

PODZIEMNE OBIEKTY III RZESZY



WALIM – RZECZKA

GÓRY SOWIE

ODKRYWANIE TAJEMNIC • PROJEKT „RIESE”

WYNIKI BADAŃ 2010 – 2022

ANDRZEJ GRABSKI

SPIS TREŚCI

WSTĘP.....	5
LITERATURA PODSTAWOWA.....	6
MAPY	6
PIERWSZE ODKRYCIE – ŚLĘŻA.....	7
GÓRY SOWIE	10
Schron za fabryką Iniańską w Walimiu.....	10
Chłopska Góra – obóz AL Stenzelberg	12
Wzgórze Wawel, stacja kolejowa Walim	15
Dział Jawornicki – tunel do Sędzimierza	17
Kompleks Włodarz	20
Moszna.....	23
Osówka	24
Rzeczka.....	26
Wielka Sowa.....	34
W. Sowa – wodociąg	36
W. Sowa – wieża na szczycie	41
W. Sowa – szpital	42
W. Sowa – sztolnia południowa.....	44
W. Sowa – obiekt główny	46
W. Sowa – okolice Przełęczy Walimskiej	52
W. Sowa – tunel drogowy.....	55
W. Sowa – sztolnia łączności	58

W. Sowa – przy starej kopalni	63
W. Sowa – od strony Sokolca.....	66
W. Sowa – pozostałe elementy budowy i znaleziska	76
POZA GÓRAMI SOWIMI.....	91
Zamek Książ.....	91
Stary Książ	96
Góra Sajdak i Wawrzyniak	97
Wrocław.....	100
PODSUMOWANIE	101

Pamięci Ofiar
bestialstwa hitlerowskiej niemieckiej III Rzeszy

WSTĘP

Zacząłem się w 1979 roku, kiedy po raz pierwszy przeczytałem reportaż na temat Gór Sowich. Wtedy była to zwykła ciekawość dotycząca wojennej podziemnej tajemnicy. Nie wiedziałem nawet, gdzie te góry leżą, ani gdzie jest Głuszycza czy Walim.

Potem nastąpiła era internetu. Dostęp do informacji stał się łatwiejszy – książki, tematyczne strony www, zdjęcia, mapy i tak dalej.

Rozpocząłem zbieranie informacji z wielu różnych źródeł. Wyłonił się z nich obraz ogromu nieszczęść, jakie III Rzesza zgotowała więźniom obozów, jeńcom wojennym i robotnikom przymusowym z wielu krajów – mężczyznom, kobietom i dzieciom! – oraz tego, co ukryła pod ziemią. To skłoniło mnie do podjęcia badań.

Po 2 latach przygotowań teoretycznych postanowiłem pojechać w teren. Wtedy myślałem, że wiem dużo – i faktycznie bez tej wiedzy mój wyjazd byłby w zasadzie zwykłą wycieczką turystyczną, a odkrycie czegokolwiek dziełem przypadku, ta wiedza to konieczna podstawa – jednak naprawdę dużo odszukałem dopiero w trakcie lat badań. Teraz tę wiedzę przekazuję Wam.

Przeszedłem setki kilometrów po stokach, sporo poza ścieżkami (ale aby poznać wszystkie interesujące miejsca, należałoby przejść kilka razy więcej) i dopiero połączenie znajomości terenu z wiedzą książkową pozwoliło na osiągnięcie pewnych rezultatów.

Przedstawiam wyniki badań.

LITERATURA PODSTAWOWA

Mariusz Aniszewski, *Podziemny świat Gór Sowich*, foto Piotr Zagórski TECHNOL Kraków.

Zbigniew Dawidowicz, *Riese hitlerowskie podziemia śmierci*, TECHNOL Kraków.

Abraham Kajzer, *Za drutami śmierci*, MUZEUM GROSS-ROSEN, Wałbrzych.

Joanna Lamparska, *Tajemnice ukrytych skarbów*, ASIA-PRESS Wrocław.

MAPY

Jerzy Cera, GÓRY SOWIE 1:10000, INTER-CERA Kraków.

Jerzy Cera, GÓRY SOWIE FOTOMAPA 1:10000, INTER-CERA Kraków.

PIERWSZE ODKRYCIE – ŚLĘŻA

W 2010 roku rozpocząłem badania terenowe. Po przeczytaniu przedstawionej przez Joannę Lamparską opowieści niemieckiego sapera o ukrywaniu konwoju ciężarówek w zboczu góry Ślęży postanowiłem sprawdzić tę historię. Czy jest ona prawdziwa, czy zmyślona – nie umiem tego ocenić. Faktem jest, że idąc jej śladem – może to tylko zbieg okoliczności – natrafiliśmy na bardzo interesujące miejsce.

Pierwsza wyprawa i od razu sukces. To utwierdziło mnie w przekonaniu, że **nie należy lekceważyć żadnych, nawet najdziwniejszych informacji. Trzeba je dokładnie analizować, a następnie sprawdzać.** Sytuacja była o tyle komfortowa, że opis sapera jest precyzyjny i można go dopasować do ukształtowania terenu. Do tego opisane są warunki przejazdu: noc, zima, śnieg i tak dalej.

Wyruszyliśmy drogą z Przełęczy Tapadła po południowo-zachodnim zboczu góry. Wytypowałem punkt, do którego najdalej, według mnie, w podanym czasie i okolicznościach mógł dotrzeć konwój. Przy pierwszym przejściu nic nie znaleźliśmy, ale za drugim nawrotem udało się wypatrzeć w całkiem naturalnie wyglądającym rumowisku skalnym kilka śladów odwiertów o średnicy około 2,5 centymetra. A więc nie było to rumowisko powstałe w sposób naturalny, tylko na skutek odstrzału – tego właśnie szukaliśmy. Najdłuższy z odwiertów miał długość około 65 centymetrów.

Przypuszczalnie odnaleźliśmy zasypany wylot sztolni. Był szeroki na ponad 10 metrów, a więc spory. Zbocze ostro nabierało wysokości, ale dno rumowiska rozpoczynało się na poziomie drogi, co umożliwia wjazd pojazdów. Miejsce to znajduje się nieco ponad kilometr od przełęczy. Co skrywa – można wyjaśnić, przeprowadzając prace badawcze w terenie.

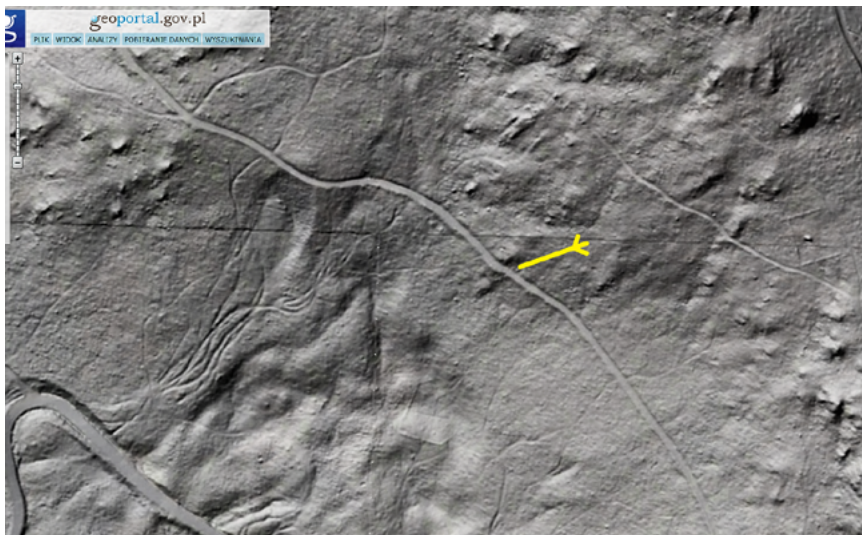
Zdjęcia przedstawiają odnaleziony w trakcie poszukiwań ślad wiertła oraz lokalizację znaleziska.



Ślęza – ślad najdłuższego odwiertu.

ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA

PIERWSZE ODKRYCIE – ŚLĘŻA



Lokalizacja znaleziska na Ślęży.

ZDJĘCIE POCHODZI Z: *GEOPORTAL.GOV.PL*

GÓRY SOWIE

W tym miejscu namawiam czytelników do zapoznania się z literaturą, którą wymieniłem jako podstawową. Autorzy tych pozycji wykonali ogrom pracy przy pozyskiwaniu materiałów archiwalnych i w terenie. Moje, trwające kilkanaście lat badania opierają się w dużej mierze na ich publikacjach. Dzięki nim mogłem rozpocząć swoją pracę ze sporym zasobem wiedzy i dołożyć cegiełkę do ujawniania mrocznej tajemnicy Gór Sowich.

Poszukiwania i ich wyniki – opis obiektów

SCHRON ZA FABRYKĄ LNIARSKĄ W WALIMIU

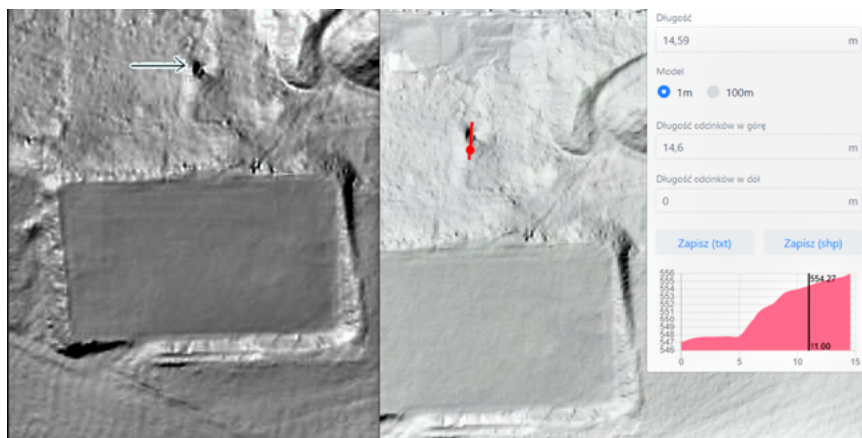
Pierwsza informacja, jaką przeczytałem o schronie w 1979 roku, pochodzi z książki z serii Ekspres Reporterów. W części zatytułowanej „Tajemnica Gór Sowich” autorstwa Jana Tettera czytamy: „Za fabryką lniarską w Walimiu był wybudowany dużych rozmiarów schron betonowy”. Relacja pochodzi od świadka, który przybył w te okolice tuż po zakończeniu wojny i przebywał w nich do roku 1955.

Fabryka zlokalizowana była w taki sposób, że do pojęcia „za fabryką” pasuje tylko jedno miejsce, a mianowicie teren na wzgórzu,

za cmentarzem na tyłach fabryki. Jest tam sztucznie wyrównany plac o wymiarach około 100 × 60 metrów wykorzystywany jako boisko. Co ciekawe, plac nie jest wypoziomowany, ale stanowi równię pochyłą. Kraniec wschodni jest położony wyżej od zachodniego o ponad metr i zapewne nie jest to przypadek. Przy krańcu północnym, na zboczu góry, widocznych jest kilka otworów w gruncie – wentylacja? Poniżej zaś, w połowie wysokości zbocza, świetnie widać w lidarze duże wybranie idealnie pasujące kształtem i wymiarami do zasypanego prawdopodobnie już po wojnie wejścia.

Na mapach przedwojennych takiego placu nie ma, na zdjęciu lotniczym z 1945 roku – już jest. Często schrony i inne obiekty podziemne ukrywano właśnie pod parkami lub boiskami sportowymi.

Zdjęcia przedstawiają boisko i zaznaczone prawdopodobne wejście do schronu oraz jego przekrój pionowy.



Walim, schron pod boiskiem.

ZDJĘCIE POCHODZI Z: GEOPORTAL.GOV.PL

CHŁOPSKA GÓRA – OBÓZ AL STENZELBERG

Według relacji, jaką przedstawił badacz historii Łukasz Kazek, był to obóz karny, w którym więzień nie miał prawa przeżyć dłużej niż dwa tygodnie. Tak jak większość obozów na tym terenie nie jest niestety w żaden sposób oznaczony ani upamiętniony, ale pozostały po nim wyraźne ślady. Jest on wskazany na mapach Jerzego Cery i doskonale widać jego zarysy w lidarze.

W terenie odnajdujemy okrągłe betonowe płyty stanowiące podstawy tak zwanych celt, czyli domków z dykty, które służyły więźniom za kwatery, oraz pozostałości fundamentów jakichś obiektów. Niedaleko na północ od obozu, przy drodze, rośnie drzewo obsypane urobkiem skalnym po samą koronę. Zastanawiającym elementem jest wystający nieco z ziemi betonowy ostrosłup o podstawie kwadratu z otworem na wierzchołku. Otwór jest wewnątrz zasypany ziemią, ma idealnie okrągły przekrój i gładkie ściany.

Zazwyczaj tego typu bryły były zwieńczeniem kominów służących do wentylacji pomieszczeń lub zbiorników. Stawiano je na stropie, a w otwór mocowano rurę z kapturem zabezpieczającym przed wpadaniem deszczu i zanieczyszczeń. Możliwe więc, że pod warstwą ziemi jest zasypany jakiś obiekt.

Ponadto bliskość stacji kolejowej w Walimiu oraz układ dróg i ścieżek wskazują, że więźniowie mogli być wykorzystywani do transportu – przenoszenia towarów z pociągów ze stacji w kierunku Włodarza.

1– ślady po celtach
2 – lokalizacja ostroslupa



Obóz Stenzelberg w lidarze:

ZDJĘCIE POCHODZI Z: GEOPORTAL.GOV.PL



Obóz Stenzelberg – betonowa podstawa celt.

ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA



Obóz Stenzelberg – betonowy ostrosłup.

ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA



Stenzelberg (Chłopska Góra) – drzewo obsypane urobkiem.

ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA.

WZGÓRZE WAWEL, STACJA KOLEJOWA WALIM

Wzgórze oddziela stację kolejową w Walimiu od masywu Włodarza. Aby transportować ładunki pomiędzy nimi, trzeba jednak pokonywać zbocza gór. Ślady w terenie i zdjęcia lotnicze wskazują na istnienie wejść pod ziemię od strony stacji kolejowej. To prawdopodobnie o jednym z nich wspominał w swoich relacjach Roman Kunicki.

Od strony stacji jest utworzona równia pochyła umożliwiająca transport ładunków po zboczu w kierunku drogi opasującej Wzgórze Wawel. Wejścia mogą być zlokalizowane zarówno poniżej, jak i ponad tą drogą.

Przy wylocie schodzącego z góry wąwozu, tuż obok drogi, znajduje się dość głęboka studzienka, która może mieć związek z obiektami podziemnymi. Możliwe jest istnienie obiektu wewnątrz wzgórza oraz tunelu poprowadzonego w kierunku Włodarza dla ułatwienia transportu.

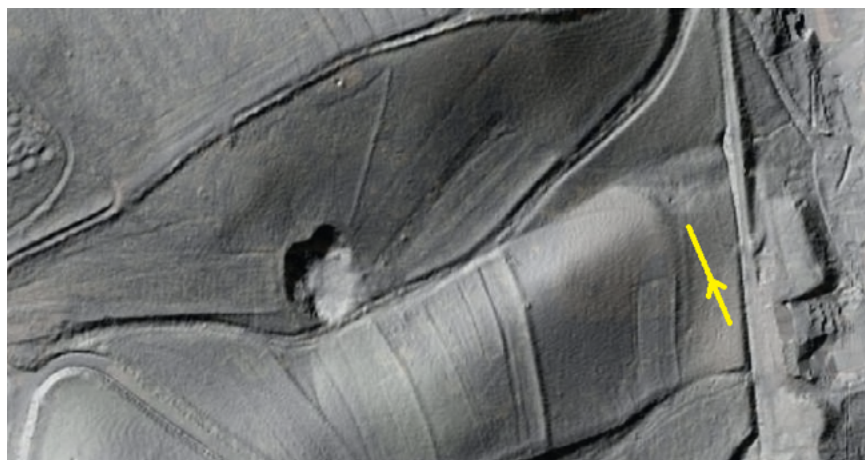
Po zachodniej stronie wzgórza widać, zarówno na zdjęciach lotniczych, jak i w lidarze, miejsca wyglądające na wyjścia z tych obiektów. Zazaczyłem je na niemieckim zdjęciu lotniczym z 20 lutego 1945 roku.

Przy stacji kolejowej uwagę zwraca miejsce po zachodniej stronie torów tuż przed stacją. Teren w tym miejscu ukształtowany jest tak, że może tam być zasypany wylot z podziemnego obiektu.



Wzgórze Wawel – zdjęcie lotnicze z 1945 roku.

ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA.



Stacja kolejowa Walim – miejsce mogące być zasypnym wylotem.

ZDJĘCIE POCHODZI Z: GEOPORTAL.GOV.PL

DZIAŁ JAWORNICKI – TUNEL DO SĘDZIMIERZA

Mówiąc o tym miejscu, najczęściej ma się na myśli kompleks Jugowice Górne, lecz analiza zdjęć lotniczych i lidarów pokazuje, że różne prace były prowadzone znacznie dalej niż tylko od strony Jugowic. Potwierdzają to także obserwacje w terenie.

Mariusz Aniszewski podał ciekawą informację o sztolni nr 4. Według niego sztolnia ta ma na wlocie 4-5 metrów szerokości, a po bokach stoją wymalowane w biało-czerwone pasy słupki, co sugeruje, że mogły do niej wjeżdżać samochody. Przypuszcza on również, że sztolnia może być przebita na drugą stronę Działu Jawornickiego.

Sprawdzając te informacje podczas rekonesansu, natrafiliśmy na platformę o nieznanym przeznaczeniu ułożoną z dużych głazów oraz charakterystyczny ślad odwiertu na bloku skalnym w pobliżu domniemanego wylotu tunelu od strony Sędzimierza. Odwiert ma szerokość około 4 centymetrów, co wskazuje na to, że wykonano go dużą wiertnicą napędzaną sprężonym powietrzem z kompresora, w odróżnieniu od odwiertów o średnicy 2-2,5 centymetra, jakie wykonywano mniejszymi wiertłami stosowanymi w przenośnych wiertnicach spalinowych. Ślad taki świadczy więc o prowadzeniu poważnych robót ziemnych w górotworze.

Miejsce zlokalizowane jest na przedłużeniu sztolni nr 4 w odległości 600 metrów od jej początku w Jugowicach. Wyloty położone są na takich poziomach, że nachylenie tunelu wynosić powinno około 1 stopnia w kierunku Jugowic. Dochodzi tam droga, niedaleko były zakłady z bocznicami kolejowymi. W lidarze

widać ostre, charakterystyczne obniżenie terenu, na zdjęciu lotniczym z 1945 roku zaś identyfikuję też obszary, które wyglądają jak obozy z celtami.



Dział Jawornicki – platforma z głazów.

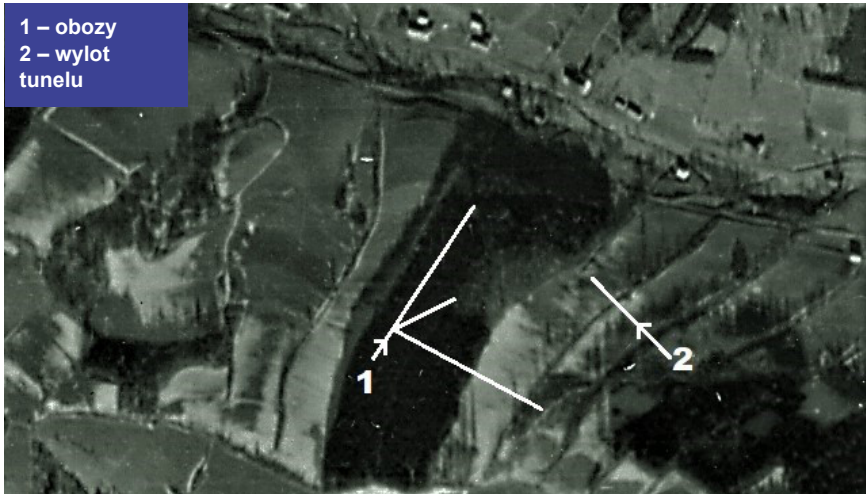
ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA



Dział Jawornicki – odwiert w bloku skalnym.

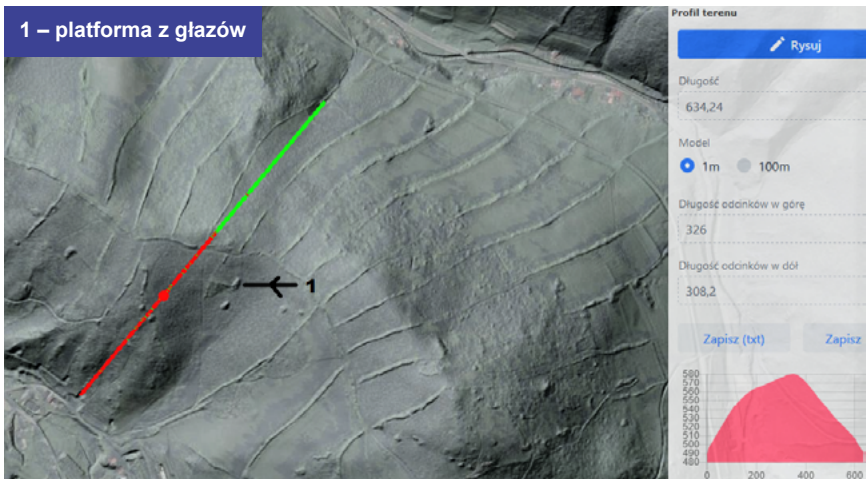
ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA.

GÓRY SOWIE



Dział Jawornicki – zdjęcie lotnicze z 1945 roku.

ZDJĘCIE Z ARCHIWUM AUTORA.



Dział Jawornicki – przypuszczalny przebieg sztolni nr 4 w kierunku Sędzimirza i profil terenu nad nią.

ZDJĘCIE POCHODZI Z: GEOPORTAL.GOV.PL/.

Copyright for the Text © Andrzej Jan Grabski
Wszelkie prawa zastrzeżone

Redakcja: Magdalena Ceglarz
Korekta: Erato
Okładka: Andrzej Grabski, Graph-Sign
DTP: Graph-Sign

BookEdit
tel.: 512 087 075
e-mail: redakcja@bookedit.pl
www.bookedit.pl
facebook.com/BookEditpl
instagram.com/bookedit.pl/

BookEdit

ISBN 978-83-67539-86-9