towarzystwo Zamkowe Aichelburg. Jest to organizacja społeczna powołana w 1996 roku do restauracji wyżej wspomnianego zamku, która rozszerzyła swoją działalność i zajmuje się odnawianiem obiektów zabytkowych i mających

wartość historyczną (krzyże, kapliczki itp.) na obszarze wsch. Karkonoszy. Jej członkami w ogromnej większości są Czesi – mieszkańcy tego regionu.

Epilog

W roku 2002 ciała lotników i żołnierzy ekshumowano i po rozpoznaniu (na podstawie numerów identyfikacyjnych) pochowano na cmentarzu wojskowym w mieście, nad którym Hartmann zestrzelił ostatni aliancki samolot II wojny światowej w Europie – w Brnie.



Ryc. 12. Płyta pamiątkowa na Traversie.
Fot. P. Mrugalski



Ryc. 13. Silnik BMW rozbitego samolotu na ekspozycji w Pomezni boudy.
Fot. P. Mrugalski.



Ryc. 14. Tabliczka znamionowa z rozbitego Ju-52.
Fotografia materiałów z wystawy w Pomezni boudy. Fot. P. Mrugalski.

Post scriptum – 4V+BM

O tym, jak ważna była rola mostu powietrznego w obronie *Festung Breslau*, świadczą wspomnienia uczestników tamtych wydarzeń. Od dawna znana była cytowana już „Kronika” księdza Peikerta, która jest dokumentalnym przekazem historii, oraz również przytaczane wspomnienia obrońców z książki „*Festung Breslau w ogniu*”. Opis lotu do oblężonego Wrocławia znajduje się także we wspomnieniach znakomitej niemieckiej pilotki Hanny Reitsch. W przeciwieństwie do księdza Peikerta Reitsch, podobnie jak autorzy „*Festung Breslau w ogniu*”, jeszcze długo po wojnie nie mogła zdobyć się na ostrzejszą krytykę III Rzeszy. W książce „*Latanie – moje życie*” [8] napisała: „*Śląsk był moją ojczyzną. W szczęśliwych latach mojego życia doświadczyłam od ludności śląskiej niezliczonych dowodów sympatii i miłości. Z tego powodu nie wahałam się ani chwili, gdy otrzymałam radiotelegram wzywający mnie do Wrocławia. W połowie lutego po raz pierwszy wleciałam do miasta, które w ówczesnym czasie było wprawdzie ciągle zagrożone atakiem lotnictwa nieprzyjaciela, ale posiadało ciągle jeszcze otwarty korytarz powietrzny. W mieście zostałam jeden dzień i jedną noc a następnie, zaopatrzona w niezbędne informacje, wróciłam do Berlina. Po raz drugi poleciałam do Wrocławia w towarzystwie Sekretarza Naumanna pod koniec lutego, w tamtym czasie miasto było już całkowicie oblężone. Aby zaczerpnąć najświeższych informacji o obecnej sytuacji zrobiliśmy międzylądowanie w Świdnicy, która była wówczas jeszcze w rękach niemieckich. W ostatniej minucie przed startem otrzymałam telefoniczny rozkaz Hitlera zakazujący mi lotu do Wrocławia. W tym wypadku musiałam jednak usłuchać własnego serca. Ciągle byłam przecież cywilnym pracownikiem Instytutu Badawczego w Darmstadt i nie podlegałam w związku z tym bezpośrednio rozkazom wojskowym, nawet jeśli wydawane one były przez najważniejszą osobę w państwie. Wystartowałam. „Skakałam” kilka metrów ponad ziemią, żywopłotami i drzewami, aby umknąć moim Fieseler-Storchem strzałom z rosyjskich czołgów. Cali dotarliśmy do Wrocławia i wylądowaliśmy w oblężonym mieście. Później, podobnie jak w Rosji, wojna obnażyła przede mną swe okrutne oblicze. Podczas gdy mój towarzysz wypełniał swoje zadania, ja widziałam starych mężczyzn, blade, przepelnione strachem twarze kobiet, oniemiałe z powodu okropności, które wyciągały po nie swe macki. Także powrót z oblężonego Wrocławia udał się. Po raz trzeci zostałam wezwana do Wrocławia w kwietniu. Poleciałam do Jeleniej Góry, która w przeważającej części była opuszczona przez ludność cywilną, lecz jeszcze nie zajęta przez Rosjan. Stamtąd chciałam kontynuować mój lot do Wrocławia. Po doleceniu do*

miasta rodzinnego dowiedziałam się jednak, że moje zadanie zostało unieważnione.”

Bardzo ciekawe i wiele mówiące o moście powietrznym są fragmenty znanej, zwłaszcza w Niemczech, powieści Hugo Hartunga „*Gdy niebo zstąpiło pod ziemię*” [2]. Autor był aktorem i dramaturgiem, który nigdy nie darzył sympatią narodowego socjalizmu. Od 1940 roku przebywał we Wrocławiu. W 1944 roku, w wieku 43 lat został wcielony do *Luftwaffe*, do kompanii ochrony lotniska i przeżył oblężenie miasta. Na podstawie swych wspomnień napisał powieść, której głównym bohaterem jest Walter Rönning, nauczyciel muzyki wcielony do *Luftwaffe* – trudno nie domyśleć się, kogo uosabiał. W jego wspomnieniach nie znajdziemy nawet cienia sympatii dla beznadziejnej walki w beznadziejnej sprawie. Jest tam za to wiele fragmentów wskazujących na stałą obecność *Luftwaffe* nad oblężoną twierdzą (pierwszy zacytowałem we wstępie). Potwierdzają one wiadomości o zrzutach zasobników oraz istnieniu lądowisk wewnątrz oblężonego miasta.

„Samoloty zaopatrujące oblężone miasto dostarczają ostatnio dość regularnie pocztę. Głuchawy Rinegger prawie codziennie dostaje korespondencję od swojej rodziny z Wiednia. Listy są numerowane. Do tej pory nie brakuje żadnego numeru. A Gröz dostaje listy z Westfalii, kapral Tozin - nawet z kilku miejscowości równocześnie. Dla żołnierza Rönninga nie ma żadnej poczty...(…).

- To dobry znak - stwierdza pochodzący z Egerlandu kolega Rineggera Riedel - że nasze lotnictwo w końcu znów pokazuje się w dzień nad twierdzą!

- Złapali wiatr - dowcipkuje Gröz.

- Albo paliwo - odpowiada inny.

- To prawie cud - mówi zachwycony stary Sliwa i macha swoją pustą mezażką, pozdrawiając tych w niebie.

- Może, jeśli raz już tu byli, przylecą znowu... - Adamczyk dzieli się ostrożnie swoimi myślami.

- Z pewnością możesz na to liczyć. I to nie tylko oni!

Po raz pierwszy Adamczyk chętnie słucha wypowiedzi Tolzina...

Jakby na deser gorąco dyskutujący mężczyźni z „Hoko” znów wygrywają wojnę. Lotnictwo, jego broń, zniszczy Iwanów. Później Schörner uderzy z południa! Od Zobten zdąży marszem w jeden dzień, i już Breslau uratowany... A ponieważ właśnie sprawa tego miasta jest dla nich wojną, z końcem oblężenia będzie i koniec wojny, i wszyscy pójdą do domu: na Güntherbrücke, do Pirscham, na Hohenzollernstrasse, do Waldenburga, Hirschbergu w Riesengebirge...”

Najbardziej jednak znaczącą z punktu widzenia tego artykułu częścią powieści jest cały rozdział „4V + BM”. To dziwne zestawienie cyfr i liter oznacza numer kadłuba Ju -52, który rozbił się w pobliżu *Friesenwiese* – Pól Marsowych, części kompleksu Stadionu Olimpijskiego. Bohaterem tej części książki jest pułkownik Epping, lotnik odwiedzający stadion – lotnisko. Dowiaduje się on o losie samolotu:

„– *Gdzie to się stało? - pyta stosunkowo spokojnie.*

– *Nad łąkami nad Odrą.*

– *Coś tam jeszcze zostało?*

– *Nie było sensu uprzętać szczątków. Jeśli pan chce, panie podpułkowniku, mogę podesłać panu człowieka, który zna to miejsce. Wystawiłem go tam na posterunku (...).*

Epping i Adamczyk schodzą z wału. Z nadmiaru zapalu Adamczyk prawie się stoczył, potem stają na właściwym miejscu... „4V + BM” – widnieje jeszcze na kawałku kadłuba.

– *Dokładnie ten sam junkers, którego mu wtedy ukradłem - mruczy oficer.*

Żołnierz stoi trochę w tyle i czubkiem buta grzebie w czarnym kretowisku.

(...)

– *Opowiedzcie trochę. Jak to wyglądało?*

– *Jak odlatywali z Friesenwiese?*

– *Nie, tutaj!*

– *Tak, panie pod...*

– *Człowieku, masz to pominąć!*

– *Gdy tu przyszedłem, nikt już nie żył. Wszyscy leżeli rozrzućeni naokoło. Tam dalej leżały jeszcze osobno dwie gipsowe nogi, w samolocie byli też ludzie po amputacji...*

– *Hm, a ten... – Eppingowi z trudem przychodzi pytać o Rebhuna. – Mam na myśli załogę.*

– *Jeśli chodzi o pilota, to miał zmiażdżoną klatkę piersiową. Nie zdążył się chyba nawet zorientować.”*

Wspomnienia mówią wiele – nie mniej niż daty i liczby.

Literatura

- [1] AHLFEN, von, H., NIEHOFF H., *Festung Breslau w ogniu*. Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław 2008.
- [2] HARTUNG H., *Gdy niebo zstąpiło pod ziemię*. Wydawnictwo Via Nova, Wrocław 2008.
- [3] KRKONOŠE / 14 LÉTO 1999 (materiały krajoznawcze), Veselý výlet, Temný Důl.
- [4] KRKONOŠE / 24 LÉTO 2005 (materiały krajoznawcze), Veselý výlet, Temný Důl.
- [5] KRKONOŠE / 28 LÉTO 2007(materiały krajoznawcze), Veselý výlet, Temný Důl.
- [6] MACIEJEWSKA B., *Jak Hanke z Wrocławia uciekał*. <http://miasta.gazeta.pl/wroclaw/>
- [7] PEIKERT P., *Kronika dni oblężenia*. Wrocław 22 I – 6 V 1945, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wydawnictwo we Wrocławiu Sp. z o.o., Wrocław 2008.
- [8] PIEKALKIEWICZ J., *Ju 52/3m w II wojnie światowej*. Agencja Wydawnicza Jerzy Mostkowski, Janki k. Warszawy, 2005.
- [9] REITSCH H.: *Latanie – moje życie*. JAREMEN PRESS, Jelenia Góra, 2006.