

TOMASZ GŁOWIŃSKI

Uniwersytet Wrocławski

Zaopatrzenie lotnicze Festung Breslau w 1945 roku

ABSTRACT

One of the last episodes of World War II was the Battle of Breslau, which took place from mid-February to 6 May 1945. The Soviet 6th Army tried to capture the encircled city, which was successfully defended by a 60,000 strong garrison for nearly three months. This fierce resistance was only possible thanks to the air supply that the 6th Air Fleet organized for the city. It was the last such action carried out by the Luftwaffe, which it paid for with high losses.

Wprowadzenie

Bitwa stoczona o Breslau (Wrocław)¹ w pierwszej połowie 1945 r. była jednym z mocniejszych akcentów ostatnich miesięcy II wojny światowej i upadającej III Rzeszy. Była też przykrą niespodzianką, jaką zdeterminowany i skutecznie dowodzony garnizon miasta zamienionego w twierdzę – Festung Breslau – sprawił zwycięskim wojskom sowieckim. Ich dowódca, odpowiedzialny za dolnośląski kierunek operacyjny, marsz. Iwan Koniew z 1 Frontu Ukraińskiego do zdobywania stolicy regionu wyznaczył ewidentnie za słabe siły. 6 Armia gen. Władymira Głuzdowskiego w żadnym momencie nie miała więcej żołnierzy niż garnizon okrążonego w połowie lutego miasta. Do tego jakościowo też nie miała potencjału, by w dwóch przeprowadzonych kolejno szturmach, w lutym/marcu i w kwietniu, rozbić obronę niemiecką i zdobyć miasto w walce. Festung Breslau skapitulowała 6 maja 1945 r., w obliczu upadku Berlina

¹ W artykule przyjęto niemieckie nazwy miejscowości i ulic. Za pierwszym razem podano odpowiadające im nazwy polskie.

i załamania się zorganizowanego oporu Wehrmachtu, po ponaddwupółmiesięcznej skutecznej obronie.

Zaopatrzenie lotnicze dla oblężonego miasta i jego garnizonu było jednym z najistotniejszych czynników wspierających obronę Breslau w 1945 r. Jak wiadomo, po zamknięciu pierścienia oblężenia miasto było skazane na własne zasoby lub na dostawy zewnętrzne, a te można było przysłać jedynie drogą lotniczą. Stąd powietrzne zaopatrzenie stało się dla obrony Festung Breslau kwestią równie ważną jak powstrzymanie szturmów na miasto.

Mając świadomość tego, że Breslau nie utrzyma się długo bez zaopatrzenia, już w początku lutego, na rozkaz Adolfa Hitlera, rozpoczęto w *Oberkommando der Luftwaffe* (Naczelne Dowództwo Sił Powietrznych, dalej: OKL) prace nad przygotowaniem koncepcji lotniczego zaopatrywania miasta. Tak powstawać zaczęła największa operacja, jaką przeprowadziła Luftwaffe w końcowym etapie II wojny światowej. 10 lutego 1945 r. w ramach tych przygotowań powołano *Luftransportchef der Wehrmacht bei OKL* (Sztab Szefa Transportu Lotniczego Wehrmachtu przy OKL). Od 15/16 lutego 1945 r. sztab ten, na czele którego stał gen. mjr Friedrich Wilhelm „Fritz” Morzik,² był odpowiedzialny za zaopatrzenie drogą powietrzną Festung Breslau.³

Pierwsze, co należało przygotować dla rozpoczęcia zaopatrywania miasta z powietrza, to określenie dobowych potrzeb twierdzy, tak by do nich dopasować stosowne siły lotnicze. Pierwotnie w *Oberkommando des Heeres* (Naczelne Dowództwo Wojsk Lądowych, dalej: OKH) wyliczono, że Festung Breslau będzie potrzebować około 80 t dostaw dziennie, z czego 75 t stanowić miała amunicja. Dowództwo Grupy Armii „Środek” uznało to za wielkość zbyt dużą jak na własne możliwości i zadeklarowało 20 lutego limit 40 t zaopatrzenia dobowo, co też ostatecznie zostało przyjęte jako wartość

² Friedrich-Wilhelm Morzik (ur. 1891 – zm. 1985) – od 1916 r. walczył na froncie jako pilot; po wojnie pracował w niemieckich liniach lotniczych. Startował też, z sukcesami, w zawodach sportowych. 1 V 1934 r. wstąpił ponownie do wojska w stopniu kapitana; rok później został majorem, a od 1 X 1937 r. podpułkownikiem. 1 IV 1938 r. przejął dowództwo nad 1. *Kampfgruppe* (patrz przypis nr 5) do zadań specjalnych, wyposażoną w Junkersy Ju 52. Od 26 IX 1939 r. dowódca 1 Dywizjonu Myśliwskiego do zadań specjalnych; 1 VI 1940 r. pułkownik. Od 1 X 1941 r. dowódca transportu powietrznego przy OKL; zorganizował zaopatrzenie dla żołnierzy podczas pięciomiesięcznej walki w kotle pod Demjanskim; 16 IV 1942 r. odznaczony Krzyżem Rycerskim Żelaznego Krzyża; 1 X 1943 r. generał major. 1 II 1945 r. dowódca transportu powietrznego Wehrmachtu przy OKL; od 14 V 1945 do czerwca 1947 r. w niewoli amerykańskiej.

³ Horst G.W. Gleiss, *Breslauer Apokalypse 1945. Dokumentarchronik vom Todeskampf und Untergang einer deutschen Stadt und Festung am Ende des Zweiten Weltkrieges: unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Presseforschung, persönlicher Erlebnisberichte von Augenzeugen und eigenen Tagebuchaufzeichnungen*, t. 2, *Dokumente Februar 1945* (Wedel Holstein: Natura et Patria, 1986), 253.

krytyczna dla twierdzy. Mniejsze dostawy oznaczać miały dla Breslau utratę możliwości obronnych.⁴

Jednostki lotnicze zaopatrujące Festung Breslau i ich samoloty

Zaopatrzeniem Breslau zająć się miała 6 Flota Powietrzna Luftwaffe gen. lotnictwa Roberta Rittera von Greima, która do tego zadania wykorzystała miała przede wszystkim lotniska Alt Lonnewitz i Klotzsche, które znajdowały się pod Dresden (Drezno), a więc leżące około 250 km od Breslau. Nad stolicę Dolnego Śląska latać też miały samoloty z innych baz leżących w Saksonii, na Dolnym Śląsku, w Protektoracie Czech i Moraw, a nawet w Austrii.

Podstawowym typem samolotu, jaki zaopatrywać miał Breslau, był transportowy Ju 52/3m zwany potocznie w armii niemieckiej „*Tante Ju*” („Ciotka Ju”). Ten średniej wielkości trzysilnikowy samolot pasażersko-transportowy używany był w Niemczech powszechnie od początku lat trzydziestych i w 1945 r. młodość miał już za sobą. Służył także czasem jako bombowiec, ale w tej roli szybko wyprzedziły go inne niemieckie konstrukcje. Natomiast jako samolot transportowy do końca wojny pozostał „wołem roboczym” lotnictwa III Rzeszy. Podstawową zaletą „*Tante Ju*” była prosta, niezawodna konstrukcja, spora ładowność i trzy silniki, z których nawet na jednym Ju 52 potrafił „dociągnąć” do bazy. Samolot ten, przy 3- lub 4-osobowej załodze, mógł zabrać 17 żołnierzy lub 13 rannych na noszach, lub 3 t ładunku. Uzbrojony był zazwyczaj symbolicznie – w jeden karabin maszynowy MG 15 (kal. 7,92 mm). Podstawowym mankamentem tej konstrukcji była jej niska prędkość maksymalna, tj. 286 km/h, co czyniło ją łatwą ofiarą wrogich samolotów.

W samoloty Ju 52 były wyposażone *Transportgeschwader* (pułki lotnictwa transportowego, dalej: TG)⁵ TG-2 i TG-3. Z pierwszego z wymienionych nad Breslau latały II. i III. *Gruppe* (dywizjon) dowodzone przez kpt. Kurta Harnischa i kpt. Hansa Hermanna Ellenborcka. Z drugiego z wy-

⁴ Alfred Konieczny, „Lotnicze zaopatrzenie Festung Breslau w 1945 roku,” w *Festung Breslau 1945. Historia i pamięć*, red. Tomasz Głowiński (Wrocław: GAJT, 2009), 137 i n.

⁵ Niemiecka struktura organizacyjna w lotnictwie nie odpowiadała w czasie II wojny światowej ani anglosaskiej, ani sowieckiej. *Kette* (klucz) dysponował 3–4 samolotami, *Staffel* (eskadra) – 9–12, *Gruppe* (dywizjon) składał się z 3 eskadr, a *Geschwader* (pułk) miał 3 dywizjony, czyli około 100–110 samolotów. Według liczby samolotów *Staffel* odpowiadał brytyjskiemu *squadron* (co tłumaczy się zwykle jako dywizjon), *Gruppe* była odpowiednikiem brytyjskiego skrzydła lotniczego, a *Geschwader* odpowiadał sowieckiej dywizji lotniczej. Ze względu na trudność z dokładnym przekładem nazw jednostek w tekście pierwszeństwo będą miały nazwy oryginalne, a ich odpowiedniki bądź tłumaczenie zostały zamieszczone w nawiasach.

mienionych *I.* i *II. Gruppe* znajdowały się pod dowództwem kpt. Georga-Dietera Matschullata i por. Otto Baumana.⁶ Samoloty te po raz pierwszy wyleciały nad stolicę Dolnego Śląska w nocy z 15/16 lutego 1945 r., a więc dosłownie w momencie zamknięcia okrążenia wokół miasta. Później, choć w ograniczonym zakresie, dołączyły do akcji kolejne dwa pułki transportowe TG-1 i TG-4. Pierwszy z nich latał w marcu i kwietniu dwukrotnie nad Breslau swoimi Ju 52, podczas gdy drugi, swoimi Heinklami He 111, pojawił się nad stolicą Dolnego Śląska jeden raz w kwietniu.

Po kilku dniach od rozpoczęcia akcji zaopatrywania lotniczego Festung Breslau, 20 lutego, do akcji dołączył *Kampfgeschwader* (pułk lotnictwa bombowego, dalej: KG) KG-4 „General Wever”,⁷ latający na średnich bombowcach He 111. Samoloty te wprowadzono do służby w Luftwaffe w 1937 r., a zadebiutowały bojowo w Hiszpanii podczas wojny domowej. W początkowym okresie wojny były podstawowym dwusilnikowym bombowcem III Rzeszy, choć już w 1940 r., w czasie bitwy o Anglię, okazały się nieco za wolne i podatne na ataki myśliwców. Uzbrojenie obronne He 111 zależało od modelu, podobnie było z prędkością maksymalną i udźwigniem bomb. Generalnie od połowy 1942 r. samoloty te wykorzystywano coraz częściej jako transportowce (np. do zaopatrywania okrążonej pod Stalingradem 6 Armii gen. Friedricha Paulusa), choć nadal, z powodu braku innych maszyn, pełniły też rolę średnich bombowców. W końcu wojny He 111 uzbrojone były najczęściej w 6 karabinów maszynowych (MG 15, MG 81 – kal. 7,92 mm lub MG 131 – kal. 13 mm); rozwijały prędkość do 395 km/h (bez ładunku bomb) i miały udźwig do 2,5 t. W końcowym etapie wojny były to samoloty zdecydowanie już przestarzałe, a przede wszystkim zbyt wolne. Główną ich zaletą była solidna konstrukcja, która pozwalała im wytrzymać w locie nawet poważne uszkodzenia i kontynuować go nawet na jednym silniku. Niektóre z modeli He 111 miały haki do holowania szybowców.

KG-4 latał początkowo z lotniska w Wiener Neustadt, by później przebazować swoją *I. Gruppe* pod dowództwem kpt. Rolfa Rannersmanna na lotnisko w Nový Dvůr (koło Nymburka – Protektorat Czech i Moraw), a ostatecznie do bazy w Dresden-Klotzsche. Dywizjon ten był od pierwszego dnia akcji zaangażowany w zaopatrywanie Festung Breslau. *II. Gruppe* tego pułku nie brała udziału w zaopatrywaniu powietrznym Breslau. Natomiast

⁶ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, t. 9, *Dokumente: Tabellen/Quellen* (Wedel Holstein: Natura et Patria, 1997), 337. Źródło dotyczące dowódców: „Transportgeschwader 2,” *Lexikon der Wehrmacht*, dostęp lipiec 12, 2022, <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Transportgeschwader/Transportgeschwader2.htm>.

⁷ Walther Wever (ur. 11 XI 1887 – zm. 3 VI 1936) – gen., niemiecki oficer lotnictwa. Twórcą koncepcji tzw. *Ural Bomber*, która w czasie wojny powstała jako Heinkel He 177 „*Greif*” („Gryf”). Jako szef sztabu Luftwaffe zginął w wypadku lotniczym na lotnisku Dresden-Klotzsche.

III. *Gruppe* KG-4, dowodzona przez mjr. Hansa-Herberta von Kruska, opierała z lotniska Hohenmauth bei Königgrätz (Wysoké Mýto koło Hradec Králové – Protektorat Czech i Moraw), latając nad stolicę Dolnego Śląska podobnie jak I. *Gruppe*.⁸

Oprócz KG-4 w operacjach transportowych nad Breslau pojawił się jeszcze drugi *Kampfgeschwader* – słynny KG-53 „Legion Condor”, który swoim 7. *Staffel* (eskadra) z III. *Gruppe* włączył się w marcu do akcji dostaw dla miasta. Dywizjon ten, latający jak cały ten pułk na samolotach He 111, stacjonował w lutym 1945 r. w pomorskim Geifswald, ale w początku marca przeniósł się do Alt-Lonewitz pod Dresden, skąd latał nad Breslau i Glogau (Głogów).⁹

W Alt-Lonewitz 7. *Staffel* z KG-53 wszedł w skład kombinowanej jednostki transportowej znanej od nazwiska kapitana Kurta Herzoga, dowódcy *Schleppgruppe 1* (dywizjon holowniczy dla szybowców), jako *Gruppe „Herzog”*. W skład tej grupy, oprócz *Schleppengruppe 1*, włączono też 14. *Eisenbahn Staffel* z *Kampfgeschwader 55*¹⁰ (eskadra niszczenia linii kolejowych z KG-55), a także *Fallschirm-Kampfbeobachter-Staffel* (eskadra rozpoznawcza i szkoleniowa dyspozytorów zrzutu spadochroniarzy).¹¹ Czasowo w *Gruppe „Herzog”* znajdowały się też samoloty z I/TG-3 i KG-4. Jako że grupa ta była jednostką kombinowaną, to latały w niej zarówno He 111, jak i Ju 52, a także Dornieri Do 17, Ju 87 „*Stuka*” i szybowce, choć podstawowe były pierwsze z wymienionych i szybowce.¹² To właśnie ta jednostka w drugiej połowie marca i w kwietniu 1945 r. odpowiadała za holowanie tych ostatnich, gdy wysyłane były z ładunkiem do Breslau. 13 kwietnia *Gruppe*

⁸ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 9:336–337.

⁹ „Kampfgeschwader 53 «Legion Condor»,” *Lexikon der Wehrmacht*, dostęp październik 18, 2021, <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Kampfgeschwader/KG53.htm>; wg Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 9:337 był to 8. *Staffel*.

¹⁰ 14. (Eis)/Kampfgeschwader 55 (Eisenbahnkampfsstaffel) został utworzony 1 VI 1943 r. w Dniepropietrowsku z elementów 9. (Eis)/Kampfgeschwader 55. Była to jednostka niezależna i dołączana tylko do *Kampfgeschwader 55*. Wykorzystywała głównie bombowce Junkers Ju 88, ale także różne wersje Heinkel He 111. Rozwiązano ją 27 IV 1945 r. Od 1 VI 1943 r. do 18 II 1944 r. dowodził nią *Oberstleutnant* (porucznik) Mathias Bermadinger, a od 19 II 1944 do 8 V 1945 r. *Hauptmann* (kapitan) Franz Schmidt. „14. (żelazni) letka Bombardovací eskadry 55 [1943–1945],” *valka.cz*, dostęp lipiec 13, 2022, <https://www.valka.cz/14-zelezni-letka-Bombardovaci-eskadry-55-1943-1945-t173274>.

¹¹ Konieczny, „Lotnicze,” 138; Michał Krzyżniak, „Obraz bitwy o Poznań (1945) w świetle dokumentów i materiałów niemieckich,” dysertacja doktorska, Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2014, 156, pdf, Repozytorium Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu, dostęp październik 19, 2021, <https://hdl.handle.net/10593/10791>.

¹² 25 IV 1945 r. na wyposażeniu *Gruppe „Herzog”* znajdowało się jeszcze: 11 Do 17, 15 He 111, 3 Ju 87, 13 DFS 230 i 6 Go 242; „Schleppgruppe 1,” *The Luftwaffe*, dostęp październik 19, 2021, <http://www.w2.dk/air/transport/schlep1.htm>.

„Herzog” przebazowano na lotnisko Hohenmauth bei Königgrätz, gdzie jak wspomniano stacjonował już III/KG-4.

Z zaopatrzeniem dla garnizonu Breslau latała też ciekawa eskadra specjalistyczna: *Sanitäts-Flugbereitschaft 2* (eskadra lotniczego pogotowia medycznego). Jej lotnicze „karetki” – specjalnie przerobione Ju 52 – w marcu dwukrotnie pojawiały się w Breslau, dostarczając ładunek, ale i zabierając rannych. Od 1 do 10 kwietnia do miasta latały też z podobną misją małe „karetki” tej eskadry – zaadaptowane samoloty łącznikowe Fieseler Fi 156 „Storch” („Bocian”). Były to niewielkie, „małolitrażowe” samoloty w typie awionetki, które do lądowania potrzebowały ok. 20 metrów gładkiej powierzchni, a do startu wystarczył odcinek 60-metrowy. Mogły one oprócz pilota zabrać dwie osoby lub na ich miejsce nieco ładunku – 200/250 kg. Po utracie lotniska na Klein Gandau (Gądów Mały) lądowały w Breslau na pasie Kaiserstrasse (pl. Grunwaldzki).¹³

Utrzymanie choćby względnego panowania w przestrzeni powietrznej nad Festung Breslau zapewnić miał najsłynniejszy w Luftwaffe *Jagdgeschwader* (pułk myśliwski, dalej: JG) JG-52,¹⁴ a dokładnie jego *1. Gruppe*, która wycofując się ze wschodu przed ofensywą sowiecką, na krótko, od 7 do 10 lutego 1945 r., znalazła schronienie na lotnisku Breslau-Schöngarten (Strachowice). Później grupa ta składająca się z trzech *Staffeln* (eskadr), dowodzona od 1 lutego przez niemieckiego super-eksperta¹⁵ myśliwskiego II wojny światowej i pilota, który stracił największą liczbę samolotów w całym tym konflikcie, kpt. Ericha Hartmanna,¹⁶ przenosiła się jeszcze kilka razy. 10 lutego trafiła do Weidengut (Wierzbie k. Nysy), skąd rozpoczęła loty ze wsparciem dla okrążonego Breslau. 4 marca *3. Staffel* z grupy przeniósł się do Stephansdorf (Radzikowice), cztery kilometry na północny zachód od Nisse (Nysa). Następnie, 16 marca, cała grupa przebazowała się do Chrudim (kraj pardubicki – Protektorat Czech i Moraw) i Schweidnitz (Świdnica), a 5 kwietnia do Raudnitz (Rudnica), ponad 20 km na północ od Glatz (Kłodzko). 19 kwietnia *1. Staffel* przeszedł do Alt Kemnitz (Stara Kamienica, powiat karkonoski), a reszta grupy do Deutsch Brod (Havlíčkův

¹³ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 9:337.

¹⁴ Piloci tego pułku zgłosili rekordowe 10 tys. zestrzeleń w czasie II wojny światowej; „Jagdgeschwader 52,” *The Luftwaffe*, dostęp październik 20, 2021, <https://www.ww2.dk/air/jagd/jg52.htm>.

¹⁵ W Luftwaffe dla uznanych pilotów nie używano określenia „as”, które zastępowało określenie „ekspert”.

¹⁶ Zestrzelił w czasie wojny 352 samoloty, co stanowi do dziś rekord wszechczasów. Za swój wyczyn odznaczony został Krzyżem Rycerskim Krzyża Żelaznego z Liśćmi Dębu, Mieczami i Brylantami. Odznaczenie to dostało w czasie wojny 27 niemieckich oficerów – w tym 3 feldmarszałków i 10 generałów.

Brod w kraju Wysoczyna – Protektorat Czech i Moraw). Tam zastał I/JG-52 koniec wojny.¹⁷

Także pozostałe dywizjony JG-52 wzięły udział w działaniach nad Breslau – zaopatrując miasto przy pomocy podczepionych pod samolotami zasobników. II/JG-52 latał z misjami transportowymi od 20 marca, startując z okolic Zobten (Sobótka; prawdopodobnie z Rosenborn /Miroslawice/) i Schweidnitz, natomiast III/JG-52 włączył się do podobnych misji w okresie od 7 do 17 kwietnia 1945 r. Oczywiście oba dywizjony poza dostarczaniem „bomb zaopatrzeniowych” wypełniały przy okazji misje bojowe, na które należało dowództwo Festung Breslau. W sztabie gen. Hermannia Niehoffa dobrze zdawano sobie sprawę, że nawet nie zaopatrzenie przysyłane z powietrza, a sama obecność niemieckich samolotów na niskim pułapie nad walczącym miastem jest bardzo ważna dla morale obrońców.¹⁸

Samolotami, na jakich latali latali piloci JG-52, były Messerschmitty Bf 109 G. Przedostatnia wojenna wersja tej bardzo udanej i rozwojowej konstrukcji Willy'ego Messerschmitta przez cały okres wojny była podstawowym myśliwcem Luftwaffe. Ponieważ wersje rozwojowe tego modelu były bardzo zróżnicowane w zależności od serii (od G-1 do G-16), a także w ramach serii w zależności od producenta, to trudno wskazać dokładnie ten model, na którym latał E. Hartmann i jego podwładni w 1945 r. Zapewne zresztą latali na różnych wersjach. Wcześniej, w końcu 1943 r. niemiecki ekspert wszechczasów latał na modelu G-6, który uzbrojony był w 2 najcięższe karabiny maszynowe MG 131 kal. 13 mm i jedno działko MK 108 kal. 30 mm oraz opcjonalnie w dodatkowe 2 działka 20 mm montowane w gondolach pod skrzydłami. Samolot ten rozwijał dużo większą prędkość maksymalną niż wersje wcześniejsze – osiągając nawet przy silniku Daimler-Benz DB 605 A 690 km/h. Miał też lepsze osiągi tak na wysokim pułapie, tj. powyżej 6 tys. m (a wznosił na ponad 11 tys.), jak i na niskim. Messerschmitt Bf 109 mógł też zabrać jeden podczepiany zasobnik z bombami do 250 kg lub dwoma niekierowanymi pociskami raketowymi, lub też zasobnik z bronią i amunicją, jak to miało miejsce często podczas lotów nad Breslau.

Pojawiały się też nad Breslau w czasie walk i inne myśliwce niemieckie. Wymienić tu trzeba w pierwszym rzędzie samoloty *Schlachtgeschwader* (pułku bliskiego wsparcia, dalej: SG) SG-77. Druga *Gruppe* tego pułku za macierzyste lotnisko od 1939 r. uważała *Flughafen* Breslau-Schöngarten. Zmuszony do opuszczenia go w 1945 r. dywizjon przebazował się do

¹⁷ „Jagdgeschwader,” Lexikon der Wehrmacht, dostęp październik 20, 2021, <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Jagdgeschwader/Inhalt.htm>.

¹⁸ „Befehl für die Versorgungsfieger, Schmidt Heinz-Joachim,” cyt. za Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, t. 3, *Dokumente März* (Wedel Holstein: Naturia et Patria Verlag, 1987), 718.

poddrezdeńskiego Kamenz, skąd od 11 do 17 kwietnia startował nad Breslau z zadaniami bojowymi (głównie nad zachodnią część miasta). Piloci tej jednostki latający na szturmowej wersji myśliwskiego Focke-Wulf Fw 190 mieli za zadanie wspieranie walczących na ziemi obrońców i atakowanie rozpoznanych celów sowieckich na terenie miasta.¹⁹

Samoloty, na jakich latali nad Festung Breslau piloci ppłk. Manfreda Mossingera, były jedną z wersji słynnego samolotu myśliwskiego skonstruowanego przez Kurta Tanka. Fw 190 F-8 był „pełnoprawnym” samolotem szturmowym, dostosowanym, w przeciwieństwie do wcześniejszych wersji, do bezpiecznego i sprawnego lotu na niskich pułapach. Prędkość, ale i ochronę, zapewniał pilotowi potężny gwiazdowy silnik BMW 801 D-2. Wersja ta wyposażona była w radiostację pozwalającą na nawiązywanie łączności również z wojskami lądowymi. Na uzbrojenie Fw 190 F-8 składały się dwa wielkokalibrowe karabiny maszynowe MG 131 kal. 13 mm i dwa działka MG 151/20E kal. 20 mm. Pod kadłubem oraz skrzydłami montowano wyrzutniki bomb pozwalające na zabranie jednej bomby 250 kg lub 500 kg, albo też 6/8 niekierowanych przeciwczołgowych pocisków rakietowych X4M. Osiągając prędkość maksymalną do 520 km/h, bardzo zwrotny F-8 był jako szturmowiec równie niebezpieczny jak amerykańskie Republic P-47 Thunderbolt. Samoloty ppłk. Mossingera wykonały nad Breslau w kwietniu 1945 r. 141 lotów bojowych.²⁰

Wymieniając niemieckie jednostki walczące nad Breslau i wspierające jego obronę, wspomnieć jeszcze trzeba o dwóch z nich. Pierwszą była *Nachtschlachtgruppe 4* (nocny dywizjon bliskiego wsparcia powietrznego), którego 3. *Staffel* kpt. Johanna Gamringera operował sporadycznie nad Festung Breslau, a bazował do kwietnia na lotnisku w Bautzen (łużycki Budziszyn). Eskadra ta dysponowała maszynami Ju 87 „*Stuka*” w wersji szturmowej G-2. Były to zaadaptowane na latającego niszczyciela czołgów bombowce nurkujące. Dobrze opancerzone, choć powolne, idealnie nadawały się do zwalczania celów naziemnych. Po uzbrojeniu ich w tej wersji w dwa działka kal. 37 mm (po 12 pocisków w kasetach podwieszanych pod skrzydłami), dodaniu bombowego celownika noktowizyjnego i fioletowo podświetlonej tablicy przyrządów Ju 87 G-2 stały się groźnymi nocnymi „myśliwymi”, którzy nad Breslau po zrzuceniu „bomb zaopatrzeniowych” mogli jeszcze „zapolować” na sowieckie pojazdy czy punkty umocnione.²¹

Druga ze wspomnianych wyżej jednostek nie była formacją *stricto* bojową, a raczej rozpoznawczą – była to *Nahaufklärungsgruppe 2* (dywizjon

¹⁹ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 9:337.

²⁰ Ibid.

²¹ „Nachtschlachtgruppe 4,” The Luftwaffe, dostęp październik 19, 2021, <https://www.ww2.dk/air/attack/nsgr4.htm>.

bliskiego rozpoznania) mjr. Friedricha-Wolfa Schöne'a, którego 1. i 2. *Staffel* latały nad Breslau. Stacjonowała najpierw na lotnisku pod Neisse, a później na lotnisku w Glatz.²² Eskadra ta dysponowała samolotami Focke-Wulf Fw 189 Uhu („Puchacz”) zwanymi potocznie „Ramami” ze względu na kształt kadłuba. „Ramy” były dwukadłubowymi, dwusilnikowymi samolotami z kabiną pilota zamontowaną pomiędzy oboma kadłubami, a swą nazwę zawdzięczały połączonym statecznikom, co dawało, patrząc z dołu, sylwetkę latającego kwadratu. Choć uzbrajane standardowo w dwa km MG 17 kal. 7,92 mm i wykorzystywane na froncie wschodnim jako nocne myśliwce (z dodatkowym uzbrojeniem), Fw 189 były przede wszystkim samolotami obserwacyjnymi, szczególnie przydatnymi do kierowania ogniem artylerii lub bardzo szczegółowego rozpoznania. Potrafiły wręcz „zawisnąć” nad celem, na co mogły sobie pozwolić również ze względu na solidną konstrukcję i odporność na uszkodzenia. W jakim celu i kiedy „Ramy” pojawiały się nad Breslau, nie jest dziś niestety jasne.

Baza lotnicza w Festung Breslau

Dla zaopatrywania lotniczego okrążonego miasta bardzo istotna była kwestia dostępnych lotnisk. W Breslau przed 1945 r. były dwa lądowiska leżące z południowo-zachodniej i zachodniej strony miasta. Poza obszarem miejskim, około 15 km od centrum, znajdowało się lotnisko wojskowe wybudowane w 1936 r. Leżało w podwrocławskiej osadzie Breslau-Schöngarten, do 1937 r. noszącej historyczną, zbyt „słowiańską” dla nazistów, nazwę Strachwitz. Lotnisko to, jak już o tym była mowa, zajęte zostało przez atakujących na tym kierunku Rosjan przed 20 lutego 1945 r. Pozostało wówczas w Breslau drugie lądowisko, starsze od Schöngarten, a w zasadzie jedno z najstarszych w Niemczech, powstałe w 1910 r., też jako wojskowe, *Flughafen Klein-Gandau*. Lotnisko to, leżące na dawnych terenach przeglądów i parad wojskowych, gościło na swej płycie m.in. niemiecki sterowiec „Perseval” wybudowany we Friedrichshafen przez samego barona Ferdinanda von Zeppelina. Po I wojnie światowej przekształcono je w port cywilny. W 1936 r. otwarto na nim nowy terminal,²³ przywracając mu wcześniej także funkcje wojskowe. Klein Gandau leżał na obrzeżach Breslau, jako część miasta od 1928 r. Od południa i zachodu graniczył przez linię kolejową z włączonymi w tym samym czasie do miasta osiedlami Schmiedefeld (Kuźniki), Maria Höfchen (Nowy Dwór) i Neukirch (Żerniki). W swoim marszu na Breslau w połowie lutego 1945 r. Sowieci zdołali dotrzeć do tych trzech osiedli, stając jednak w miejscu w obliczu zdeterminowanej

²² „Flieger-Divisionen,” *Lexikon der Wehrmacht*, dostęp październik 20, 2021, <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Fliegerdivision/Gliederung.htm>.

²³ Zachowany do dziś.

niemieckiej obrony. Tym samym lotnisko Klein Gandau pozostało w rękach niemieckich, choć od linii frontu dzielił je zaledwie nieco ponad kilometr. Ostatni stacjonujący stale na tym obiekcie samolot (Ju 52) wystartował z niego 12 lutego.²⁴

Ciekawą kwestią pozostaje, poruszany już wcześniej problem, dlaczego dowództwo sowieckiej 6 Armii nie wykazało większej determinacji i nie przypilnowało zdobycia tego bezcennego dla twierdzy „okna na świat” już podczas lutowych zmagani. Wtedy, jak to już była o tym mowa, działająca na tym kierunku 74 Korpus Strzelecki szykujący się do uderzenia na kierunku lotniska dwoma dywizjami został nocą 24/25 lutego pozbawiony dużej części swoich sił i tym samym front na tym odcinku zamarł, a lotnisko mogło nadal przyjmować samoloty z zaopatrzeniem oraz posiłkami i odsyłać w druga stronę rannych i zbędny w mieście personel wojskowy.

Cel – 40 ton dla Festung Breslau

Zaopatrywanie lotnicze Breslau ruszyło na mocy rozkazu dowództwa 6. *Luftflotte* (Flota Powietrzna) z 14 lutego 1945 r. już następnej doby. Z ramienia tej floty akcją kierował *Transportfliegerführer*²⁵ mjr Erich Zähr, a w twierdzy jego odpowiednikiem był *Örtlich-Führer der Luftwaffe*.²⁶ Do 24 lutego był nim ppłk Joachim Quodbach – dowódca 150. *schweres Flak-Regiment* (pułk ciężkiej artylerii przeciwlotniczej), a później zastąpił go przybyły z dowództwa 6. *Luftflotte* ppłk Wilhelm von Friedeburg, który został też ostatnim komendantem lotniska Klein Gandau.²⁷

Dostawy dla oblężonej twierdzy ruszyły już nocą 15/16 lutego 1945 r. Nad lotniskiem w Klein Gandau pojawiło się wówczas pięć samolotów Ju 52, z których czterem udało się bezpiecznie wylądować i dostarczyć łącznie 4 t amunicji i Panzerfaustów. Wracając, samoloty te zabrały 43 rannych i 7 członków sztabu 17 Dywizji Piechoty (dalej: DP).²⁸ Następnego dnia nad miastem 53 na czarno pomalowane He 111 zrzuciły, głównie nad lotniskiem, 289 zasobników z zaopatrzeniem dla załogi twierdzy. Początkowo obrońcy sądzili, że to nalot samolotów sowieckich albo wręcz desant spadochronowy czerwoarmistów i otworzyli ogień do swoich maszyn. Te ostatecznie zrzuciły dla miasta 36 t zaopatrzenia. Nocą z 16 na 17 lutego na lotnisku w Breslau wylądowały wszystkie wysłane Junkersy w liczbie 8,

²⁴ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 2:328D.

²⁵ Była to funkcja: dowódca transportu powietrznego.

²⁶ Była to funkcja: miejscowy dowódca jednostek *Luftwaffe*.

²⁷ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 2:692D.

²⁸ *Ibid.*, 575.

które przywiozły łącznie 21,9 t zaopatrzenia, a zabrały w drogę powrotną 212 żołnierzy (oprócz rannych 69 było ze sztabu *Korpsgruppe* /Grupa Korpusna/ „Breslau”) i 7 cywilów.²⁹

17 lutego przyniósł pierwszy kryzys w zaopatrzeniu lotniczym Festung Breslau. Wchodzący wówczas do Breslau Rosjanie zorientowali się, że odbywa się tu duży ruch lotniczy, zresztą wspomnienia niemieckich obrońców potwierdzają, że nad miastem był słyszany ryk silników lotniczych, co nie mogło ująć uwadze dowództwa 6 Armii.³⁰ To natychmiast skierowało w okolice Klein Gandau jednostki zakłócające sygnały radiowe, jakimi lotnisko naprowadzało samoloty do lądowania. W efekcie tego już w nocy 17/18 lutego z 47 Junkersów i 22 Heinkle wysłanych do Breslau tylko 25 Junkersów i 18 Heinkli zdołało wylądować z dostawami amunicji i pocztą.³¹ Pozostałe wróciły do baz z ładunkiem. Podobnie było następnej nocy, kiedy to aż 20 z 44 Ju 52 nie mogło wylądować i wróciło z dostawami.³²

Problem rozwiązano w ciągu dwóch dni, sprowadzając z ostrzeliwanego, ale jeszcze niezajętego przez Rosjan lotniska w Schöngarten nowocześniejszą aparaturę radiolokacyjną, której przeciwnikowi nie udało się skutecznie zagłuszyć. Dzięki temu na Klein Gandau ponownie mogły nocną porą lądować samoloty z zaopatrzeniem, co stanowiło najefektywniejszą drogę dostarczania amunicji i innych materiałów wojennych. Zrzucane z pewnej wysokości na spadochronach zasobniki narażone były na złe warunki atmosferyczne, uszkodzenie lub wręcz zrzucenie za liniami wroga. Jak szacowano w sztabie 6. *Luftflotte* 23 marca w podsumowaniu pierwszego etapu dostaw do walczącej twierdzy: „szacuje się, że strata ta wynosi około 50%”.³³

Rozpoczynając zaopatrywanie twierdzy 18 lutego 1945 r. na podstawie zapotrzebowań zgłoszonych przez Grupę Armii „Środek”, w sztabie gen. von Greima dokonano pewnych szacunków logistycznych i w oparciu o nie przyjęto wytyczne do działania. Wyliczono zatem, że do dostarczania po 40 t dziennie potrzebnych będzie 30–35 samolotów transportowych. Ponieważ jednak „warunki pogodowe panujące w lutym i marcu na Dolnym Śląsku, mogą podważyć pracę w zakresie dobowych dostaw zaopatrzenia.

²⁹ Ibid., 489. Oznaczało to, że Ju 52 przewidziane na 17–18 pasażerów zabierały wówczas z Gądowa średnio po ponad 27 żołnierzy na samolot.

³⁰ Peter Bannert, *Meine Jugend in Sowjetlagern 1945–1949* (Berlin: Zeitgut-Verlag, 2006), 72.

³¹ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, t. 5, *Dokumente Mai 1945* (Wedel Holstein: Naturia et Patria Verlag, 1988), 18–21. Nie wiadomo, dlaczego gen. von Ahlfen twierdził w swoich wspomnieniach, że „wszystkie samoloty [...] musiały wrócić”; Hans von Ahlfen i Hermann Niehoff, *Festung Breslau w ogniu*, tłum. Agata Janiszewska, oprac. Tomasz Głowiński (Wrocław: Wyd. Dolnośląskie, 2008), 70.

³² Konieczny, „Lotnicze,” 139.

³³ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:680. Tłumaczenia cytatów z języka niemieckiego wykonał Jacek Cielecki.

Dlatego zaplanowano jak największy wysiłek w dobre dni.³⁴ Zakładano też, że „zaopatrzenie drogą powietrzną, które ma być realizowane w dłuższej perspektywie, będzie oznaczało konieczność liczenia się z dużymi stratami, biorąc pod uwagę fakt, że nieprzyjaciel uznał wartość zaopatrzenia drogą lotniczą i podejmuje już działania obronne wobec samolotów transportowych, zwłaszcza Ju 52. By utrudnić im loty nocne przeciwnik wykorzystuje nocne samoloty rozmieszczone na lotniskach wokół Breslau, jak i rozmieszczone reflektory i pozycje artylerii przeciwlotniczej”.³⁵

We wspomnianym raporcie sztabu 6. *Luftflotte* z 23 marca zauważano też trafnie, że „tak jak każde zaopatrywanie drogą powietrzną może być rozwiązaniem awaryjnym i tylko środkiem doraźnym oraz ograniczonym [w – T.G.] czasie, tak samo od początku zaopatrywania Breslau było jasne, że pewnego dnia używanie ciężkich i powolnych samolotów transportowych nie będzie już opłacalne”, a wtedy trzeba będzie przyznać, że nawet przy największych wysiłkach nie będzie możliwe utrzymanie limitu dziennych dostaw na poziomie 40 t.³⁶

Pierwsze cztery dekady zaopatrywania lotniczego Festung Breslau pokazują jasno, że w żadnej z nich nie uzyskano wyniku na poziomie 40 t dostarczonych dziennie.³⁷ Odpowiadały za to różne czynniki. Początkowo główną przeszkodą były warunki atmosferyczne utrudniające nawigację i dotarcie do celu. Z czasem jednak, a w marcu już widać to było wyraźnie,³⁸ coraz większe straty i spadająca efektywność dostaw, w proporcji do podejmowanego wysiłku, wynikały z przeciwdziałania Sowieców i obniżenia się gotowości operacyjnej eskadr niemieckich na skutek strat i odniesionych uszkodzeń. Jak pisano w podsumowaniu z 23 marca: „nieprzyjaciel wzmocnił pas okrążenia Festung Breslau działami przeciwlotniczymi i reflektorami do tego stopnia, że wykonywanie obecnej misji samolotami Ju 52 nie wydaje się już opłacalne. Dalsze użycie tych samolotów transportowych z jednej strony prowadzi do rozwiązania jednostek transportowych, a tym

³⁴ Ibid.

³⁵ Ibid.

³⁶ Ibid.

³⁷ Tu myli się: Konieczny, „Lotnicze,” 139, który za dane miarodajne przyjął wielkości startowe ładunków, a nie faktycznie dostarczone. Dla przykładu w pierwszej dekadzie Niemcy załadowali na samoloty podane przez Koniecznego 399 t, ale do twierdzy dotarło tylko 319 t, z czego 178 drogą zrzutów. Jeśli uwzględnimy 50% poziom strat przy zrzutach zasobników, to dostaniemy wielkość faktycznie dostarczoną do twierdzy w 10 dni na poziomie 230 t. Podobnie było i w kolejnych dekadach.

³⁸ W lutym zdarzało się jeszcze osiągnąć 40 t dziennie. Np. 27 II 1945 r. 27 maszyn Ju 52 przywoziło 41,72 t amunicji i 7 żołnierzy, a odebrało z miasta 142 rannych, 8 żołnierzy i 65 spadochronów transportowych (do ponownego wykorzystania); Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 2:747.

samym pozbawia dowództwo samolotów transportowych nadających się do nagłego tworzenia środka ciężkości z powodu braku zaopatrzenia. Paliwo używane przy każdym zadaniu [nad Breslau – T.G.] jest nieproporcjonalne do rzeczywistości i może być wykorzystane do innych zadań, które często kończą się niepowodzeniem z powodu braku paliwa”³⁹

Jak wyglądało to „wzmocnienie pasa okrążenia”, najlepiej opisać, odwołując się do relacji świadków, którzy sami doświadczyli lotu do walczącej stolicy Dolnego Śląska. Radiotelegrafista z Ju 52, który 23 lutego dostarczał do Breslau spadochroniarzy, zapamiętał, że „pożary widać było wszędzie blisko frontu. Od południa i zachodu Breslau jest obsadzone silną artylerią przeciwlotniczą Rosjan, więc leci się niewielkim objazdem i od południowego wschodu wchodzi się do kotła. [...] Lecieliśmy dobrze i dokładnie, aż osiągnęliśmy Breslau. Mogliśmy już na wysokości 1500 metrów dostrzec miejsce. Więc w dół i lądowanie w szybkich, ciasnych zakrętach. Nie poszło gładko, bo przy lądowaniu oraliśmy kołami po pasie startowym i jedno z kół prawie wpadło w lej po bombie. [...] ledwo mieliśmy pod stopami twardy grunt, kiedy wroga artyleria przejęła władzę i kilka razy zorała cały plac [lotniska – T.G.]”⁴⁰

Z kolei nowo mianowany komendant twierdzy, gen. Niehoff, 3 marca usiłował po raz pierwszy dotrzeć Junkersem na Klein Gandau.⁴¹ Jak zapisał: „widzę miasto przede mną z góry. Tam, gdzie nie było ciemnej nocy, teraz jest ogromny krąg płomieni. Piekło, jasnego, płonącego ognia. I w tym samym czasie błysk pocisku. Następnie pojawiają się palce reflektorów, które się mnożą i chcą sięgnąć po maszynę w coraz większej liczbie, coraz szybciej. O ile nie jestem oślepiony, rozpoznaję blade twarze moich ludzi, którzy w milczeniu spoglądają na podłogę. Wokół nas przelatuje huragan pocisków, zagłuszony przez grzmot silników samolotów. [...] Nagle pilot staje się niespokojny. Woła coś do mnie. Ledwo go rozumiem. W końcu go słyszę wyraźnie. «Musimy wracać, moje silniki są trafione!»”⁴²

Pasażerowie Junkersów mieli najczęściej do odbycia podróży w jedną stronę, podczas gdy piloci i załogi samolotów musieli do Breslau latać często dzień po dniu. Dla nich oznaczało to stałe ryzyko śmierci w powolnej maszynie. Przed nią nie mogły uchronić najlepsze nawet umiejętności zawodowe. „Podejście do Festung Breslau – jak zauważał *Oberfeldwebel*⁴³ Schwitters, jeden z pilotów Ju 52 – z każdym dniem stawało się coraz trudniejsze. Rosjanie ciągną do twierdzy coraz więcej baterii przeciwlotniczych

³⁹ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:678–679.

⁴⁰ Ibid., 2:644C–644D.

⁴¹ Generał Niehoff trzy razy próbował dolecieć do Breslau – udało mu się za trzecim razem.

⁴² Frank Lynder, „So fiel Breslau. Ein Tatsachenbericht nach Interviews mit Hermann Niehoff. Teil I: Am Telefon – SCHÖRNER...”, *Welt am Sonntag*, styczeń 15, 1956.

⁴³ W Wojsku Polskim odpowiednikiem stopnia był do 2004 r. sierżant sztabowy.

z reflektorami. Od dobrych pilotów samolotów wymagana jest szczególna ostrożność, gdy długie, jaskrawe paluszki światła reflektorów poruszają się po nocnym niebie. Jest prawie niemożliwe, aby powolny Ju 52 zdołał uciec po schwytaniu przez promień światła, zwłaszcza że wszystkie baterie natychmiast dostosowują się do schwytanej ofiary. Szybko okazało się, że przy zbliżaniu się do pasa należy zachować szczególną ostrożność, gdyż Rosjanie próbowali wprowadzić w błąd pilotów transportowych swoimi światłami lądowania i zwabić ich w zajmowane przez siebie pozycje. Przeważnie jednak te miejsca były nadal zbyt dobrze oświetlone, aby nasi doświadczeni piloci z pierwszej linii dali się nabrać na tę sztuczkę⁴⁴.

Oprócz dostarczania amunicji 6. *Luftflotte* przysyłała do Breslau zamówione, specjalistyczne części uzbrojenia, których w oblężonym mieście nie było skąd wziąć. Tak trafiły do Festung Breslau np. celowniki do zdobycznych dział, jakie znajdowały się na stanie garnizonu, ale których bez owych celowników i tabel artyleryjskich w zasadzie nie można było użyć, czy części zapasowe do czołgów i dział samobieżnych, które bez nich stałyby bezużytecznie, a tak zasilily kompanię pancerną *Panzerjäger-Abteilung „Breslau”* (Oddział Niszczycieli Czołgów).⁴⁵ Ważniejsze jednak było to, że drogą lotniczą przerzucono do Breslau dwa bataliony spadochroniarzy,⁴⁶ którzy mieli stanowić elitarnie wsparcie dla walczącej załogi twierdzy.

Spadochroniarze i ranni – główni „pasażerowie” lotów do i z Festung Breslau

Idea sprowadzenia do Breslau strzelców spadochronowych narodziła się około 20 lutego 1945 r. Mamy w tej sprawie tylko świadectwo gen. Hansa von Ahlfena, który we wspomnieniach stwierdził, że był to pomysł *Gauleitera* (naczelnika okręgu) Karla Hanke, który poprzez swój nadajnik radiowy dużej mocy przekazał ten pomysł do Kancelarii Rzeszy, a stamtąd trafił on do Hitlera.⁴⁷ Czy tak było faktycznie? Nie powstały wspomnienia Hankego, więc nie poznamy jego wersji. W każdym razie już 21 lutego OKH wydało rozkaz przeniesienia z Grupy Armii „Wisła” do Grupy Armii „Środek” III batalionu 26. *Fallschirmjägerregiment* (pułk strzelców spadochronowych)

⁴⁴ Erich Schönfelder, „III. Transport-Geschwader 2 versorgt die Festung Breslau,” *Breslauer Kreisblatt* nr 7 (1960): 5.

⁴⁵ Ahlfen i Niehoff, *Festung*, 77–78.

⁴⁶ Zupełnie nieprawdziwe jest twierdzenie, że w Breslau walczyły trzy bataliony spadochroniarzy, które pojawiło się w: Tomasz Nowakowski i Mariusz Skotnicki, *Spadochroniarze Hitlera. Niemieckie operacje powietrznodesantowe w latach II wojny światowej* (Warszawa: Bellona, 2015), 405.

⁴⁷ Ahlfen i Niehoff, *Festung*, 79.

z 9. *Fallschirmjäger-Division* (dywizja strzelców spadochronowych).⁴⁸ Dywizja ta powstała formalnie we wrześniu 1944 r., ale faktycznie tworzono ją od grudnia tego roku z różnych oddziałów niemieckich Luftwaffe, w tym i z doświadczonych spadochroniarzy. Pod dowództwem gen. por. Gustava Wilke formacja ta w styczniu i na początku lutego 1945 r. trzymała front w rejonach Schwetd nad Odrą i Kallies-Dramburg (Kalisz Pomorski-Drawsko-Pomorskie).⁴⁹

Rozkaz OKH został zrealizowany natychmiast i wspomniany batalion 26. *Fallschirmjägerregiment* przeniesiony został na znajdujące się pod Berlinem lotnisko Jüterborg, skąd samolotami Ju 52 wysłany został do okrążonego Breslau w dwóch rzutach: nocą 22/23 i 24/25 lutego 1945 r.⁵⁰

Przybycie batalionu nie wywołało entuzjazmu komendanta gen. von Ahlfena, który znajdował się już w tym czasie w poważnym konflikcie z *Gauleiterem* Hankem. Być może dlatego właśnie krytycznie ocenił jakość jego wyszkolenia i wyposażenia w meldunku złożonym do Grupy Armii „Środek”.⁵¹ Może jednak to sam Hanke nie był zadowolony z jakości oddziału, który na gruzach Breslau miał stworzyć dla niego „nowe Monte Cassino”? Wskazywać na to może fakt, że gdy podczas narady u Hitlera omawiano tę sprawę w nocy 25 lutego, to podstawą zajęcia się nią był właśnie meldunek *Gauleitera*, a nie raport komendanta Festung Breslau.⁵² Faktem jest, że w konsekwencji tej narady zapadła decyzja o wysłaniu do miasta drugiego batalionu z 9 Dywizji. Tym razem miał to być II batalion 25. *Fallschirmjägerregiment*. Batalion ten określano też mianem II batalionu Pułku do Zadań Specjalnych „Schacht”,⁵³ gdyż wywodził się wprost z Dywizji „Brandenburg” zajmującej się do 1944 r. sabotażem i dywersją, a więc „zadaniami specjalnymi”.⁵⁴

Drugi batalion strzelców spadochronowych dotarł do Breslau w kilku rzutach. Główna część jego żołnierzy (228) wylądowała transportowymi

⁴⁸ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 2:604C–604D.

⁴⁹ Paweł Kukurowski, „«Zielone Diabły» nad Wrocławiem. Ostatnia akcja spadochroniarzy w II wojnie światowej,” *Odkrywca* nr 4 (2007): 33.

⁵⁰ Konieczny, „Lotnicze,” 141.

⁵¹ Ahlfen i Niehoff, *Festung*, 80.

⁵² Konieczny, „Lotnicze,” 141.

⁵³ Major Gerhard Schacht był jednym z najsłynniejszych niemieckich *Fallschirmjäger* (strzelców spadochronowych) – walczył na forcie Eben-Emael w Belgii, na Krecie, w Afryce Północnej, pod Monte Cassino i na froncie wschodnim. Jego żołnierze uwolnili Benito Mussoliniego z Gran Sasso w 1943 r.

⁵⁴ Na polskim rynku wydawniczym jest, nie wiadomo po co, absolutnie bałamutna i naruszająca wszelkie standardy narracji historycznej książka o tej formacji: Franz Kurowski, *Jednostka specjalna Brandenburg*, tłum. Arkadiusz Bugaj (Poznań: Dom Wydawniczy Rebis, 2010).

Junkersami⁵⁵ na Klein Gandau nocą z 28 lutego na 1 marca 1945 r., a kolejni jeszcze nocą 2/3 marca (52) i przez cztery następne noce (180). Nocą 7/8 marca przyleciało kolejnych 16 spadochroniarzy, a ostatnich 8 pojawiło się nocą 13/14 marca.⁵⁶ Razem w Festung Breslau znalazło się ponad 1200 spadochroniarzy (obliczenia na podstawie materiałów 6. *Luftflotte*) z obu jednostek, które w połowie marca przemianowano na 67 i 68 Bataliony Spadochronowe.⁵⁷

W drugą stronę, jak pokazano na przykładzie pierwszych akcji zaopatrzeniowych, z twierdzy zabierano samolotami rannych i tych, którzy znaleźli się w oblężonym mieście, a potrzebni byli Wehrmachtowi lub przemysłowi zbrojeniowemu. Z tych ostatnich opuściła Breslau m.in. grupa inżynierów z FAMO (*Fahrzeug- und Motoren-Werk GmbH*, /Fabryka Pojazdów i Silników sp. z o.o./) i kolejarzy. Jak wspominał gen. von Ahlfen, zwłaszcza na początku oblężenia z zewnątrz napływało całe mnóstwo rozkazów ewakuacyjnych dla całych grup zawodowych i konkretnych, wskazanych z nazwiska, osób – cywilów i wojskowych. Z tych ostatnich opuściły miasto dwie grupy oficerów sztabowych z 17 i 369 DP, którzy potrzebni byli do odtworzenia ich jednostek rozbitych w czasie walk w połowie lutego 1945 r. Rannych, o czym była wcześniej mowa, zabierano od pierwszych dni walk Festung Breslau. Łącznie ich liczbę szacuje się na 6600 żołnierzy (z tego 5225 rannych),⁵⁸ z których część zginęła w zestrzelonych samolotach.⁵⁹ Jak pisał we wspomnieniach Leo Hartmann: „gdy noc była czysta, przylatywały samolot za samolotem i odlatywały z rannymi. Nie zazdrościłem załogom; ponieważ widziałem wiele samolotów w świetle reflektora, płonących jak pochodnia i zestrzelonych. To głównie powolne Ju 52 stanowiły łatwy cel dla rosyjskiej artylerii przeciwlotniczej”⁶⁰

⁵⁵ Zupełnie zmyśloną, sugestywnie opisaną historię podał w swej książce James Lucas, *Pikujące orły. Niemieckie wojska powietrznodesantowe w II wojnie światowej*, tłum. Leszek Erenfeicht (Warszawa: Wyd. Magnum, 2002), 263–264, jakoby batalion ten lądował jako rzut szybowcowy na lotnisku zbudowanym na Kaiserstrasse w kwietniu, czyli po utracie przez Niemców Klein Gandau.

⁵⁶ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:423.

⁵⁷ *Ibid.*, 448.

⁵⁸ Ahlfen i Niehoff, *Festung*, 108; Manfred Fruhner i Edward Sobczak, „Dzieje lotniska Gądów Mały i lotnictwa Wrocławia do 1945 r.,” praca niepublikowana, Wrocław, 2008, mps, 61, w posiadaniu autora.

⁵⁹ Trudno oszacować liczbę tych, którzy zginęli jako ranni w samolotach odlatujących z oblężonego miasta. Regułą było, że zabierano 20–23 rannych, którzy w przypadku zestrzelenia maszyny niemal zawsze ginęli, choćby dlatego, że w przeciwieństwie do załogi samolotu nie mieli spadochronów.

⁶⁰ Leo Hartmann, „Erinnerungen an die Festung Breslau,” niepublikowane wspomnienia, 1958, mps, 5, w posiadaniu autora.

Pomimo tego, że odlot z ostrzeliwanego lotniska i przelot nad walczącym miastem stanowiły niemałe ryzyko, chętnych do tego, by pożegnać płonący Breslau, nie brakowało. Aby mieć pewność, że opuszczają Festung Breslau faktycznie ranni, a nie symulanci i dezertery, komendant twierdzy wyznaczył rotmistrza rezerwy Langena⁶¹ na szefa komórki kwalifikującej kandydatów do odlotu z miasta. Każdy rozkaz do opuszczenia twierdzy podpisywał jej komendant, ale dokumenty do podpisu przygotowywał Langen i jego współpracownicy. Jak zaznaczył gen. von Ahlfen, miał do tej komórki pełne zaufanie i „mógł on spokojnie podpisywać karty lotu i nie musiał przedtem sprawdzać zgodności biletów”⁶².

Na półmetku obrony Festung Breslau za akcję dostarczania zaopatrzenia i posiłków dla walczącej załogi najwyższą cenę zapłaciły transportowe Ju 52 i ich załogi. Do 23 marca, tj. przez 35 dób lotów, bezpowrotnie stracono 84 maszyny tego typu.⁶³ W tym czasie wg Alfreda Koniecznego zestrzelonych zostało „tylko” 8 He 111. Były to straty bezpowrotne, tzn. że obu modeli nie produkowano już w 1945 r. i nie można było utraconych samolotów zastąpić nowymi. To z tego powodu już od 16 marca do zaopatrywania twierdzy zaczęto także używać szybowców.⁶⁴

Szybowce nad Festung Breslau

Do dostarczania do Breslau materiałów wojennych użyto dwóch podstawowych typów niemieckich szybowców czasu II wojny światowej. Mniejszym z nich był DFS 230 – szybowiec produkowany w Darmstadt od 1937 r. Miał drewniane skrzydła, a kadłub wykonany z rur stalowych obciążony był płótnem. Mógł zabrać na pokład oprócz pilota 9 żołnierzy lub 1,25 t ładunku. Uzbrojenie obronne szybowca stanowiły dwa karabiny maszynowe MG 34 kal. 7,92 mm.

Większym szybowcem był produkowany od 1941 r. seryjnie w Turynii model Gotha (Go 242). Miał płyty drewniane, kadłub kratownicowy pokryty płótnem, a do tego tylną rampę, po której można było wprowadzić do wnętrza wyposażenie wojskowe – np. samochód osobowy lub działko. Gotha miała możliwość zabrania do 21 żołnierzy lub 3,2 t ładunku i posiadała uzbrojenie obronne w postaci 4 karabinów maszynowych MG 15 kal. 7,92 mm.

⁶¹ Imienia nie udało się ustalić.

⁶² Ahlfen i Niehoff, *Festung*, 76–77.

⁶³ W czasie do 21 marca procent strat Ju 52 nad Breslau kształtował się następująco: od 14 do 23 lutego ok. 3%; 24 lutego – 5 marca ok. 12%; 6–15 marca ok. 13% i 16–21 marca ok. 14%; Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:677–685.

⁶⁴ Konieczny, „Lotnicze,” 140.

Jednak samo wprowadzenie szybowców do akcji zaopatrywania Breslau nie mogło zmienić faktu, że lotnisko Klein Gandau stawało się coraz niebezpieczniejsze w użytkowaniu i coraz bardziej zagrożone zajęciem przez Rosjan. To rodziło pytanie o to co dalej, skoro twierdza nie mogła trwać w walce bez zaopatrywania w amunicję.

„Lotnisko miejskie” i jego budowa

Z tego, że oba lotniska w Breslau leżały na granicy miasta i w zasadzie były nie do obrony, zdawano sobie sprawę jeszcze przed zamknięciem przez Rosjan pierścienia okrążenia i rozpoczęciem szturmów od południa. Już w grudniu 1944 r. sztab gen. Walthera Krause zatroszczył się o to, by wyznaczyć i przygotować nowe lądowisko usytuowane w bezpiecznej części miasta. Gdy z początkiem lutego przybył do Breslau nowy komendant, gen. von Ahlfen, to mógł obejrzeć „dobrze obsadzoną i zorganizowaną budowę nowego lotniska na Friesenwiese [Pola Marsowe – T.G.] leżącym obok stadionu sportowego, na wschód od Scheitniger Park [park Szczytnicki – T.G.]”⁶⁵ Teren ten wydawał się względnie bezpieczny – leżał na wyspie osłoniętej Odram i jej kanałami, a z perspektywy szturmowej, jaki w lutym ruszył na miasto od południa, był w zasadzie położony wręcz na uboczu. Jednak Friesenwiese miało poważny mankament – było zbyt małe, by przyjmować duże transportowe Ju 52, o większych samolotach nie wspominając. Nadawało się dla awionetek i małych samolotów łącznikowych. Mogły też na nim ewentualnie lądować szybowce, choć, gdy przysła odwilż, ujawnił się i drugi mankament tej lokalizacji – rozmokły grunt zagrażał startującym i lądującym samolotom, które mogły przez niego kapotować. Lotnisko to ostatecznie odbierało jednak przede wszystkim zrzuć zasobników zaopatrzeniowych.

Generał von Ahlfen, dostrzegając – jak zapewniał po wojnie – mankamenty lądowiska na Friesenwiese, niewiele początkowo zrobił w sprawie wyszukania innej lokalizacji dla zapasowego lotniska twierdzy. Dopiero otrzymany „około 23 lutego” rozkaz z kwatery głównej Hitlera miał zdompingować go do działania. Nakazywano mu w nim niezwłocznie rozpocząć budowę „wewnętrznego lotniska miejskiego”, a wcześniej wskazanie jego lokalizacji.⁶⁶

24 lutego dotarł do Breslau ppłk Wilhelm von Friedeburg ze sztabu 6. *Luftflotte*, który przejął w twierdzy funkcję miejscowego oficera *Luftwaffe* i komendanta Flughafen Klein Gandau. Nowo przybyły, na polecenie komendanta twierdzy, miał wraz z miejskim radcą budowlanym, po

⁶⁵ Ahlfen i Niehoff, *Festung*, 82.

⁶⁶ *Ibid.*, 81.

dokonaniu szczegółowej analizy, wskazać na nowe lotnisko wewnątrzmijskie teren leżący na osi Kaiserstrasse (pl. Grunwaldzki), czyli pomiędzy mostami Kaiserbrücke (Most Grunwaldzki) a Adolf Hitler Brücke (Most Szczytnicki).⁶⁷ Pośrodku wskazanej osi znajdowało się gwiaździste skrzyżowanie zwane Scheitniger Stern (Gwiazda Szczytnicka – dziś Rondo Reagana). Odległość pomiędzy wymienionymi mostami wynosiła 1500 m, a więc mogły by tu lądować nawet duże samoloty transportowe.

Mankamentem nowej lokalizacji było to, że wzdłuż Kaiserstrasse znajdowała się zabudowa, którą trzeba by wyburzyć, aby uzyskać pas o szerokości 300 m. Zabudowę tę stanowiły m.in. 40–50-letnie kamienice czynszowe, budynki tzw. dzielnicy naukowej (Archiwum Państwowe, gmachy klinik uniwersyteckich, Instytut Rolniczy, budynki *Technische Hochschule*⁶⁸), a zwłaszcza trzy obiekty sakralne – olbrzymi, z 90-metrową wieżą, protestancki kościół im. Marcina Lutra we Wrocławiu⁶⁹ i dużo skromniejsze katolickie kościoły i klasztory pw. św. Piotra Kanizjusza i Dobrego Pasterza. Według wspomnień gen. von Ahlfena⁷⁰ propozycja ta, po uwzględnieniu kosztów i trudności z realizacją takiego przedsięwzięcia, a także z powodu niekorzystnych działań wiatru na tym obszarze stanowiącym naturalną miejską „przesiekę”, nie znalazła jego uznania i dopiero bezpośredni rozkaz Hitlera miał go zmusić do rozpoczęcia prac wyburzeniowych na dużą skalę.

Na pewno sprawa lotniska na Kaiserstrasse w Breslau stała na nocnej naradzie u Hitlera 25 lutego – tej samej, na której zdecydowano o dosłaniu do twierdzy drugiego batalionu strzelców spadochronowych.⁷¹ Efektem tej narady był rozkaz wysłany do komendanta twierdzy, w którym Führer zlecał „Gauleiterowi budowę wewnętrznego lotniska miejskiego. Komendant twierdzy odda mu do dyspozycji niezbędne siły fachowe i materiały wybuchowe”.⁷² To oznaczało, że decyzja budowy zapadła na najwyższym szczeblu, a więc lotnisko na Kaiserstrasse miało być wybudowane, choćby miało to kosztować najwyższą cenę.

Zainteresowanie Hitlera nowym lotniskiem – „trzecim” (po Klein Gandau i Friesenweise) w Breslau nie ograniczyło się do podjęcia decyzji o jego budowie. Na kolejnych naradach w swej kwaterze, 28 lutego i 13 marca, podkreślał potrzebę budowy „lotniska miejskiego”, domagał się

⁶⁷ Nazwa nadana w okresie III Rzeszy, wcześniej Fürstenbrücke.

⁶⁸ Po wojnie Politechnika Wroclawska.

⁶⁹ Wystawiony w 400-lecie urodzin Marcina Lutra, w latach 1893–1896.

⁷⁰ W swoich wspomnieniach gen. von Ahlfen wyraźnie starał się nie brać odpowiedzialności za wyburzenie całej dzielnicy w centrum miasta, wskazując Hitlera i Hankego jako tych, którzy stali za tą decyzją.

⁷¹ Konieczny, „Lotnicze,” 141.

⁷² Ahlfen i Niehoff, *Festung*, 82.

szczegółowych informacji nt. postępu prac i podania terminu oddania go do użytku. W oparciu o raporty z oblężonego miasta 11 marca zapewnił Fühlera, że nowe lądowisko będzie gotowe w ciągu 14 dni, a więc do 25 marca.

Poszerzanie, a raczej zagładę, Kaiserstrasse rozpoczęto 7 marca, w ostatnim dniu, kiedy Festung Breslau dowodził gen. von Ahlfen.⁷³ Początkowo, jak zanotował gen. Morzik w sztabie 6. *Luftflotte*, pas startowy miał zajmować 800 m i miał być szeroki na 50 m, ale wkrótce okazało się, że trzeba go wydłużyć i poszerzyć do rozmiarów 1300 m na 300 m.⁷⁴ To oznaczało wyrok nie tylko dla leżącej wzdłuż Kaiserstrasse dzielnicy naukowej, ale też dla sąsiednich ulic. Najpierw do akcji weszły tzw. *Brandkommando* (oddziały podpalające) z *Pionier-Regiment „Breslau”* (Pułk Saperów), które miały za zadanie wypalić wyznaczone do wyburzenia budynki. Dopiero potem gmachy te były wysadzane w powietrze. Jak 14 marca zanotował ks. Paul Peikert, proboszcz kościoła św. Maurycego leżącego tuż za Odrą nieopodal budowanego lotniska: „Płonęły całe bloki mieszkalne. Wczoraj i dzisiaj zostały podpalone wszystkie budynki po obu stronach Kaiserstrasse, a przecież miała to być reprezentacyjna ulica Wrocławia! Począwszy od Fürstenbrücke [Most Szczytnicki – T.G.] aż do Kaiserbrücke [Most Grunwaldzki – T.G.] widać było płonące bloki. Podpalone też zostały domy południowej strony Fürstenstrasse [ul. Grunwaldzka – T.G.]. Płonął jeszcze podpalony kościół św. Piotra Kanizjusza wraz z plebanią. Palił się kościół Lutra, tylko nieuszkodzona wieża sterczała jeszcze w kłębach dymu. Paliły się domy na Marienstrasse [ul. Władysława Nehringa – T.G.] i pierwsze domy na Uferstrasse [ul. Fryderyka Joliot-Curie i Wybrzeże Stanisława Wyspiańskiego – T.G.] po obu stronach Kaiserbrücke. Płonęły pierwsze domy Paulstrasse [ul. Michała Wrocławczyka – T.G.], a zdaje się, że jeszcze daleko dziełu zniszczenia do końca. Szczególnie mocno palił się klasztor Dobrego Pasterza”⁷⁵

Na dymiące jeszcze gruzowisko wejść musieli cywilni robotnicy, którzy z tej sterty gruzów uczynić mieli w miarę równą nawierzchnię „lotniska miejskiego”. Sugestywnie opisał to wymieniony wyżej proboszcz od św. Maurycego, który 21 marca, przeszedłszy przez Kaisebrücke, ujrzał „rozległą pustynię i bezludną przestrzeń gruzów. Tam gdzie kiedyś ciągnęła się najpiękniejsza ulica Wrocławia, z pięknymi skwerami, gdzie wyższe sfery miasta miały swe okazałe domy, gdzie wspaniałe kościoły podkreślały

⁷³ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:235–236.

⁷⁴ Ryszard Majewski i Teresa Sozańska, *Bitwa o Wrocław: styczeń–maj 1945 r.* (Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1975), 130.

⁷⁵ Paul Peikert, *Kronika dni oblężenia. Wrocław 22 I – 6 V 1945*, tłum. Karol Jonca, Konieczny i Stefan Reczek (Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1984), 141.

piękno panoramy miasta, sterczą dziś okopcone szczątki spalonych budynków. Olbrzymie zwały gruzów zalegają szeroką przestrzeń od Kaiserbrücke do Fürstenbrücke, a wśród zwalisk na tym rozległym terenie pracują niezliczone masy ludzi niby rój mrówek. Pracują dniem i nocą, aby ten olbrzymi plac przekształcić w lądowisko”⁷⁶

Do realizacji tego zadania skierowano w zasadzie wszystkich zdolnych do pracy, a pozostałych w mieście cywilów. Ci już od 20 stycznia, tj. po ogłoszeniu alarmu bojowego dla twierdzy, musieli mieć *Berechtigungsschein* (kartę uprawniającą) wystawianą przez kierowników obwodowych grup partyjnych uprawniającą do pobytu w mieście.⁷⁷ Nie przez przypadek właśnie 7 marca dla wszystkich posiadaczy tej karty, a więc dla wszystkich niemieckich cywilów, zarządzenie komendanta twierdzy wprowadziło przymus pracy. Objęci nim byli mężczyźni i chłopcy od 10 roku życia i kobiety oraz dziewczęta od 12 roku życia. Wszyscy musieli otrzymać tzw. kartę pracy wystawianą przez funkcjonariuszy NSDAP, którzy z obowiązku zwalniali tylko kobiety w ciąży, obłożnie chorych i kalekich.⁷⁸ Karta musiała być codziennie stemplowana, czego rygorystycznie pilnowano. Za uchylanie się od pracy groziły najsurowsze konsekwencje z rozstrzelaniem włącznie. Zdarzało się niejednokrotnie, że nadzorujący pracę przy budowie lądowiska żołnierze zabijali na miejscu osoby uchylające się od pracy lub wykonujące ją opieszale.⁷⁹

Propaganda partyjna w twierdzy głosiła pompatycznie, że praca przy budowie „miejskiego lotniska” to zaszczytna służba honorowa dla ojczyzny, ale były to puste słowa. Jedna z pracujących tam kobiet Helga Schliepkorte gorzko podsumowała te „zaszczyty”: „To była raczej praca niewolnicza niż służba honorowa. Wszelkie opóźnienie, wszelka opieszałość, przedłużona przerwa w pracy czy nieposłuszeństwo były karane iście po drakońsku”⁸⁰

Pracownicy cywilni budowali pas startowy na dwie zmiany trwające 7,5 godz. każda – od 4.30 do 12.00 i od 12.30 do 20.00. Dorothea Helbig, wcześniej pracująca z innymi kobietami i dziewczynkami przy budowie

⁷⁶ Peikert, *Kronika*, 170.

⁷⁷ Jonca i Konieczny, *Upadek „Festung Breslau” 15 II – 6 V 1945* (Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1963), 98.

⁷⁸ Niehoff i Karl Hanke, „Anordnung! Arbeitspflicht für jeden Einwohner!” *Schlesische Tageszeitung. Frontzeitung der Festung Breslau*, marzec 7, 1945, 1. Co ciekawe, rozkaz ten podpisany został przez gen. Niehoffa, choć ten formalnie przejął dowodzenie w Festung Breslau dopiero 8 marca.

⁷⁹ 17 III 1945 r. jeszcze bardziej zaostrzono rygory wewnątrz twierdzy; Jonca i Konieczny, *Upadek*, 98–101.

⁸⁰ Richard Hargreaves, *Ostatnia twierdza Hitlera. Breslau 1945*, tłum. Tomasz Fiedorek (Poznań: Dom Wydawniczy Rebis, 2014), 320–321.

barykady na wschodnim krańcu Oferenstrasse (ul. Krakowska), która także trafiła na budowę „miejskiego lotniska”, warunki, jakie tam panowały, określiła jako skrajnie ciężkie: „Cegły domów jeszcze nie ostygły, gdy ładujemy je na wózki pod okiem liderów lokalnych grup, które siłą mięśni następnie pchamy po szynach. Podczas gdy ręcznie rozprowadzany gruz z wózków po rozległym obszarze przyszelego pasa startowego i miażdżymy kamienie młotami, zawsze zdarzają się ataki lotnictwa. Biegniemy i kulimy się przed tłącymi się ruinami, aby uniknąć ostrzału z rosyjskiej broni pokładowej. Przetrwanie to kwestia szczęścia. Nawet ciężka praca pochłania niezliczone ofiary”.⁸¹

Do pracy przy budowie pasa startowego skierowano też oczywiście znajdujących się w Breslau „niewolników”, czyli więźniów obozów pracy znajdujących się na terenie miasta. O ile niemieccy cywile pracowali w żelaznym rygorze nadzorowanym przez funkcjonariuszy partyjnych i wojsko, ale wracali na noc do swych domów i bliskich, to więźniowie pracowali bez zupełnie żadnych praw, a na noc zaganiani byli do strzeżonych obozów tylko po to, by o 4 rano ponownie wyruszyć na plac budowy, który szybko stał się placem masowej śmierci. Byli wśród nich Polacy, w tym Warszawiacy przywiezieni tu po kapitulacji powstania w 1944 r., Francuzi i Włosi oraz mniej liczni przedstawiciele innych nacji z podbitych wcześniej przez III Rzeszę krajów. Jeńcy, podobnie jak i niemieccy cywile, tylko zdecydowanie z mniejszym wigorem, musieli – by przywołać wspomnienia jednego z Polaków – „gorące jeszcze mury rozbierać i cegły układać w stopy. Inni znów jeńcy cegły te rozwozili taczkami i rozbijali młotkami na gruz”.⁸² Gruz ten następnie był rozplanowywany i ubijany dla uzyskania twardej powierzchni. W pracę nad budową lotniska zaangażowanych miało być 60 tys. ludzi, co wydaje się jednak, w proporcji do obecnych w mieście cywilów, liczbą kilkukrotnie zawyżoną.

Na Kaiserstrasse pracowały też bataliony robocze *Volkssturmu* i batalion budowy dróg, który stacjonował w Klinice Weterynarii Uniwersytetu znajdującej się na Hansastrasse (ul. Norwida). Jak zapamiętał jej szef prof. Hellmut Doenecke: „na dziedzińcu kliniki znajdował się sztab zadaniowy do budowy lotniska. To tutaj stały parowe i spalinowe walce, oraz wydawano żywność ludności”.⁸³

Rosjanie bardzo szybko zorientowali się, że szykowane jest nowe lotnisko na Scheitniger Stern. Takiego przedsięwzięcia nie dało się ukryć ani zamaskować. Szybko też obszar budowy lotniska stał się obiektem ciągłego

⁸¹ Jürgen Kleindienst, red., *Der Traum ist aus. Jugend im Zusammenbruch 1944–1945. Geschichten und Berichte von Zeitungen* (Berlin: Zeitgut-Verlag, 2005), 180.

⁸² Majewski i Sozańska, *Bitwa*, 131.

⁸³ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:494.

niemal ostrzału artyleryjskiego i powtarzających się nalotów bombowych. W ich efekcie straty wśród robotników, a dominowały wśród nich kobiety, był bardzo duże, a praca mało efektywna.⁸⁴ Rannych i zabitych zabierały z placu specjalnie wyznaczone komanda. Tych ostatnich chowano za Passbrücke (Most Zwierzyniecki) w Scheitnigen Park, w masowych mogiłach jako bezimienne ofiary. Według niemieckich szacunków na budowie lotniska na Kaiserstrasse zginęło około 3 tys. ludzi.⁸⁵ Po wojnie polski historyk mówił nawet o ponad 13 tys. zabitych, nie wskazując jednak źródła tych danych.⁸⁶

Ciężkie działa dla twierdzy

„Lotnisko miejskie” było gotowe, przynajmniej częściowo, przed 23 marca 1945 r., kiedy to przyjęło pierwsze statki powietrzne – szybowce. Ich lądowanie związane było z próbą dostarczenia drogą lotniczą do twierdzy ciężkich dział piechoty. Wyglądało to następująco: na naradzie w kwaterze Hitlera, jaka odbyła się 24 marca, w raporcie nt. sytuacji w Festung Breslau padło stwierdzenie, że Rosjanie, nie mogąc zdobyć miasta, wprowadzili do walki najcięższą, dalekonośną artylerię, przeciw której załoga twierdzy nie mogła nic uczynić posiadanymi środkami bojowymi.⁸⁷ Obecny na tej naradzie wyższy oficer Luftwaffe miał oświadczyć, że jego formacja jest gotowa dostarczyć drogą powietrzną do walczącego miasta 8 ciężkich dział dużego kalibru. Hitlerowi ów pomysł przypadł do gustu, choć uznał, że w zupełności wystarczy 6 takich dział.⁸⁸ W konsekwencji tego spotkania nakazano przygotowanie operacji przerzutu trzech dwudziałowych baterii 150 mm ciężkich dział piechoty (sIG 33) wraz z obsługą i amunicją. Sama twierdza amunicji do tego kalibru armat posiadała znikome ilości.

Początkowe życzliwe zainteresowanie tym projektem, jakie wykazał gen. Niehoff poinformowany o pomysle przez gen. Hansa Krebsa – ostatniego szefa sztabu OKH, ulotniło się, gdy okazało się, że miałyby to być nie dodatkowy transport, a jedynie dostawa w ramach przyjętych wcześniej limitów 40 t amunicji na dobę.⁸⁹ To oznaczałoby, że działa, których komendant nie zamawiał, a które dostałby z symboliczną ilością amunicji, zajęłyby w transporcie lotniczym miejsce amunicji i broni, której tak bardzo każdego dnia

⁸⁴ Peikert, *Kronika*, 235.

⁸⁵ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:486.

⁸⁶ Majewski i Sozańska, *Bitwa*, 131.

⁸⁷ Helmut Heiber, *Hitlers Lagebesprechungen. Die Protokollfragmente seiner militärischen Konferenzen 1942–1945* (Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 1962), 922, 928, 933–934.

⁸⁸ Konieczny, „Lotnicze,” 141–142.

⁸⁹ Lynder, „So fiel Breslau.”

potrzebowały walczące w obronie oddziały. Taki „prezent” osłabiłby, a nie wzmocnił, potencjał bojowy garnizonu. Dlatego 20 marca rano gen. Niehoff w rozmowie telefonicznej ze sztabem Grupy Armii „Środek” poprosił, by zrezygnować z wysyłki owych dział i dalej dostarczać możliwie dużo amunicji do znajdującej się już w twierdzy broni.⁹⁰

Jak się można było spodziewać, prośba ta wywołała u Hitlera reakcję odwrotną od zamierzonej. Führer na popołudniowej naradzie tego dnia podkreślił potrzebę dostawy owych dział, podtrzymał swój rozkaz i podkreślił, „że transport lotniczy 6 ciężkich dział piechoty do Breslau ma odbyć się za wszelką cenę”⁹¹

Początkowo zakładano, że do tego zadania wykorzystane zostaną samoloty Ju 52, ale liczba dostępnych maszyn tego typu topniała w oczach. Na dodatek okazało się, że nie da się do nich zapakować żadnego z ciężkich dział piechoty – nawet najmniejszego z nich sIG 33 kal. 150 mm. Trzeba więc było wykorzystać szybowce i to one miały jako pierwsze podjąć próbę lądowania na nowym lotnisku w Festung Breslau.

W nocy z 22/23 marca wystartowało nad Breslau 6 szybowców – 3 z nich, Gotha Go 242, zabrały trzy działa, a 3 kolejne – DFS 230 – amunicję do nich. Oprócz szybowców nad miasto poleciało 22 He 111 i 8 BF 109 z zasobnikami. Z trzech Gotha pierwszą pilotował *Oberfeldwebel* W. Huber.⁹² Był jedynym pilotem, któremu udało się sprawnie wylądować w Festung Breslau na jeszcze niedokończonym pasie startowym przy Kaiserstrasse. Podoficer ten przeżył wojnę i późniejszą niewolę. Drugi szybowiec pilotował *Fahnenjunker-Oberfeldwebel*⁹³ Friedrich Frohn. Jemu również udało się wylądować na pasie przy Kaiserstrasse, ale uderzył przy tym w wóz i poniósł śmierć na miejscu. Pochowany został na cmentarzu tymczasowym w ogrodzie botanicznym, naprzeciwko Adalbertstrasse (ul. Wyszynskiego). Trzeci szybowiec pilotował *Oberfeldwebel* Georg Seidel, który natychmiast po zwolnieniu liny holowniczej został złapany przez rosyjskie reflektory, otrzymał trafienie pociskiem przeciwlotniczym i musiał awaryjnie lądować na północ od Breslau za liniami rosyjskimi. W ciągu siedmiu dni udało mu się jednak dostać do Festung Breslau wraz z trzema ludźmi z obsługi działa.

W przypadku trzech DFS: pierwszy z szybowców pilotował Walter Krause. Wylądował awaryjnie w pobliżu Grossenheim (Saksonia) i odniósł przy tym poważne obrażenia. Drugi z pilotów, podoficer Walter Helsing,

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:607.

⁹² Pełnego imienia nie udało się ustalić.

⁹³ Dosłownie podchorąży-sierżant sztabowy – w Wojsku Polskim odpowiednikiem jest sierżant podchorąży.

rozbił się na południowym skraju Festung Breslau i tam poległ. Imienia trzeciego pilota nie ustalono. Musiał zawrócić z powodu problemów z łącznością, nie osiągając przestrzeni powietrznej nad Breslau i nie mogąc wypełnić swojej misji.⁹⁴

Ostatecznie tej nocy wylądowały na nowym lotnisku w twierdzy 2 szybowce Go 242 wiozące dwa ciężkie działa piechoty (sIG 33), 6 pocisków do nich i 6 żołnierzy. Jeszcze 3 ludzi z obsługi dotarło po kilku dniach. Bilans całej akcji, bo jak zdecydował Hitler, nie wysłano już kolejnych trzech dział,⁹⁵ był mało imponujący. W twierdzy znalazły się dwa działa piechoty kal. 150 mm, w tym jedno uszkodzone w stopniu nieokreślonym. Oprócz nich dotarło ostatecznie 9 ludzi do ich obsługi i 6 pocisków. Wszystkie 3 szybowce z amunicją, a każdy miał po 22 pociski, nie wypełniły swej misji.⁹⁶ Z dużej chmury spadł mały deszcz. Dodać jeszcze trzeba, że cała akcja był nieprzemyślana od początku – wysłane działa miały zasięg zaledwie 4,7 km i do prowadzenia ognia kontrbaterijnego w warunkach Festung Breslau po prostu się nie nadawały. Sowieckie armatohaubice MŁ 20 wz. 1937 kal. 152 mm miały zasięg ponad 17 km i ich stanowiska znajdowały się daleko poza zasięgiem niemieckich dział.

Ostatnie dostawy i desperackie pomysły

Niezależnie od strat samolotów i szybowców, jakie w akcji zaopatrywania Breslau ponosiła 6. *Luftflotte*, od samego początku realizacji tej misji „wysysała” ona w sensie dosłownym z sił gen. von Greima resztkę „życia”, pozbawiając je ostatnich rezerw paliwa. Rozkazy Hitlera, ponawiane wielokrotnie, były w tej kwestii od początku bezwzględne – zaopatrzenie dla Festung Breslau miało absolutny priorytet, co przy kurczących się zasobach dostępnego paliwa oznaczało, że odbywać się miało kosztem innej aktywności tej floty – włącznie z jej działalnością bojową. Pierwszy kryzys lotów nad Breslau nastąpił 3 marca, kiedy sztab 6. *Luftflotte* zameldował mu, że dalsze utrzymanie poziomu 40 t zaopatrzenia dziennie (zresztą tego ładowanego na samoloty, a nie tego odebranego przez załogę twierdzy) stało się absolutnie niemożliwe. Odpowiedzią na to był rozkaz wydany 5 marca przez OKL, w którym na nowo zdefiniowano priorytety dla działań lotnictwa niemieckiego na froncie wschodnim. Zaopatrywanie z powietrza Breslau znajdowało się na samym początku tej listy, a dowództwo floty miało zadbać o zabezpieczenie na ten cel odpowiednich rezerw paliwa.⁹⁷

⁹⁴ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:723–724.

⁹⁵ Konieczny, „Lotnicze,” 142.

⁹⁶ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 3:729.

⁹⁷ Konieczny, „Lotnicze,” 140.

Przetrząśnięcie wszystkich możliwych zakamarków niewiele pomogło i ostatecznie 6. *Luftflotte*, by nadal dostarczać do twierdzy po 40 t dziennie, musiała otrzymać 1000 t paliwa z rezerw centralnych, co i tak okazało się rozwiązaniem doraźnym. Już 18 marca przydział się wyczerpał, o czym meldował następnego dnia gen. Ferdinand Schörner. Kontynuacja akcji w następnych dniach była możliwa jedynie dzięki przeznaczeniu na nią ostatnich zapasów formacji von Greima, co odbywało się już wyłącznie kosztem działań bojowych jego floty.⁹⁸ Ta praktycznie przestała wspierać wojska niemieckie zmagające się z szykującymi się do operacji berlińskiej Sowieci. Taki był koszt utrzymywania powietrznego „pasa transmisyjnego” do Festung Breslau.

W początku drugiej dekady marca pojawiły się w sztabie 6. *Luftflotte* analizy podsumowujące dotychczasowy wysiłek niemieckiego lotnictwa w akcji zaopatrywania garnizonu Breslau. Obraz, jaki się z nich wyłaniał, był doprawdy dla Niemców bardzo tragiczny. Szczególnie widać to było po transportowcach Ju 52. „Według stanu na 20 marca 1945 r. już mocno zniszczone jednostki transportowe dostępne do zaopatrywania Festung Breslau miały łącznie 76 sztuk Ju-52 i poziom gotowości na poziomie 45%. Dlatego dostępnych było jednorazowo tylko 35 samolotów [jak konkludowano – T.G.]. Jeżeli poziom awaryjności będzie mieścił się w ramach z ostatnich czasów, to w ciągu 14 dni nie powinien być żaden sprawny Ju-52 do codziennych lotów”⁹⁹

Do tego w tym czasie w marcu, zarówno Junkersy, jak i He 111, zrzucały głównie zasobniki, nie lądując w mieście, a to obniżało znacznie i tak już wątpliwą ekonomiczność całego przedsięwzięcia. Przedstawiało się to dokładnie tak: „20 Ju-52 mogłoby normalnie zaspokoić codzienne potrzeby przy ładowności 2 ton. Ponieważ jednak połowa lotów jest wykonywana poprzez używanie kontenerów zrzutowych, to transportowany ładunek jest w tym przypadku zmniejszony do 1,3 tony na samolot, a 50% jest traczone podczas zrzutu, więc przy uwzględnieniu tych błędów, należałoby użyć 30 Ju-52. Ponieważ w przyszłości nadal można założyć około 50% awarii, trzeba by codziennie rozmieszczać 45 Ju-52, aby faktycznie dostarczyć do twierdzy 40 ton materiałów. [...] Nawet jeśli stosunek realizacji dostaw i strat He-111 do Ju-52 jest znacznie korzystniejszy (stosunek 1:4), to należy wziąć pod uwagę, że He-111 transportuje tylko 1,1 tony, którą może tylko zrzucić, a zatem biorąc pod uwagę masę bomb zrzutowych, wydajność transportowa He-111 wynosi około 0,7 tony. By przetransportować 40 ton za pomocą tylko He-111, należałoby codziennie używać 65 He-111”¹⁰⁰

⁹⁸ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, t. 4, *Dokumente April 1945* (Wedel Holstein: Natura et Patria, 1987), 1077.

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ Ibid.

Znacznie bardziej ekonomicznie wypadała akcja zrzucania nad miastem pojemników przez myśliwskie Bf 109 z I grupy myśliwskiej JG 52 rozpoczęta 16 marca 1945 r. Wówczas 16 maszyn tego typu zrzuciło w zasobnikach 2,4 t zaopatrzenia, nie tracąc żadnej maszyny.¹⁰¹ Do tego Messerschmitty zrzuciły zasobniki dużo celniej, toteż więcej docierało ich w ręce obrońców. Także ekonomiczność tego rodzaju zaopatrzenia okazywała się istotnie większa. Jak wyliczano, na dostarczenie 1 t zaopatrzenia do twierdzy samoloty myśliwskie potrzebowały 0,5 m³ paliwa, podczas gdy na tę samą tonę dla Junkersów i Heinkli trzeba było liczyć 1,6 m³. Różnica zatem była kolosalna, a do tego Bf 109 po zrzuceniu zasobnika mogły jeszcze bojowo wesprzeć walczący garnizon, a także skutecznie zwalczać sowieckie lotnictwo.¹⁰²

Sukces w akcji zaopatrzeniowej, przynajmniej w pewnej skali, jaki odniosły Bf 109, skłonił sztab 6. *Luftflotte* do rozejrzenia się za alternatywnymi statkami powietrznymi, które mogłyby być dostępne, a także bardziej ekonomiczne od dosłownie kończących się Junkersów i Heinkli.¹⁰³ I tu wzrok niemieckich sztabowców zwrócił się na klasę lekkich samolotów, zwanych potocznie awionetkami. Niemcy mieli ich dostępnych jeszcze całkiem sporą liczbę, a bez wątpienia były to samoloty „małolitrażowe”, co chyba najbardziej do nich przyciągało. Wytypowano studyjnie trzy ich modele, które mogły być wykorzystywane do transportu zaopatrzenia. Były to dwumiejscowe, szkolno-akrobacyjne samoloty: Arado Ar 66, Bücker Bü 131 Jungman i Focke-Wulf Fw 44 Stieglitz („Szczygieł”). Nie można było pod ich skrzydła podczepiać zasobników, dlatego zakładano, że zabierać będą zaopatrzenie w kabinach, w przestrzeni bagażowej i na miejscu drugiego pilota. Miały „ładowność” odpowiednio 295, 150 i 260 kg, co oznaczało, że dla dostarczenia wymaganych 40 t dziennie potrzeba by ich było 136, 200 lub 160 sztuk. Nie mogłyby zrzucić swego ładunku, a musiałyby lądować, zabierając z powrotem jednego rannego.¹⁰⁴

Pomysł z wykorzystaniem awionetek był iście desperacki, gdyż nadawały się one do wszystkiego, ale nie do transportu. Arado A 66 były nawet w 1944 r. na froncie wschodnim nocnymi myśliwcami, jednak konieczność lotu „na orientację” do płonącego miasta, lądowanie w nim kruchym konstrukcyjnie samolotem i start z ostrzeliwanych, ciemnych i pokrytych lejami pasów wyglądały jak recepta na katastrofę. Przy wdrażaniu takiego pomysłu

¹⁰¹ Ibid., 482.

¹⁰² Ibid., 682.

¹⁰³ W przypadku tych pierwszych III dywizjon z 2. *Transportgeschwader* na dodatek przebazowany na teren Protektoratu Czech i Moraw na niezamaskowane lotnisko, stracił po ataku amerykańskich Mustangów w ciągu jednego dnia 54 samoloty Ju 52; Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 4:2.

¹⁰⁴ Ibid., 3:682–684.

doszłoby zapewne do strat dziennych na niebotycznym poziomie i „flota” awionetek szybko zamieniłaby się we flotę widmo. Na szczęście dla ich potencjalnych pilotów nie zdecydowano się na tak szaleńcze rozwiązanie i projekt nie wyszedł nigdy poza fazę testów.

Systemowe załamanie się dostaw lotniczych do zamienionej w twierdzę stolicy Dolnego Śląska nastąpiło w nocy 27/28 marca, kiedy to nad miastem zrzucono tylko 27,9 t zaopatrzenia. Złożyło się na to wiele czynników wymienianych już wcześniej: brak paliwa, brak maszyn, brak pilotów, przeciwdziałanie sowieckie (reflektory, artyleria i lotnictwo) i wreszcie brak lotniska. Kolejne noce przyniosły jeszcze bardziej drastyczne spadki zrzucanego materiału wojennego. Było to: 10,2 t, 13,3 t, 19,7 t, a w nocy z 31 marca na 1 kwietnia jedynie 7,3 t.¹⁰⁵ Trzeba przy tym pamiętać, że tylko część trafiała do rąk załogi miasta. Około połowy przepadało.

Tak drastyczne ograniczenie dostaw wywołało nieuchronną interwencję komendanta twierdzy u gen. Schörnera, a przez tego ostatniego także dalej – w OKH. Sprawa szybko trafiła do Hitlera, który nakazał niezwłocznie Hermannowi Göringowi skierowanie wszystkich dostępnych sił i środków do zaopatrywania Breslau.¹⁰⁶ To przyniosło w kolejnych dwóch dniach zrzuć dokonywane przez odpowiednio 42 i 50 He 111. Później jednak dostawy znów wyraźnie osłabły, co spowodowało, że temat wrócił do kwatery Hitlera 7 kwietnia. Tam Führer ponownie nakazał zwiększenie transportów do walczącego garnizonu, nawet gdyby miało się to odbywać kosztem bojowych działań lotnictwa. I faktycznie, od 8 kwietnia liczba zrzucanych na miasto zasobników z zaopatrzeniem poważnie wzrosła. Było to w kolejnych dniach: 31,6 t, 44,7 t i 45,4 t, a 12 kwietnia na miasto spadło nawet 65,45 t.¹⁰⁷

Większość zaopatrzenia dla twierdzy po 28 marca trafiała na ziemię w zasobniach 250-kilowych. Utrata lotniska w Klein Gandau w początku kwietnia w zasadzie przesądziła, że zaopatrzenie miało docierać do walczącego garnizonu tylko w ten sposób. Zdarzało się wprawdzie, że na „lotnisku miejskim” na Kaiserstrasse lądowały jeszcze Ju 52 i szybowce, ale były to zdarzenia nieczęste i zwłaszcza w przypadku szybowców szczególnie ryzykowne. Ich piloci musieli bardzo powoli schodzić pod ostrzałem na poryty lejami pas dawnej ulicy, co często, jak np. 18 kwietnia, kiedy to próbowało wylądować 6 szybowców, kończyło się zupełnym fiaskiem. Przy braku kompletnej dokumentacji możemy natomiast powiedzieć, że nocami 7/8 kwietnia, 9/10 kwietnia, 11 kwietnia czy 22 kwietnia lądowały na tym

¹⁰⁵ Konieczny, „Lotnicze”, 142.

¹⁰⁶ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 4:51.

¹⁰⁷ *Ibid.*, 5:21.

prowizorycznym pasie samoloty i szybowce, a te pierwsze w drogę powrotną zabierały rannych i pilotów szybowcowych.¹⁰⁸

Generalnie jednak większość dostaw zrzucała była na spadochronach i trafiała tak w ręce niemieckie, jak i rosyjskie, o ile oczywiście nie wpadała do Odry albo na płonący budynek. To, jak wspomniano, sprawiało, że w ręce obrońców trafiała co najwyżej połowa zrzuconego zaopatrzenia, a wg gen. Niehoffa, w kwietniu 1945 r., zaledwie ¼. Oznaczało to, że każdy zasobnik był cenny i odbiór zaopatrzenia stopniowo przekształcił się z czynności logistycznej w „polowanie”.

Odbiór zrzutów

„Polowało” na zrzutowe zasobniki kwatermistrzostwo twierdzy, a dokładnie jego *Waffen und Kriegsgerät Abteilung* (Oddział Broni i Sprzętu Wojennego), który następnie rozdzielał swe zasoby do oddziałów fortecznych. Próbowaly pozyskać te dobra i poszczególne oddziały, czy wręcz pojedynczy żołnierze, którzy znalezione zasobniki uznawali za własność swojego oddziału, i niezależnie od tego, czy akurat mieli mało, czy dużo amunicji, z pozyskanej czynili rezerwę na czarną godzinę. W tym czasie inne oddziały błagały o amunicję, której w kwatermistrzostwie nie było.

Aby przeciwdziałać temu zjawisku, albo choćby je ograniczyć, gen. Niehoff w rozkazie z 27 marca stwierdzał jasno, że „by móc kontrolować dostawy z powietrza w jednolity sposób, dowódca twierdzy nakazał, aby wszystkie wymagania dotyczące wszystkich rodzajów broni były składane za pośrednictwem Oddziału Ib, czyli wspomnianego Oddziału Broń i Sprzęt Wojenny w Komendanturze Twierdzy. W twierdzy nie obowiązują tak zwane specjalne kanały zaopatrzenia”¹⁰⁹.

Rozkaz z 4 kwietnia w sposób bardziej szczegółowy wyjaśniał zasady przyjmowania i zabezpieczania zaopatrzenia powietrznego dla twierdzy. Komendant stwierdzał w nim dobitnie: „Z zaopatrzenia drogą powietrzną utrzymuje się siłę do dalszego stawiania oporu w twierdzy. W związku z tym istotne jest, aby wszystkie elementy zaopatrzenia w powietrze, które zostały zrzucone i wylądowały, były bez wyjątku zbierane i przekazywane do

¹⁰⁸ Konieczny, „Lotnicze,” 143.

¹⁰⁹ Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej (CAMO), fond 500, opis 12460, delo 22/ Bestand 500 Findbuch 12460 Akte 22, Der Festungskommandant Breslau, Kommandanturbefehl Nr. 45, Wrocław, 27 III 1945 r., 41–42. Teczka zdigitalizowana w ramach „Deutsches-Russisches Projekt zur Digitalisierung Deutscher Dokumente in Archiven der Russischen Föderation”, dostęp październik 23, 2021, <https://wwii.germandocsinrussia.org/de/nodes/5942-akte-22-unterlagen-der-ia-abteilung-der-flakgruppe-niederschlesien-be-fehle-und-weisungen-der-heeresgruppe-mitte-des-aok-17-f-r-die-kampff-hrung-der-festung-breslau-befehle-des-festungskommandanten-breslau-u-a#page/1/mode/grid/zoom/1>.

właściwego użytku. W napiętej sytuacji zaopatrzeniowej jest jawnym i celowym sabotowaniem oporu twierdzy, jeśli poszczególne jednostki i żołnierze są w stanie zaopatrzyć się nawzajem w zapasy (np. wypełnione pojemniki z zaopatrzeniem) na własny użytek, w celu zwiększenia zapasów amunicji lub paliwa. Rażącem przestępstwem jest również to, jeśli oddział wchłonie amunicję w sposób wspomniany powyżej, podczas gdy inny oddział na znacznie bardziej zagrożonym odcinku dla twierdzy cierpi z braku amunicji. Każdy dowódca i żołnierz musi być świadomy, że w ten sposób wyrządza sobie największą krzywdę, ponieważ nie jest już wtedy w stanie dostarczyć odpowiedniej ilości amunicji do punktów zapalnych obrony. Wszystkie służby wojskowe i cywilne muszą zatem poświęcić całą swoją energię na odzyskanie niezbędnych zasobów zrzuconych przez dostawy lotnicze i dostarczenie ich do punktów zbiórki. Spodziewam się więc, że zdradzieckie «organizowanie» zapasów, które do tej pory było tak często praktykowane, ustanie. Każda indywidualna sprawa, która narusza moje wyraźne nakazy w tym zakresie, zostanie przekazana do sądu wojskowego. Sprawców, bez względu na rangę, każę osądzić jako sabotażystów i zdrajców».¹¹⁰

Takie zarządzenie nie rozwiązało oczywiście problemu ze zbieraniem rozproszonych po całym mieście zasobników. Cywile nie byli nimi zainteresowani, jako że zawierały w zasadzie tylko broń i amunicję, a z kolei oddziały, na terenie których lądowały, mimo surowych rozkazów często traktowały je jako dobro własne, uzupełniając sobie nimi rezerwy. Było to przedmiotem stałej troski komendanta, który szukał skutecznych rozwiązań i oprócz gróźb kierowanych do wszystkich tych, którzy zawłaszczyliby cenne zasoby, miał także „marchewkę”. Jak obiecywał 17 kwietnia: „w nagrodę za znalezienie i zgłoszenie pojemników zrzutowych, przyznaje się nagrodę za pojemnik w wysokości: – dla cywili i członków sił zbrojnych: 10 papierosów; – dla dzieci i młodzieży: do 16 roku – woreczek produktów cukierniczych. Punkty zbiórki wyznaczone są przez zarządców dzielnic NSDAP, a służba logistyczna w Breslau początkowo zabezpieczyła pakiet do dystrybucji wśród ludności cywilnej i dzieci: – 500 sztuk papierosów; – 100 woreczków produktów cukierniczych. Odbiór nagrody musi zostać potwierdzony na liście [...] Członkom sił zbrojnych papierosy będą wydawane przez macierzystą jednostkę za stosownym pokwitowaniem. Przy bezpośrednim dostarczeniu zasobnika do E.V.M., papierosy, które są przewidziane jako nagroda, mają być wydane za specjalnym pokwitowaniem przy najbliższej racji żywnościowej».¹¹¹

¹¹⁰ Ibid., Der Festungskommandant Breslau, Kommandanturbefehl Nr. 52, Wrocław, 4 IV 1945 r., 31.

¹¹¹ Ibid., Festungskommandant Breslau, Kommandanturbefehl Nr. 67, Wrocław, 19 IV 1945 r., 14.

Kluczowe organizacyjnie przy poszukiwaniu, zbieraniu i przekazywaniu do kwatermistrzostwa twierdzy były „lokalne grupy NSDAP”, które odpowiadały poza linią frontu za działania w obszarze ratownictwa cywilnego. „Oddziały Wehrmachtu i Volkssturmu znajdujące się w cywilnym obszarze ratowniczym muszą zapewnić, w ścisłym porozumieniu z odpowiedzialnymi lokalnymi grupami NSDAP, odzysk zrzuconych pojemników, które znajdują się w pobliżu miejsca zakwaterowania żołnierzy. Ponadto jest rzeczą oczywistą, że żołnierze, po konsultacji z lokalnymi grupami, w jak największym stopniu wspierają je w ratowaniu pojemników zrzuconych”¹¹²

Niezależnie jednak od tego, jak bardzo w Breslau starano się dotrzeć do każdego zrzuconego zasobnika, to w połowie kwietnia zaopatrzenie dla twierdzy zaczęło zamierać. 16 kwietnia ruszyła ostatnia wielka ofensywa Sowietów – operacja berlińska – i dogorywająca III Rzesza właśnie na ten kierunek musiała rzucić resztki dostępnych sił, w tym i ostatnie samoloty 6. *Luftflotte* oraz ostatnie tony paliwa do nich. Oznaczało to, że od 17 kwietnia zrzucone amunicji dla Festung Breslau stały się sporadyczne i bywały dni, kiedy do twierdzy nie dotarło nic. Ostatnie odnotowane poważniejsze dostawy miały miejsce nocami 25/26, 26/27 kwietnia i 30 kwietnia/1 maja.

Tej ostatniej kwietniowej nocy nad Breslau nadleciało jeszcze 6 He 111, które rzuciły 7,1 t ładunku. Do tego 2 Fi 156 „*Storch*”, lądując na Scheitniger Stern, dołożyły 0,5 t zaopatrzenia i w drogę powrotną zabrały 4 załogi szybowców, a patrolujące niebo nad płonącym miastem 6 Bf 109 wzięły do zasobników dodatkowe 0,9 t. Później do Festung Breslau nie wysyłano już nic. Jak stwierdzał raport dowództwa 6. *Luftflotte*, akcji zaprzestano definitywnie z powodu braku paliwa.¹¹³

Zakończenie

Podsumowując cały wysiłek włożony w zaopatrywanie stolicy Dolnego Śląska w materiał wojenny, należy zauważyć, o czym wspomniano, że była to największa operacja lotnicza konającej III Rzeszy. *Luftwaffe* raz jeszcze zebrała wszystkie dostępne siły i w miesiącach upadku oraz totalnej klęski zdobyła się na działanie na dużą skalę, ale było to działanie „ponad własne siły”. Według Koniecznego drogą lotniczą trafiło do Festung Breslau około 2000 t, co uznaje on za nie lada wyczyn – w końcu Niemcy nie mieli już dostępu do źródeł ropy, a sama *Luftwaffe* była cieniem tego groźnego w początkowym okresie narzędzia wojny.¹¹⁴ Nie spierając się o ten szacunek z Profesorem, który w tej materii prowadził pionierskie badania, choć wg

¹¹² Ibid., Festungskommandant Breslau, Kommandanturbefehl Nr. 32, Wrocław, 14 III 1945 r., 59.

¹¹³ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 5:73.

¹¹⁴ Konieczny, „Lotnicze”, 143.

Morzika było to około 1800 t,¹¹⁵ trzeba stwierdzić, że podana wielkość to jednak tonaż zaopatrzenia wysłanego do Festung Breslau, a nie odebranego w twierdzy. Do rąk obrońców docierała tylko część wysłanych dostaw, z czasem coraz mniejsza. W marcu było to wg szacunków gen. Niehoffa 50%, a w kwietniu jedynie 25%. Nie można też zapominać, że jednak dane dotyczące zaopatrzenia w kwietniu są jedynie wrywkowe i nie pozwalają na ustalenie dokładnej liczby wysłanych do miasta ton zaopatrzenia. Nie to jest jednak najważniejsze.

Istotne było po pierwsze to, że bez tego zaopatrzenia Festung Breslau uległaby zapewne po 2–3 tygodniach, a to istotnie ograniczyłoby straty ludzkie i ocaliło znaczną część miasta przed ruiną. Po drugie zaś to, że bez wątpienia ten „ostatni zryw” Luftwaffe był niewątpliwym osiągnięciem organizacyjnym i wymagał, poza wszystkim, od pilotów latających do płonącego miasta olbrzymiej odwagi i poświęcenia. Szacuje się, że nad Festung Breslau Niemcy stracili 147 samolotów zniszczonych i 61 poważnie uszkodzonych.¹¹⁶

Bibliografia

Archiwalia

Centralne Archiwum Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej

Opracowania

Ahlfen, Hans von, i Niehoff Hermann. *Festung Breslau w ogniu*. Tłum. Agata Janiszewska. Oprac. Tomasz Głowiński. Wrocław: Wyd. Dolnośląskie, 2008.

Bannert, Peter. *Meine Jugend in Sowjetlagern 1945–1949*. Berlin: Zeitgut-Verlag, 2006.

Gleiss, Horst G. W., red. *Breslauer Apokalypse 1945. Dokumentarchronik vom Totenkampf und Untergang einer deutschen Stadt und Festung am Ende des Zweiten Weltkrieges: unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Presseforschung, persönlicher Erlebnisberichte von Augenzeugen und eigenen Tagebuchaufzeichnungen*. T. 2, *Dokumente Februar 1945*. Wedel Holstein: Natura et Patria, 1987.

Gleiss, Horst G. W., red. *Breslauer Apokalypse 1945. Dokumentarchronik vom Totenkampf und Untergang einer deutschen Stadt und Festung am Ende des Zweiten Weltkrieges: unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Presseforschung, persönlicher Erlebnisberichte von Augenzeugen und eigenen Tagebuchaufzeichnungen*. T. 3, *Dokumente März*. Wedel Holstein: Natura et Patria, 1987.

Gleiss, Horst G. W., red. *Breslauer Apokalypse 1945. Dokumentarchronik vom Totenkampf und Untergang einer deutschen Stadt und Festung am Ende des Zweiten Weltkrieges: unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Presseforschung, persönlicher Erlebnisberichte von Augenzeugen und eigenen Tagebuchaufzeichnungen*. T. 4, *Dokumente April 1945*. Wedel Holstein: Natura et Patria, 1987.

¹¹⁵ Gleiss, *Breslauer Apokalypse*, 5:18–21.

¹¹⁶ *Ibid.*, 9:336–337.

- Glæss, Horst G. W., red. *Breslauer Apokalypse 1945. Dokumentarchronik vom Totenkampf und Untergang einer deutschen Stadt und Festung am Ende des Zweiten Weltkrieges: unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Presseforschung, persönlicher Erlebnisberichte von Augenzeugen und eigenen Tagebuchaufzeichnungen*. T. 5, *Dokumente Mai*. Wedel Holstein: Natura et Patria, 1988.
- Glæss, Horst G. W., red. *Breslauer Apokalypse 1945. Dokumentarchronik vom Totenkampf und Untergang einer deutschen Stadt und Festung am Ende des Zweiten Weltkrieges: unter besonderer Berücksichtigung der internationalen Presseforschung, persönlicher Erlebnisberichte von Augenzeugen und eigenen Tagebuchaufzeichnungen*. T. 9, *Tabelen, Quellen – Dokumente*. Rosenheim: Natura et Patria, 1997.
- Hargreaves, Richard. *Ostatnia twierdza Hitlera. Breslau 1945*. Tłum. Tomasz Fiedorek. Poznań: Dom Wydawniczy Rebis, 2014.
- Heiber, Helmut. *Hitlers Lagebesprechungen. Die Protokollfragmente seiner militärischen Konferenzen 1942–1945*. Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 1962.
- Jonca, Karol, i Alfred Konieczny. *Upadek „Festung Breslau” 15 II – 6 V 1945*. Wrocław–Warszawa–Kraków: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1963.
- Kleindienst, Jürgen, red. *Der Traum ist aus. Jugend im Zusammenbruch 1944–1945. Geschichten und Berichte von Zeitungen*. Berlin: Zeitgut-Verlag, 2005.
- Konieczny, Alfred. „Lotnicze zaopatrzenie Festung Breslau w 1945 roku.” W *Festung Breslau 1945. Historia i pamięć*. Red. Tomasz Głowiński. Wrocław: GAJT, 2009.
- Kurowski, Franz. *Jednostka specjalna Brandenburg*. Tłum. Arkadiusz Bugaj. Poznań: Dom Wydawniczy Rebis, 2010.
- Lucas, James. *Pikujące orły. Niemieckie wojska powietrznodesantowe w II wojnie światowej*. Tłum. Leszek Erenfeicht. Warszawa: Wyd. Magnum, 2002.
- Majewski, Ryszard, i Teresa Sozańska. *Bitwa o Wrocław: styczeń–maj 1945 r*. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1975.
- Nowakowski, Tomasz, i Mariusz Skotnicki. *Spadochroniarze Hitlera. Niemieckie operacje powietrznodesantowe w latach II wojny światowej*. Warszawa: Bellona, 2015.
- Peikert, Paul. *Kronika dni oblężenia. Wrocław 22 I – 6 V 1945*. Tłum. Karol Jonca, Alfred Konieczny i Stefan Reczek. Wrocław: Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1984.

Prace niepublikowane

- Fruhner, Manfred, i Edward Sobczak. „Dzieje lotniska Gądów Mały i lotnictwa Wrocławia do 1945 r.” Wrocław, 2008, mps. Kopia w zbiorach autora.
- Hartmann, Leo. „Erinnerungen an die Festung Breslau.” Niepublikowane wspomnienia, 1958, mps. Kopia w zbiorach autora.
- Krzyżniak, Michał. „Obraz bitwy o Poznań (1945) w świetle dokumentów i materiałów niemieckich.” Praca doktorska, Uniwersytet Adama Mickiewicza w Poznaniu, 2014. Dostęp październik 19, 2021. Pdf. <https://hdl.handle.net/10593/10791>.

Prasa

- Kukurowski, Paweł. „«Zielone Diabły» nad Wrocławiem. Ostatnia akcja spadochroniarzy w II wojnie światowej” *Odkrywca* nr 4 (2007).
- Lynder, Frank. „So fiel Breslau. Ein Tatsachenbericht nach Interviews mit Hermann Niehoff. Teil I: Am Telefon – SCHÖRNER...” *Welt am Sonntag*, styczeń 15, 1956.

- Lynder, Frank. „So fiel Breslau. Ein Tatsachenbericht nach Interviews mit Hermann Niehoff. Teil IV: Die Munition gehtaus.” *Welt am Sonntag*, luty 5, 1956.
- Niehoff, Hermann, i Karl Hanke, „Anordnung! Arbeitspflicht für jeden Einwohner!” *Schlesische Tageszeitung. Frontzeitung der Festung Breslau*, marzec 7, 1945.
- Schönfelder, Erich. „III. Transport-Geschwader 2 versorgt die Festung Breslau.” *Breslauer Kreisblatt* nr 7 (1960).

Internet

- „14. (železniční) letka Bombardovací eskadry 55 [1943–1945].” *Valka.cz*. Dostęp lipiec 13, 2022. <https://www.valka.cz/14-zeleznicni-letka-Bombardovaci-eskadry-55-1943-1945-t173274>.
- Lexikon der Wehrmacht. „Flieger-Divisionen.” Dostęp lipiec 12, 2022. <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Fliegerdivision/Gliederung.htm>.
- Lexikon der Wehrmacht. „Jagdgeschwader.” Dostęp lipiec 12, 2022. <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Jagdgeschwader/Inhalt.htm>.
- Lexikon der Wehrmacht. „Kampfgeschwader 53 «Legion Condor».” Dostęp lipiec 12, 2022. <https://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Kampfgeschwader/KG53.htm>.
- The Luftwaffe. „Jagdgeschwader 52.” Dostęp październik 19, 2021. <https://www.ww2.dk/air/jagd/jg52.htm>.
- The Luftwaffe. „Nachtschlachtgruppe 4.” Dostęp październik 19, 2021. <https://www.ww2.dk/air/attack/nsgr4.htm>.
- The Luftwaffe. „Schleppgruppe 1.” Dostęp październik 19, 2021. <http://www.ww2.dk/air/transport/schlep1.htm>.

STRESZCZENIE

Tomasz Głowiński, Zaopatrzenie lotnicze Festung Breslau w 1945 roku

Festung Breslau ogłoszona latem 1944 r. była twierdzą tylko z nazwy. Do początku 1945 r. niewiele zrobiono, by to zmienić. Gdy 17 stycznia 1945 r. ogłoszono w mieście alarm bojowy, rozpoczęło się pospieszne formowanie garnizonu i ewakuacja cywilów. Kiedy w połowie lutego Sowieci okrążyli miasto, pozostało w nim ok. 200 tys. cywilów i 55–60 tys. żołnierzy. Nie brakowało im żywności i medykamentów, ale zapasy amunicji były bardzo skromne. Twierdza mogła się bronić tylko dzięki utworzonemu 15 lutego mostowi powietrznemu zorganizowanemu przez 6 Flotę Powietrzną. Ta zaś nie mogła istnieć bez utrzymania lotniska na Klein Gandau (Gądowie Małym), które wsparte miało być „lotniskiem miejskim” wybudowanym na gruzach dzielnicy naukowej, na osi Kaiserstrasse (pl. Grunwaldzki). Limit dostaw dobowych dla twierdzy wynosił 40 ton i początkowo udawało się go utrzymać, choć w kwietniu, po utracie Klein Gandau, spadł gwałtownie. Zasoby dostarczano początkowo lądującymi transportowymi Ju 52, później zrzucano je w zasobnikach i przesyłano szybowcami. Oprócz amunicji, broni i wyposażenia do twierdzy przybyło mostem powietrznym 1200 spadochroniarzy z 9 Dywizji Strzelców Spadochronowych, którzy istotnie wzmocnili obronę twierdzy. Z miasta

zabrano 6600 żołnierzy, w tym 5225 rannych. Za ten wysiłek 6 Flota zapłaciła olbrzymią cenę. Nie dość, że straciła łącznie 147 samolotów zniszczonych i 61 poważnie uszkodzonych, to most powietrzny pochłonął ostatnie rezerwy paliwa, jakie miała upadająca III Rzesza.

Słowa kluczowe: Festung Breslau, II wojna światowa, III Rzesza, 6 Flota Powietrzna, Luftwaffe, 9 Dywizja Strzelców Spadochronowych, oblężenie Wrocławia 1945

SUMMARY

Tomasz Głowiński, Fortress Breslau Air Supplies in 1945

Breslau was declared to be a fortress (*Festung*) in the summer of 1944, but it was a fortress in name only. Up until the beginning of 1945 little had been done to change this. Then, on 17 January 1945, a combat alert was announced in the city, which resulted in a garrison being hastily formed and the evacuation of civilians. When the Soviets encircled Breslau in mid-February there was still approximately 200,000 civilians and 55–60,000 soldiers in the city. They had no shortage of food and medicine, but their ammunition supplies were very meagre. The fortress was only able to defend itself thanks to the airlift that began on 15 February, organized by the 6th Air Fleet. This airlift, in turn, could not have existed without the airport in Klein Gandau (Gądów Mały) being maintained, which was to be supported by the „city airport” that was built amongst the ruins of the scientific district at the Kaiserstrasse junction (Grunwaldzki Square). The city required 40 tons of supplies each day in order to function and it was possible to maintain this initially, although in April, after the loss of Klein Gandau, this figure dropped sharply. Resources were initially delivered by Junkers Ju 52 transport aircraft, they were later parachuted into the city in containers and were also shipped in using gliders. In addition to ammunition, weapons and equipment, 1,200 paratroopers from the 9th Parachute Rifle Division were airlifted into Breslau, which significantly strengthened the garrison. Additionally, 6,600 soldiers were airlifted out of the city, including 5,225 wounded. The 6th Air Fleet paid an enormous price for this effort. Not only did it lose a total of 147 destroyed and 61 seriously damaged planes, but the airlift also consumed the last fuel reserves of the crumbling Third Reich.

Keywords: Fortress Breslau, World War II, Third Reich, 6th Air Fleet, Luftwaffe, 9th Parachute Rifle Division, siege of Breslau 1945

ZUSAMMENFASSUNG

Tomasz Głowiński, Die Luftversorgung der Festung Breslau im Jahr 1945

Die Stadt Breslau, die im Sommer 1944 zur Festung ausgerufen wurde, erfüllte diese Funktion nur dem Namen nach. Bis Anfang 1945 war wenig getan worden, um dies zu ändern. Als am 17. Januar 1945 der Gefechtsalarm in der Stadt

ausgerufen wurde, begannen die eilige Aufstellung einer Garnison und die Evakuierung der Zivilbevölkerung. Als die sowjetischen Truppen die Stadt Mitte Februar Einkesselten, blieben dort etwa 200.000 Zivilisten und 55.000–60.000 Soldaten zurück. An Lebensmitteln und Medikamenten mangelte es nicht, doch die Munitionsvorräte waren sehr dürftig. Die Festung konnte sich nur dank der am 15. Februar von der 6. Luftflotte eingerichteten Luftbrücke verteidigen. Dies konnte nicht ohne die Aufrechterhaltung des Flugplatzes in Klein Gandau geschehen, der durch einen „Stadtflugplatz“ unterstützt werden sollte, der auf den Ruinen des Wissenschaftsviertels auf der Achse der Kaiserstraße (Grunwaldzki-Platz) errichtet werden sollte. Das tägliche Versorgungslimit für die Festung lag bei 40 Tonnen und konnte zunächst aufrechterhalten werden, nach dem Verlust von Klein Gandau im April, verringerte sich diese Menge jedoch rapide. Die Lieferungen wurden zunächst mit gelandeten Ju 52-Transportern durchgeführt, später wurden sie in Containern abgeworfen und mit Segelflugzeugen überführt. Neben Munition, Waffen und Ausrüstung gelangten 1.200 Fallschirmjäger der 9. Fallschirmjägerdivision über die Luftbrücke in die Festung und verstärkten die Verteidigungsanlagen der Festung erheblich. In die andere Richtung, wurden aus der Stadt 6600 Soldaten evakuiert, darunter 5225 Verwundete. Die 6. Flotte zahlte einen hohen Preis für diesen Kraftakt. Während der Aktion wurden nicht nur insgesamt 147 Flugzeuge zerstört und 61 schwer beschädigt; die Luftbrücke kostete darüber hinaus die letzten Treibstoffreserven des kollabierenden Dritten Reichs.

Schlüsselwörter: Festung Breslau, Zweiter Weltkrieg, Drittes Reich, 6. Luftflotte, Luftwaffe, 9. Fallschirmjägerdivision, Belagerung Breslaus 1945