

Henryk Grzybowski

Lotnisko polowe w Szalejowie Dolnym/Książówce

Dziś, kiedy rozważane są różne lokalizacje lokalnego lotniska dla awionetek, za Boguszynem i Kłodzkiem, lub koło Radkowa przy czeskiej granicy – Czytelników z pewnością zaciekawia opowieść o wojennym lotnisku polowym w centrum ziemi kłodzkiej. Kolejna (4) z publikacji na podstawie niemieckiej książki o Szalejowie Dolnym.

Grunty na polach pomiędzy Kłodzkiem a Szalejowem Dolnym należały do posiadłości baronów von Münchhausenów, w tym w okresie funkcjonowania lotniska do Hilmara II von Münchhausena, oraz do Hilmara III¹. Cały areal tego terenu militarnego znajdował się między folwarkiem Komthurhof (po wojnie dawny PGR Książówka przy ul. Lisiej) w kłodzkiej dzielnicy Książówka (inna nazwa Kościelniki), a Szalejowem i miał wielkość ok. 2000 x 2000 m (ok. 4 km²). Samo lotnisko, a ściślej mówiąc, lądowisko, położone było za zabudowaniami folwarku w kierunku zachodnim. Teren ten od 1814 r. leży na terenie Kłodzka, przy samej granicy z Szalejowem i gminą wiejską Kłodzko. Już w 1937 r. zaczęto planować i stopniowo rozbudowywać infrastrukturę. W zamyśle było to lądowisko trawiaste blisko granicy Niemiec, mające pełnić rolę tymczasowej bazy do inwazji na Czechosłowację, a zatem w kierunku południowo-zachodnim. Nikt nie mógł wtedy przypuszczać, że największe znaczenie osiągnie ono siedem lat później, w 1945 r., wraz z niebezpieczeństwem ze Wschodu.

Mapa. Lotnisko polowe w Książówce / Feldflugplatz Komturhof.

Opis: 1 pas startowy, 2 pole kołowania, 3 płyta postojowa, 4 kolumna Matki Boskiej, hangary i warsztaty, 5 źródło, baraki drużyny wartowniczej, bunkry przeciwlotn. 6 cegielnia, 7 pałac (komendantura), 8 laboratorium, 9 cmentarz.

Najważniejszym punktem Feldflugplatz Komturhof² był pas startowy wzdłuż tzw. „Strässi”³ w osi wschód-zachód, równoległe do szosy (obecna DK nr 8) o mniej więcej pół kilometra od niej, od folwarku w stronę dawnej cegielni w Szalejowie, znajdującej się przy drodze od „ósemki” do pałacu. Wysokość tego miejsca wynosi 355 m n.p.m. Natomiast inna droga, rozciągająca się w osi północ-południe – od gospody „Halbe Meile”⁴, a właściwie od dzisiejszej Stacji Hydrologiczno-Meteorologicznej IMGW, dalej wzdłuż granicy Szalejowa Dolnego w kierunku kolumny Matki Boskiej Rathmanna⁵, przy niej w prawo, a następnie znów na południe poprzez drogę polną Olbrichta do jego gospodarstwa, kończąca się przy Dorfstraße (główniej drodze wiejskiej) przy wjeździe do wsi od strony Zagórza i Starego Wielisławia – została rozbudowana jak prawdziwa ulica, przy której położone były, na południe od lotniska, hangary lotniskowe, warsztaty, magazyn i stanowiska działek przeciwlotniczych. Także w pobliżu cegielni okopano kilka czterolufowych dział przeciwlotniczych, popularnych FlaKów⁶. Za polem wzlotów (pasem startowym) znajdowały się: pole kołowania mające wymiary ok. 850 m x 150 m oraz prawie dwa razy szersza płyta postojowa, o łącznej powierzchni około 40 ha. Droga kołowania nie została wybetonowana, za to idealnie równą powierzchnię osiągnięto dzięki wyrównaniu walcem i obsianiu trawą. Baraki mieszkalne wartowników znajdowały się ponad gospodarstwem rolnika Josefa Olbrichta i dawnym majątkiem Paula Rathmanna⁷, przy wschodnim końcu wsi, za zakrętem drogi w stronę Zagórza. Tam też, na południowym krańcu lotniska, było źródło służące za wodopój dla bydła wypasanego na pobliskim wielkim pastwisku. Źródło to zostało ocembrowane, by ułatwić zaopatrywanie żołnierzy w wodę. Jeszcze wyżej, w zbczku wzgórza zostały wydrążone dwa tunele spełniające rolę bunkrów przeciwlotniczych.

Większość infrastruktury lotniska zlokalizowana była na terenie Szalejowa Dolnego. Tu też w pałacu Münchhausenów zakwaterowana była komendantura. W Książówce poza lądowiskiem znajdowały się kuchnia i kasyno, te ostatnie w zabudowaniach folwarku. Żołnierze byli zakwaterowani w większości gospodarstw i domów w Szalejowie, także tam postawiono działa przeciwlotnicze. Oddział liczył 300 żołnierzy (był to prawdopodobnie mały batalion); a w czasie funkcjonowania lotniska został jeden raz zluzowany.

Zgodnie z nomenklaturą lotnisko polowe (*Feldflugplatz*) było wytyczonym pasem ziemi, niekiedy łąką o równej powierzchni, skąd przez ograniczony czas mogły operować samoloty biorące udział w konkretnej operacji. Taka była idea bazy przeciwko Czechosłowacji. Z kolei lotniska „odstawcze” (*Abstellfläche*) służyły do okresowego krótkotrwałego stacjonowania ugrupowań, a także niesprawnych pojedynczych maszyn. Niektóre z tych lotnisk były wyposażone we własne warsztaty naprawcze, jak w Książówce. Były także *Einsatzhafen*, w skrócie E-hafen I i II klasy, w latach wojny lotniska z hangarami oraz budynkami zaplecza technicznego i socjalnego dla personelu. W zależności od potrzeb i dynamiki zmieniających się czynników taktycznych, w tym bliskości frontu, lotnisko miało różne zadania, wpływające na intensywność jego eksploatacji.

Na lotnisku w Szalejowie Dolnym stacjonowały m.in. takie maszyny jak:

- Focke-Wulf Fw 190 *Würger* (pol. „dzierzba”), jednomiejscowy, jednosilnikowy myśliwiec o prędkości przelotowej 480 km/h, uznany za najlepszy niemiecki samolot myśliwski II wojny światowej, wyprodukowany w ponad 20 tysiącach egzemplarzy
- Messerschmitt Bf 109 (oznaczany też Me 109), podstawowy myśliwiec Luftwaffe, prędkość przelotowa 350 km/h, o małym zasięgu, bardzo trudny do pilotażu w fazie startu i lądowania z powodu opadania skrzydła; niełatwe było samo kołowanie po płycie lotniska, bowiem osłona silnika zasłaniała pilotowi widok na wprost. Pod względem właściwości pilotażowych i manewrowych w powietrzu przewyższał jednak inne samoloty.
- dwubelkowy (nieraz nazywany błędnie dwukadłubowym)⁸, trzymiejscowy samolot zwiadowczy Focke-Wulf Fw 189 *Uhu* („puchacz”)⁹, prędkość 360 km/h, wyposażony w kamerę filmową i aparat fotograficzny.

Fot. 2.: Samolot dwubelkowy Focke-Wulf Fw 189V1 (prototyp); za: Wikipedia¹⁰.

Na zdjęcia zrobione przez pilotów i nakręcone przez nich filmy z rozpoznania powietrznego czekali w pogotowiu motocykliści (jednym z nich był 22-letni Georg Hoffmann pochodzący z Heilbronn w Wirtembergii), którzy codziennie zawozili je do obróbki w specjalnym laboratorium w wielkich przyczepach mieszkalnych za gospodarstwem Fridolina Babla w zachodniej części wsi¹¹. Szczególne znaczenie lotnisko, rozbudowane jesienią 1944 r., zdobyło dopiero wtedy, gdy front osiągnął granicę Śląska (2. poł. stycznia 1945). Fieseler Fi 156 *Storch* (pol. „bocian”), znany ze startu i lądowania na niecałych 50 metrach¹², ciągle latał z Szalejowa Dolnego do Wrocławia i za każdym razem przywoził dwóch ciężko rannych z obszaru walk, których od razu transportowano do szpitala w Kłodzku. Samolot ten, przy zasięgu 740 km i bardzo niskiej prędkości przelotowej 150 km/h, mógł nawet w ciągu sześciu godzin trzykrotnie polecieć do Wrocławia na jednym zbiorniku. Jeden z samolotów, ostrzelany i uszkodzony koło Wrocławia, spadł podczas lądowania w Szalejowie i wbił się głęboko w ziemię na pasie startowym.

Jakiś czas temu Marian Halemba ze Szczytnej wskazywał, podczas jednej z organizowanych przez niego wędrowek szlakami historii tej miejscowości, miejsce dawnej lokalizacji obiektu z cegły klinkierowej, przy starej drodze do Dusznik. Obiekt w czasie wojny służył, wg przekazów dawnych mieszkańców, dozorowi przeciwlotniczemu. Obserwator z obrony cywilnej miał powiadamiać telefonicznie kogoś w Szczytnej, następnie informacja była przekazywana do sztabu w Kłodzku. Zupełnie możliwe, że – niezależnie od zadań wczesnego ostrzegania obrony przeciwlotniczej – był to posterunek obserwacyjny nadlatujących od Wrocławia samolotów, które tu ustawiały się na ścieżce zejścia do lotniska. Przelot znad tego posterunku do lotniska zajmował, w zależności od typu maszyny, od 1,5 do 4 minut. Choć przy dominujących na ziemi kłodzkiej wiatrach z południa i zachodu, częstszy musiał być raczej przeciwny kierunek – start i lądowanie z kierunku wschodniego.

Jak wspomniano, w skład infrastruktury lotniska wchodziły warsztaty naprawcze dysponujące hangarami. Jednym z pilotów oblatujących samoloty po naprawach był zaledwie 19-letni pilot włoskiego pochodzenia Orlando Ciciaro. Po wyszkoleniu na pilota w Fürstenfeldbrück koło Monachium, w 1944 r. rozpoczął służbę na lotnisku wojskowym niedaleko Nysy¹³, gdzie

służył w 2/NAGr. 2 (*Nahaufklärungsgruppe 2*, pol. grupa bliskiego rozpoznania), a z uwagi na wiek nie przydzielono go do lotów bojowych. W jednej z takich naprawianych maszyn, typu Messerschmitt Bf 109 G-6 „Gustaw” o numerze bocznym 19996^{14,15}, 24 marca 1945 r. pękł drążek sterowniczy. Ciciaro nie mógł bezpiecznie wylądować i samolot roztrzaskał się w lesie koło Karłowa w Górach Stołowych. W trakcie przeprowadzonych w 2003 r. poszukiwań ustalono, że jego szczątki były wciśnięte w ziemię do głębokości czterech metrów. Odnaleziono także silnik. Obecnie miejsce wypadku znajduje się w niedostępnej dla turystów części Parku Narodowego Gór Stołowych. Ofiarę katastrofy pochowano trzy dni później na cmentarzu w Szalejowie Dolnym. Siostra pilota, Silvia Tradessus, informację o bezpośredniej przyczynie tragedii uzyskała z niemieckiego instytutu badającego wypadki lotnicze. W archiwum Luftwaffe zanotowano go jako wypadek w trakcie oblatywania, ze wskazaną lokalizacją: Karlsberg bei Friedrichsgrund (Karłów koło Batorowa). Niewykluczone, że uszkodzenie było skutkiem sabotażu w czasie prac remontowych^{16,17,18,19}. W warsztatach z pewnością pracowali robotnicy przymusowi z okupowanych przez III Rzeszę terenów. Tak było m.in. w twierdzy kłodzkiej (zakłady AEG) i zakładach Patin w Ścinawce Średniej (produkujących kompasy lotnicze). Szkoda życia młodego lotnika. Zawsze jednak, gdy jedna strona wysyła samoloty bombardujące miasta i zabijające ludzi, obywatele drugiej strony niszczą maszyny i zabijają pilotów.

Oznaczenie 2/NAGr. 2 było kryptonimem eskadry bliskiego rozpoznania. Jednostkę sformowano w marcu 1942 r. na zajętych terenach ZSRR, w 1943 r. wzięła udział w walkach o włoski Dodekanez, w 1944 r. o Rumunię. Od maja 1944 wraz ze zbliżającym się frontem eskadrę dyslokowano coraz bardziej na zachód: od Lwowa przez Jasionkę (Rzeszów) i Kraków do Nysy. W okresie grudzień `44 – marzec `45 bazą była Nysa, a od marca Kłodzko. W Kłodzku nie było lotniska, co oznacza, że rzeczywistą bazą eskadry musiało być lotnisko polowe w Książówce (Feldflugplatz Komturhof). Obowiązki dowódcy pełnili w tym okresie oberleutn. (por.) Peter Jenne (do marca), następnie mjr Wolf-Friedrich Schöne. W grudniu 1944 r. w jej skład wchodziły 3 maszyny Bf 109G-6 i 10 Bf 109G-8^{20,21,22}.

Fot. 3.: Orlando Ciciaro na tle samolotu. Archiwum Krzysztofa Baldego.

Fot. 4.: Messerschmitt Bf 109G-6, 1944 r. Bundesarchiv Bild 101I. Za: Wikipedia.

Helmut Goebel stwierdził w korespondencji z Krzysztofem Baldym, od kilku lat badającym tę sprawę, że dwa dni przed wypadkiem Ciciaro na lotnisku w Szalejowie rozbiły się dwa inne samoloty. Podczas próby lądowania runęły na ziemię Focke-Wulf Fw 189A z dwoma pilotami i Messerschmitt Bf 109 z jedną osobą na pokładzie. Ci lotnicy przeżyli katastrofę. Zupełnie możliwe, że ta relacja, tym razem rozszerzona, dotyczy także wspomnianej wcześniej, uszkodzonej maszyny, która zaryła się w ziemię podczas awaryjnego lądowania.

Krzysztof Baldy – na podstawie materiałów, do których udało mu się dotrzeć – ustalił, że nad ziemią kłodzką przebiegały szlaki (w czasach pokoju „korytarze powietrzne”) alianckich eskadr bombowych wykonujących naloty strategiczne na niemieckie cele wojskowe na Śląsku^{23,24}. Prawdopodobnie wiele z tych samolotów startowało z lotniska *Campo Casale* we włoskim Brindisi²⁵, gdzie od grudnia 1943 r. mieściło się alianckie Dowództwo Sił Powietrznych Obszaru Morza Śródziemnego (*Mediterranean Allied Air Force*). Przed nalotami miały ostrzegać takie m.in. posterunki jak ten w Szczytnej oraz myśliwce rozpoznawcze.

Lotnisko nigdy nie zostało ostrzelane, również na Szalejów Dolny nie spadła żadna bomba. Następnego dnia po podpisaniu aktu kapitulacji Niemiec, 9 maja 1945, Rosjanie zajęli teren lotniska. Żołnierze niemieccy wycofując się w kierunku Kudowy-Zdroju i Czech, a potem Bawarii, wykorzystali mniejsze samoloty. Pozostał tylko Junkers Ju 52, duża (o długości prawie 20 m, rozpiętości skrzydeł 30 m i wysokości sześciu metrów z wypuszczonym podwoziem), trzysilnikowa maszyna, niezawodna w eksploatacji, początkowo bombowiec pomocniczy, potem średni samolot transportowy, desantowy, kurierski i sanitarny, cechujący się prostą konstrukcją. Samoloty tego typu latały do końca lat 70. XX w. Ten musiał być uszkodzony, bowiem trudno wyobrazić sobie, by wtedy, gdy liczył się każdy środek transportu dla ewakuacji przez Czechy, zrezygnowano by z maszyny o zasięgu do 1000 km i

ładowności 1,5 tony lub 15 pasażerów. Z tego też względu nie wzbudziła zainteresowania Rosjan, a później musiała być mocno zdekompletowana, bo w ciągu kolejnych dwóch lat każdy, kto czegoś potrzebował, po prostu to sobie zabierał.

Wiadomo, że lotnisko musi spełniać co najmniej dwa warunki: mieć twardą, równą nawierzchnię i właściwą różę wiatrów, co oznacza możliwość startu i lądowania pod wiatr. Być może, kiedy przyjdzie czas na decyzję o lokalizacji lokalnego lądowiska, można będzie wziąć pod uwagę sprawdzoną koncepcję sprzed prawie osiemdziesięciu lat. Póki co wzdłuż i w poprzek pasa startowego przebiegają linie energetyczne. Miejsce ma jednak nadzwyczaj dogodną lokalizację: leży kilkaset metrów od „ósemki” (E-67), a w odległości 100 m ma przebiegać planowana zachodnia obwodnica drogowa Kłodzka.

Opracowano na podstawie:

- Helmut Goebel, współpr. Gerhard Olbricht, Margarethe Wamhoff, Reinhold Lux; Thankmar von Münchhausen, Willibald Exner, Alfons Babel. Rozdział: „Der Feldflugplatz”, w: *Heimatbuch der Gemeinde Niederschwedeldorf in der Grafschaft Glatz/Schlesien*, Brinkmann-Patzelt, Georgsmarienhütte-Oldenburg, 2001, S. 356–357. ISBN 3-927099-75-9
- Natalia Wellmann, współpr. Artur Szalkowski, Tajemnice katastrof maszyn latających, „Polska” The Times, 2011-03-14, Onet.Wiem [dostęp 2013-12-08]
- informacji Krzysztofa Baldego
- materiałów autora.

Przypisy:

¹ Hilmar II von Münchhausen (1862-1939) odziedziczył włości szalejowskie w 1883 r. i dzierżył ich ster przez 56 lat (1883-1939), natomiast Hilmar III (1894-1976) – w przeciwieństwie do ojca – władał majątkiem krótko: zaledwie 6 lat (1939-1945) – przez kilka miesięcy pokoju przed wybuchem II wojny światowej i kilka lat jej trwania.

² Pod nazwą Komturhof lotnisko figurowało w indeksie niemieckich lotnisk wojskowych, natomiast nazwa folwarku Komthurhof uwzględnia jej historyczną średniowieczną pisownię.

³ *Sträsl* – uliczka.

⁴ Gospoda „An der Halbe Meile” (pol. „Wpół Mili”) i mieszcząca się obok kuźnia Strauchów położone były pół mili (ok. 3,8 km) za Kłodzkiem w stronę Polanicy, przed obecną stacją benzynową „Orlen”.

⁵ Stara, masywna kolumna z cokołem i figurą Matki Boskiej z radkowskiego piaskowca stała w tym miejscu, przy drodze z pałacu do Książówki, pomiędzy dwoma klonami, do 1995 r. Dziś pozostał jedynie stojący niedaleko zaniedbany drewniany krzyż z figurą Chrystusa malowaną na blasze. Wystawił go w podzięcie za uratowanie życia pewien rolnik (z majątku Klattego, położonego niedaleko gospodarstw Olbrichta i Rathmanna), który pewnego razu poszedł orać pole, lecz zasnął. Gdy koń wrócił sam do gospodarstwa, zauważono to na dziedzińcu. Wszczęto poszukiwania, mężczyznę odnaleziono i uratowano. Za: Helmut Goebel, Rozdział: „Bildstöcke, Wegekreuze und Gedenksteine, Erinnerungen an Pest und Cholera”, w: *Heimatbuch der Gemeinde Niederschwedeldorf in der Grafschaft Glatz/Schlesien*, Brinkmann-Patzelt, Georgsmarienhütte-Oldenburg, 2001, S. 34, 42. ISBN 3-927099-75-9.

⁶ FlaK – w niemieckiej nomenklaturze wojskowej działo obrony przeciwlotniczej (skrót od *Flugabwehrkanone*). Tutaj mowa o oznaczonych jako „2 cm Flakvierling 38”, poczwornie sprzężonych na jednym łożu, holowanych działach przeciwlotniczych bliskiego zasięgu kalibru 20 mm.

⁷ Gdy zabudowania uległy zniszczeniu wskutek pożaru, Paul Rathmann sprzedał gospodarstwo baronowi, a sam przeniósł się do Starego Wielisławia.

⁸ Rzadko stosowane samoloty dwubelkowe oparte są na konstrukcji ramowej, mają krótki kadłub z kabiną (gondolą) załogi, do którego przymocowane są skrzydła połączone z belkami ogonowymi.

⁹ Produkowany również koło Pragi w zakładach Aero Vodochody.

¹⁰ Publikacja w: H.J. Cooper, O.G. Thetford, D.A. Russell, *Aircraft of the Fighting Powers*, t. 2, Harborough Publishing Co, Leicester, England 1941.

¹¹ Gospodarstwo to (obecnie siedziba firmy „Hefajstos”), zbudowane w typowym śląskim stylu, od 1629 r. pozostawało w posiadaniu rodziny Babel, która otrzymała za to odznakę honorową Rolników Hrabstwa Kłodzkiego. Fridolin Babel był kierownikiem wiejskiej orkiestry. W końcówce wojny ukryto u niego zakonserwowane instrumenty całego zespołu, odnalezione po wielu latach.

¹² Maszynie Fi 156 do startu wystarczało 60 m, a do lądowania 20 m. Ze względu na wszechstronność stosowana była przez Luftwaffe na wszystkich frontach II wojny światowej.

¹³ Na lotnisku w Chróście (niem. Falkenau) koło Starego Grodkowa lub lotnisku pomocniczym Radzikowice (niem. Stephansdorf) w powiecie nyskim.

¹⁴ Archiwum Krzysztofa Baldego [ArchKB].

¹⁵ Messerschmitt Bf 109 G-6 posiadał już kabinę ciśnieniową i lepsze uzbrojenie: dwa karabiny MG 131 kal. 13 mm i działko MG 151/20 kal. 20 mm.

¹⁶ ArchKB.

¹⁷ Natalia Wellmann, współpr. Artur Szalkowski, *Tajemnice katastrof maszyn latających*, „Polska” The Times, 2011-03-14.

¹⁸ Natalia Wellmann, *Wyjaśniono szczegóły katastrofy lotniczej w Karłowie*, „Gazeta Wroclawska”, 2011-02-26.

¹⁹ Jiri Rajlich, Stanislav Kokoska, Ales Janda, *Luftwaffe over Czech Territory 1945*, wyd. JaPo, Hradec Králové 2001.

²⁰ Michael Holm, *Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen 2./Nahaufklärungsgruppe 2*, portal The Luftwaffe 1933-45, www.wv2.dk [dostęp 2013-12-11].

²¹ Henry L. deZeng IV and Douglas G. Stankey, *Luftwaffe Officer Career Summaries*, ibid.

²² *Luftwaffe over Czech Territory...*, op. cit.

²³ ArchKB.

²⁴ *Luftwaffe over Czech Territory...*, op. cit.

²⁵ Z lotniska w Brindisi startowały m.in. maszyny z lotniczym wsparciem dla powstania warszawskiego. Dziś wykorzystywane jest jako port lotniczy Brindisi (wł. *Aeroporto internazionale del Salento*).