

Richthofen i inni

– niechciana historia

Artur Jencz

W 1911 roku w Świdnicy na Dolnym Śląsku podczas „Dni Lotnictwa” zaciekawieni mieszkańcy miasta uważnie przyglądali się maszynie, która składała się z drewnianych, częściowo pokrytych płótnem elementów, zaś całość łączyło mnóstwo drutów. Wiedzieli, że to coś nazywane „aeroplanem” potrafi unosić się w powietrzu, ale nikt nie przypuszczał, że już niedługo stanie się istotną częścią historii ich miasta. Częścią skwapliwie pomijaną i skazaną na zapomnienie po 1945 r.

Urodzony 2 maja 1892 r. w Kleinberg (obecnie Borek, dzielnica Wrocławia) Manfred von Richthofen, nazywany Czerwonym Baronem, był najsukcesywniejszym pilotem myśliwskim I wojny światowej. Nie licznym lotnikom ze wszystkich walczących stron udało się choćby zbliżyć do liczby osiemdziesięciu zwycięstw, jakie miał na swoim koncie Richthofen. Przez całe życie utożsamiał się ze Świdnicą, w której znajdował się jego rodzinny dom. W nim szukał wytchnienia od zgiełku pola bitwy i ciepła, którego nie można było zaznać w warunkach panujących na froncie. A okazji do takich wizyt nie było zbyt wiele.

Manfred von Richthofen służył na froncie rozpoczął jako kawalerzysta, ale bardzo szybko – rozczarowany brakiem większych szans na sukces w siodle – przeniósł się do jeszcze raczkującego w roli narzędzia walki lotnictwa.

W 1915 r. w trakcie służby w Brieftauben-Abteilung Ostende podporucznik Manfred von Richthofen po raz pierwszy spotkał się z kapitanem Oswaldem Boelcke, o którego podniebnych wyczynach było głośno nie tylko w prasie, ale także na całym froncie. Snujący swoje opowieści o starciach powietrznych Boelcke wzbudził ogromny zapal w młodym lotniku, który niezwłocznie postanowił zostać pilotem myśliwskim. Slabnące walki na obszarze działania Brieftauben-Abteilung Ostende w Belgii ułatwiły Richthofenowi rozpoczęcie nauki pilotażu we Flieger Ersatz Abteilung 2 w Döberitz koło Berlina. W dniu Bożego Narodzenia zdał egzamin, który obejmował m.in. lot do Schwerina, gdzie znajdowała się fabryka płatowców Fokker. Po bardzo krótkim pobycie



Manfred von Richthofen [arch. Horsta Adlera]

w Schwerinie wsiadł w samolot i poleciał do Wrocławia, skąd pociągiem przyjechał do Świdnicy.

Podczas wspólnie spędzonych świąt Bożego Narodzenia pani domu grała na fortepianie, a jej

„Dni Lotnictwa” w Świdnicy w 1911 r. [arch. Horsta Adlera]



dzieci – oprócz niemuzykalnego Lothara, młodszego brata Manfreda, który później również został pilotem – śpiewały kolędy. Nikt spośród obecnych nie przypuszczał, że są to ostatnie wspólne święta w takim gronie. Idylla trwała krótko. Manfred von Richthofen i towarzyszący mu przez cały czas ordynans Menzke musieli wracać do Berlina.

Niebawem, bo już 1 lutego 1916 r. nastąpił powrót do Świdnicy. Tym razem w samolocie i z Lotharem – który ówczesnie przechodził szkolenie w Lubinie – jako pasażerem. Przyłot obydwoj braci został zapowiedziany już wcześniej, więc na miejscu lądowania tłumnie zgromadzili się świdniczanie, spośród których nie miała część miała pierwszą okazję obejrzeć z bliska samolot, a nawet go dotknąć¹. Zaraz po zakończeniu entuzjastycznego powitania obydwaj Richthofenowie udali się do rodzinnego domu, w którym choć na krótko mogli zapomnieć o koszmarze toczącej się wojny.

25 sierpnia 1916 r., wkrótce po otrzymaniu przydziału do tworzonej przez Boelckego Jagdstaffel 2,

Manfred von Richthofen zamiast zameldować się w swojej nowej jednostce, przybył do rodzinnego domu. Spędził w nim kilka dni, podczas których głównie polował wspólnie z ojcem. Efektem jednej z wypraw łowieckich było piętnaście ustrzelonych kuropatw.

Kolejna wizyta w Świdnicy nastąpiła 14 listopada 1916 r., tuż po odznaczeniu Ovale Silberne Herzog Carl-Eduard-Medaille, który Czerwony Baron otrzymał za uchronienie przed bombardowaniem stanowiska dowodzenia księcia Carla Eduarda Sachsen-Coburg-Gotha, co miało miejsce dziewięć dni wcześniej. Tak jak poprzednio przybył samolotem. Richthofen zaangażowany myślami i całym sobą w latanie bezustannie opowiadał najbliższemu o śmierci Boelckego i realiach walk powietrznych. Okazją do oderwania się od frontowej rzeczywistości był ślub jednej z bratanic matki, który odbył się nazajutrz. Atmosfera wesela pozytywnie wpłynęła na nastrój Manfreda. Radości nie mącił nawet fakt, że musiał przedwcześnie opuścić uroczystość i wracać do swojej jednostki.



4 lutego 1917 r. Richthofen swoim przybyciem o poranku kolejny raz zaskoczył matkę, która nie spodziewała się wizyty najstarszego syna. Rozradowany posiadacz dopiero co otrzymanego Pour le Merite do drzwi swojego domu dotarł przechodząc przez...

Pomnik Richthofena w Świdnicy – stan sprzed 1945 roku [arch. Horsta Adlera]

plot okalający przydomowy ogród. Kunigunde von Richthofen wraz z córką Ilse przygotowały wykwiłtne śniadanie, na którym największym rarytasem była świeżo zmielona i zaparzona kawa, trzymana przez panią domu na specjalne okazje. A bez wątplenia taką była niespodziewana obecność Manfreda. Po kilku dniach beztronski, które dla wszystkich upłynęły stanowczo za szybko, Richthofen powrócił do swojej eskadry, ówczesnie stacjonującej w Douai.

23 marca 1917 r. Manfred von Richthofen został awansowany do stopnia porucznika.

Mając na swoim koncie czterdzieści jeden zwycięstw, rotmistrz (kapitan – Czerwony Baron początkowo służył w kawalerii i nowy stopień dostał zgodnie z wojskową tradycją; awans nastąpił na początku kwietnia 1917 r.) Manfred von Richthofen otrzymał rozkaz udania się na urlop, podczas którego spotkał się z cesarzem Wilhelmem, cesarową Augustą Wiktoria, generałem Erichem Ludendorffem, odwiedził lotnicze centrum badawcze w Adlershof i otrzymał propozycję napisania wspomnień – wszystko to zanim znalazł się w rodzinnych pieleszach. Po dotarciu rankiem 17 maja 1917 r. do Świdnicy był już tak zmęczony przeżyciami minionych dni, że chciał jak najszybciej znaleźć się w przytulnym domu. Na dworcu kolejowym oczekiwała na Manfreda tylko siostra Ilse, ale wieść o przybyciu bohatera rozeszła się błyskawicznie wśród mieszkańców miasta. Do domu Richthofenów zaczęły docierać bukiety kwiatów i różne prezenty. Już następnego dnia pojawiły się jedna za drugą różne

delegacje oraz pojedynczy mieszkańcy Świdnicy, którzy chcieli złożyć hołd swojemu bohaterowi, wyraźnie zakłopotanemu i zmęczonemu całą tą sytuacją. Dopiero wyjazd na polowanie w pobliskich Stanowicach pozwolił Manfredowi wreszcie odpocząć. 31 maja, mając za sobą także pobyt w posiadłościach rodu Pless w okolicach Pszczyny, opuścił rodzinny dom.

7 lipca 1917 r. podczas ataku na FE 2d Richthofen został trafiony ogniem strzelca z brytyjskiego płatowca. Chwilowo utracił wzrok i pozbawiony kontroli samolot zaczął spadać ku ziemi, ale pilot odzyskał zdolność widzenia na tyle szybko, by móc bezpiecznie wylądować. Rana okazała się bardzo poważna i Richthofen musiał poddać się długotrwałemu leczeniu, po którym jeszcze przez długi czas chodził z zabandażowaną głową. To zdarzenie wzbudziło zaniepokojenie najwyższych władz, które na poważnie zaczęły się obawiać utraty swojego największego bohatera i zarazem ikony

propagandowej. Chcąc na przyszłość uchronić Richthofena przed nadmiernym ryzykiem, naczelne dowództwo wydało zakaz wykonywania lotów bojowych, którego to zakazu adresat wcale nie zamierzał przestrzegać. Niesubordynacja skończyła się wysłaniem 6 września na urlop udzielony, jak to nazwano, „na własną prośbę”.

Richthofen początkowo zamierzał udać się do Świdnicy, ale zaproszenie jakie otrzymał od księcia Carla Eduarda Sachsen-Coburg-Gotha i wizyta w Berlinie, opóźniły przyjazd aż do 9 października. Mając do dyspozycji samolot, zamiast pociągiem wybrał się w dalszą podróż drogą powietrzną. W Świdnicy znowu czekał na niego tłum mieszkańców. Odniesiona rana i przeżyty trud udawał, że cieszą go wszystkie okazywane przejawy uwielbienia. Dopiero wyjazd do Szkoły Wojennej w Gdańsku i polowanie w Prusach Wschodnich dodatkowo wpłynęły na poprawę nastroju.

Ostatni raz w Świdnicy Manfred von Richthofen pojawił się pod koniec stycznia 1918 r. w miejscu lądowania oczekiwała na niego matka i jak zawsze mieszkańcy miasta. Tym razem owacje trwały krótko i Kunigunde razem z synem bardzo szybko znaleźli się w zacisznym rodzinnym domu. Pomimo starań matki, Manfred nie był w najlepszym humorze, który jeszcze bardziej pogorszyły wspomnienia o kolegach z początków służby w lotnictwie. Podczas całego pobytu w rodzinnym domu starał się ukrywać swoje myśli, ale dla wszystkich domowników było oczywiste, że bohater odczuwał coraz większe zmęczenie trwającą

całą wojną. W dzień wyjazdu nastąpiły długie i bardzo serdeczne pożegnania; nikt nie przeczuwał, że było to ostatnie spotkanie. Richthofen do Wrocławia dotarł pociągiem, gdzie oczekiwał jego samolot, który w międzyczasie przeszedł przegląd. Chcąc zadocieczyć wcześniejszej prośbie najmłodszego brata Bolka, przeleciał nad Szkołą Kadetów w Legnickim Polu i wysypał ze specjalnie zabranego w tym celu pudełka cukierki, które spadły na radośnie wiatujących na widok jego samolotu chłopców.

W napisanym 11 lutego liście do matki Manfred von Richthofen wyraził żal, że nie dane mu było jeszcze raz przyjechać do Świdnicy i złożyć obietnicę, że w drugiej połowie roku przyleci samolotem do brata w Legnickim Polu. Była to jedyna obietnica, której nie spełnił. W niedzielę 21 kwietnia 1918 r. poniósł śmierć. Ironią losu było to, że pilot z największą liczbą zwycięstw odniesionych w powietrzu zginął od kuli wystrzelonej z ziemi.

„Przez rok przebywałem w Świdnicy, gdzie chodziłem do szkoły, po czym zostałem kadetem w Legnickim Polu. Podczas mojego pobytu w Świdnicy mieszkańcy miasta przyjęli mnie tak serdecznie, jakbym stamtąd pochodził – oraz – Kilka dni później przyjechałem do Świdnicy, mojego rodzinnego miasta. Choć byłem tam o siódmej rano, na stacji zgromadził się tłum. Przyjęcie było bardzo serdeczne. Po południu honorowały mnie różne demonstracje, między in-

Anton Flettner na świdnickim lotnisku. Stoi przy śmigłowcu FI 282 V14 CJ+SH. Październik 1944 roku [arch. Horsta Adlera]





Willi rodziny Rychthofenów w Świdnicy przy ul. Sikorskiego 19 [fot. Gracjan Jencz]

nymi lokalni skauci. Stało się dla mnie jasne, że ludzie w domu żywo interesowali się swoimi walczącymi żołnierzami⁷² – tak pisał o Świdnicy w swoich wspomnieniach Manfred von Richthofen.

Drugi z Rychthofenów, Lothar, urodził się 27 września 1894 r., także we Wrocławiu. Jego szlak bojowy był bliźniaczo podobny do wojennej kariery starszego i bardziej utytułowanego brata.

Początkowo walczył jako kawalerzysta, zarówno na froncie zachodnim, jak i wschodnim. Po wstąpieniu do lotnictwa w 1915 r. był

m.in. bombardierem w Kampfgeschwader 4 i dopiero na początku marca 1917 r., po ukończeniu kursu pilotażu, został pilotem myśliwskim. Zaraz po otrzymaniu licencji podporucznik Lothar von Richthofen trafił do jednostki dowodzonej przez starszego brata, w której szybko zaczął odnosić pierwsze sukcesy. O jego zaangażowaniu może świadczyć fakt, że w ciągu niespełna półtora miesiąca uzyskał dwadzieścia cztery zwycięstwa powietrzne. Jedną z jego ofiar miał być brytyjski as kapitan Albert Ball, choć sam Lothar nigdy nie przypisywał sobie tego sukcesu, więc sprawa pozostaje otwarta.

14 maja 1917 r. został odznaczony Pour le Merite.

Odnosił ogółem czterdzieści zwycięstw powietrznych. Po zakończeniu pierwszej wojny światowej był pilotem w cywilnych liniach lotniczych. Podczas jednego z lotów, 4 lipca 1922 r., na trasie z Berlina do Hamburga pilotowany przez Lothara samolot uległ katastrofie, w której on sam zginął. I zapewne jego umiejętnościom należy zawdzięczać fakt, że żaden spośród znajdujących się na pokładzie pasażerów nie odniósł poważnych obrażeń.

Lothar von Richthofen został pochowany na będącym obecnie parkiem cmentarzu garnizonowym w Świdnicy. Na tym samym cmentarzu spoczął w 1920 r. ojciec Manfreda i Lothara.

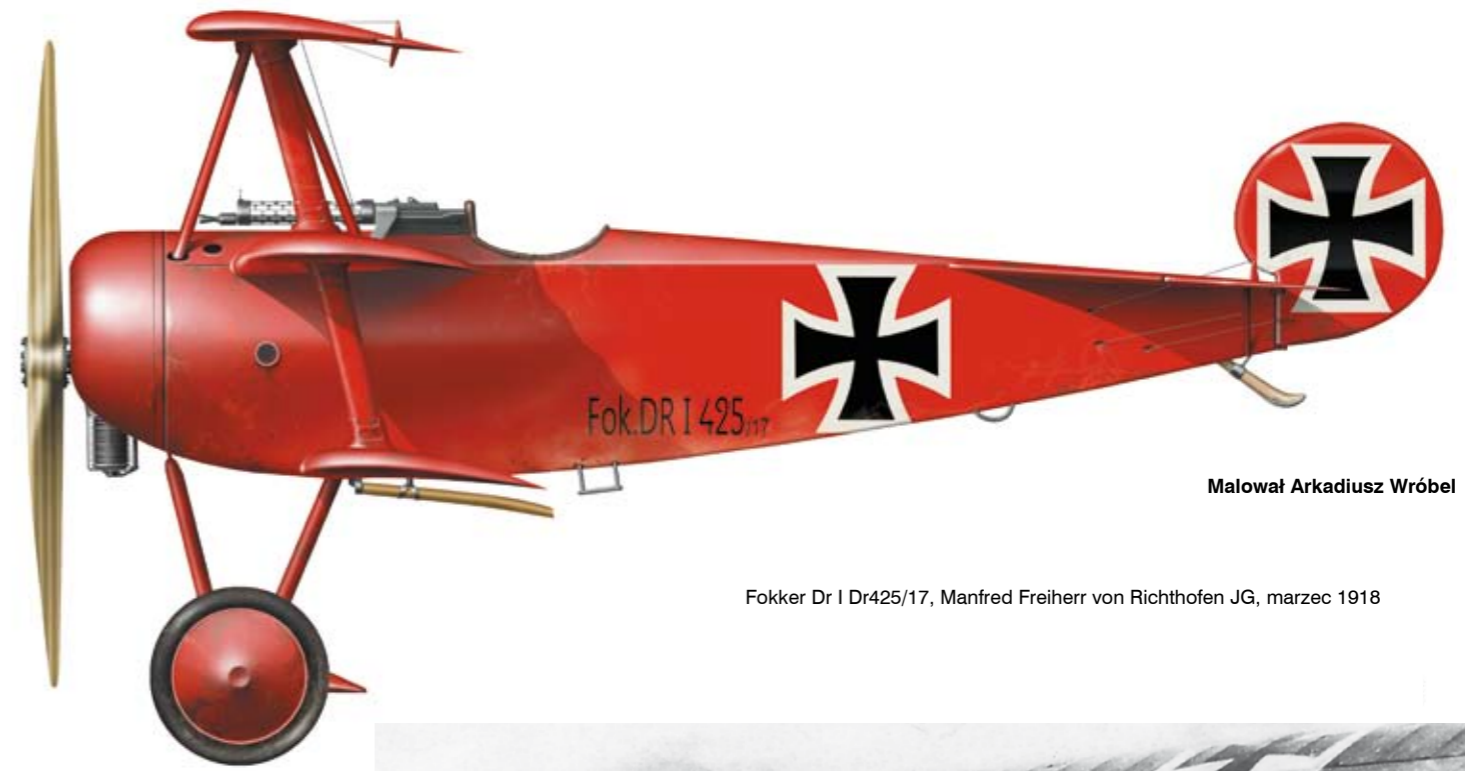
W dwadzieścia jeden lat i kilka miesięcy po śmierci Manfreda von Richthofena wybuchła następna wojna. Bardziej krwawa od poprzedniej, z jeszcze większym udziałem lotnictwa i z nowymi bohaterami. W międzyczasie w Świdnicy powstało lotnisko. Było niewielkie, ale pomimo tego przyszło mu odgrywać ważną rolę w końcowej fazie działań wojennych na froncie wschodnim.

W początkach 1945 r. III Rzesza była już w stanie agonii, a jej siły zbrojne znajdowały się w nieustannym odwrocie. W tym czasie na świdnickim lotnisku położonym przy drodze do Wrocławia w pobliżu wsi Pszenno pojawił się kolejny as lotnictwa myśliwskiego. Był nim urodzony 19 kwietnia 1922 r. w Weissach kapitan Erich Hartmann, z racji młodzieńczego wyglądu nazywany przez kolegów Bubi. Mając na swoim koncie 352 zwycięstwa powietrzne, stał się najsukuteczniejszym pilotem II wojny światowej.

Od 1 lutego 1945 r. dowodził I./JG 52, który na początku roku znalazł się na Opolszczyźnie, skąd przeniósł się na Dolny Śląsk, a stamtąd do Protektoratu Czech i Moraw. W pierwszych miesiącach 1945 r. jednostka znalazła się w Rudnicy koło Srebrnej Góry. Wkrótce nastąpiło przebazowanie do położonej w pobliżu Jeleniej Góry Starej Kamienicy, skąd na początku marca personel I./JG 52 wraz z całym wyposażeniem udał się do Świdnicy. Niemal w tym samym czasie na świdnickim lotnisku znalazł się dowodzony przez kapitana Adolfa Borchersa III./JG 52, który wcześniej bazował w Rudnicy koło Srebrnej Góry.

8 marca 1945 r. dowództwo 6. Floty Powietrznej wydało rozkaz nakazujący przebrojenie wszystkich dywizjonów latających na Bf 109 i Fw 190 i przemianowanie ich na jednostki myśliwsko-bombowe (Jagdbombereinsatz - Jabo)⁷³.

W dniach 19-24 marca inspekcję podległych sobie jednostek przeprowadził dowódca 6. Floty Powietrznej generał Ritter von Greim. 22 marca dotarł również do Świdnicy i podczas rozmowy z dowódcą JG 52 pułkownikiem Hermannem Grafem poruszył m.in. sprawę zapewnienia ochrony dla maszyn Go 242, które dostarczały zaopatrzenie dla Wrocławia. W trakcie tej rozmowy Graf nieomal zażądał przeniesienia na świdnickie lotnisko całego składu i wyposażenia II./JG 52, który ówczesnie działał na Węgrzech. Uzyskał od Greima obietnicę, że żądanie zostanie spełnione, choć ze względu na rozwój sytuacji na froncie nigdy do tego nie doszło. Podczas tej wizyty, pomimo bardzo napiętego planu, ge-



Malował Arkadiusz Wróbel

Fokker Dr I Dr425/17, Manfred Freiherr von Richthofen JG, marzec 1918

nerał Greim znalazł również czas, by spotkać się i porozmawiać także z Hartmannem.

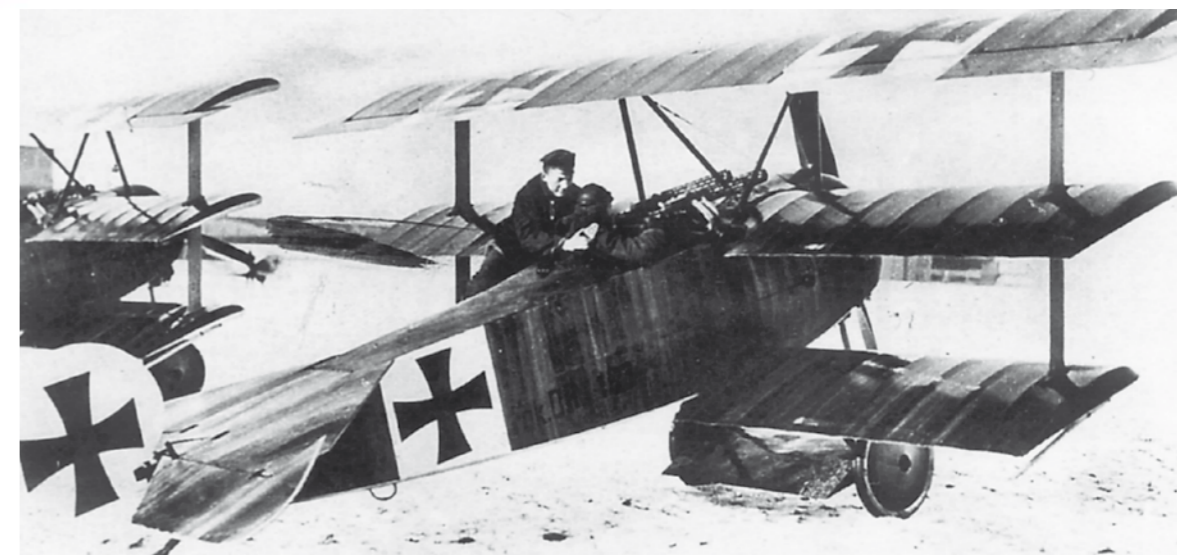
Ostatnim lądowiskiem dla maszyn I./JG 52 był Niemiecki Bród, gdzie dywizjon zastała kapitulacja III Rzeszy. I właśnie startując stamtąd, Hartmann odniósł swoje ostatnie zwycięstwo.

Amerykanie, którym poddał się cały personel I./JG 52, przekazali Hartmanna i jego podwładnych Sowietaom, zaś ci uznali młodego pilota za zbrodniarza wojennego. Jeden z punktów oskarżenia mówił o celowym strzelaniu do ludności cywilnej, bo – jak uzasadniał sowiecki oskarżyciel – pociski wystrzelwane przez Hartmanna mogły trafić w ludzi znajdujących się na ziemi! Mściwy wyrok skazał niemieckiego pilota na długoletni pobyt w sowieckich obozach. Ani szykany, ani składane po nich propozycje objęcia funkcji w nowo powstałym lotnictwie NRD nie złały Bubię, który po dziesięciu latach spędzonych w łagrach powrócił do rodzinnego domu⁷⁴.

W styczniu 1959 r. Hartmann objął dowództwo nad Jagdgeschwader 71 i pełnił tę funkcję do 29 maja 1962 r. Był to pierwszy w pełni wyposażony w samoloty odrzutowe pułk odrodzonej Luftwaffe, który do dnia dzisiejszego nosi nazwę... „Richthofen”!

Erich Hartmann zmarł 20 września 1993 r.

Nie istnieją żadne wiarygodne relacje mówiące o wizycie Hartmanna w domu Rychthofenów, choć jedna z pogłosek wspomina o takim zdarzeniu. Ale są to tylko raczej domysły, które trudno zve-



Jedna z maszyn Manfreda von Richthofena, Fokker Dr I 163/17 w standardowym kamuflażu [arch. Andre R. Zbiegniewski]

ryfikować ze względu na upływ czasu i śmierć uczestników czy świadków tego wydarzenia.

Oprócz działań stricte myśliwskich, stacjonujący w Świdnicy razem z dywizjonem dowodzonym przez Ericha Hartmanna, III./JG 2 otrzymywał także zadania dostarczania zaopatrzenia dla oddziałów broniących się w oblężonym Wrocławiu. Informacje o większości działań znajdują się w zachowanych meldunkach 6. Floty Powietrznej.

Pierwszy kontakt JG 52 ze świdnickim lotniskiem nastąpił w dość nieszczęśliwych okolicznościach już 16 marca 1945 r. Wracający z akcji zaopatrzeniowej dla Wrocławia Bf 109, który został poważnie uszkodzony przez ogień sowieckiej artylerii

plot., musiał przymusowo lądować w Świdnicy. Już po przyziemieniu samolot zbczył z drogi lądowania i musiał zostać spisany na straty⁷⁵.

20 marca podczas kołowania na świdnickim lotnisku rozbił się kolejny Bf 109. Początki związków ze Świdnicą nie wyglądały zbyt obiecująco dla maszyn z JG 52⁷⁶.

Kolejny samolot został zniszczony w dwa dni później. Tym razem prawdopodobnie padł ofiarą sowieckich samolotów, których celem stało się także lotnisko w Świdnicy⁷⁷.

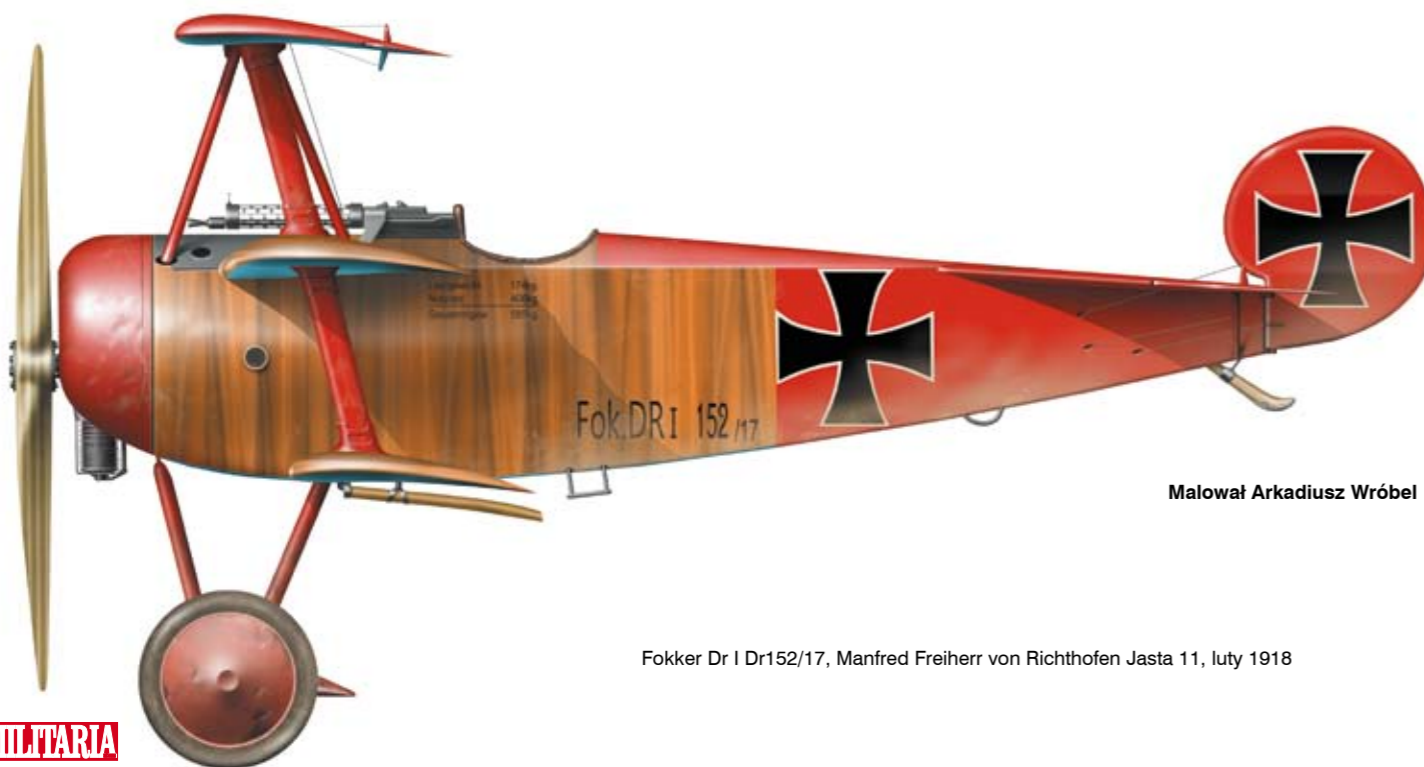
Nazajutrz przymusowo lądował ze schowanym podwoziem Bf 109K-4, który wcześniej został uszkodzony podczas walki powietrznej z sowieckimi samolotami myśliwskimi nad Wrocławiem.

Pod datą 7 kwietnia 1945 r. znajduje się informacja o alarmowym starciu piętnastu Bf 109 z III./JG 52 i zrzucie dokonanym przez cztery samoloty ze składu dywizjonu. Dzięki tej akcji w ręce

obrońców Wrocławia trafiły cztery zasobniki, które zawierały łącznie sześćset czterdzieści kilogramów amunicji. Tego samego dnia dywizjon zgłosił zestrzelenie sowieckiego P-39 Airacobra.

Nazajutrz w powietrze wzbilo się aż dwadzieścia siedem Bf 109 z III./JG 52, spośród których cztery miały zwalczać jakiegokolwiek przejawy aktywności sowieckiego lotnictwa nad Wrocławiem. Siedemnaście maszyn z podwieszonymi zasobnikami dokonało kolejnego zrzutu nad oblężonym miastem. Tym razem czekający na ziemi żołnierze dostali trzy tysiące pięćset pięćdziesiąt kilogramów amunicji. Pozostałe cztery samoloty, o których nie napisano nic więcej w meldunku, zapewne pełniły rolę osłony. Po powrocie z akcji okazało się, że konto zestrzeleń dywizjonu powiększyło się tego dnia o cztery P-39 Airacobra i jednego Jak 9.

9 kwietnia nie podano żadnych informacji o akcji zaopatrzeniowej wykonywanej przez III./JG 52. ▶



Malował Arkadiusz Wróbel

Fokker Dr I Dr152/17, Manfred Freiherr von Richthofen Jasta 11, luty 1918