

Zatrudnienie jeńców belgijskich, francuskich i radzieckich przy budowie Drogi na Przełęcz Karkonoską (*Spindlerpaßstraße*) 1940–1942

Słowa kluczowe: Karkonosze, budowa drogi, jeńcy wojenni, II wojna światowa

Budowa szosy biegnącej z Podgórzyna (*Giersdorf*), przez Borowice (*Barberhäuser*) w stronę Przełęczy Karkonoskiej (*Spindlerpaß*) stanowić może przykład bezsilności dolnośląskich władz, które nie potrafiły doprowadzić do szczęśliwego finału, choć droga ta – jak przekonywano – miała się przyczynić do rozwoju ruchu turystycznego w środkowej części Karkonoszy oraz do gospodarczego zbliżenia rejonu Jeleniej Góry (*Hirschberg*) i Vrchlabí (*Hohenelbe*). Należy zauważyć, że po stronie czeskiej szosa ze Szpindlerowego Młyna (*Spindlermühle*) na wspomnianą przełęcz została oddana do użytku krótko po zakończeniu I wojny światowej¹, a po stronie śląskiej analogiczne przedsięwzięcie drogowe stale natrafiało na przeszkody. Wspomnijmy sprzeciw wiodących kurortów karkonoskich – Karpacza (*Krummhübel*) i Szklarskiej Poręby (*Schreiberhau*) – zaniepokojonych perspektywą zmniejszenia zainteresowania ich ofertą turystyczną, dywersyjne posunięcia władz Niemieckich Kolei Rzeszy (*Deutsche Reichsbahn*) niechętnych postępom motoryzacji, paraliżujący wpływ wielkiego kryzysu gospodarczego i wreszcie zablokowanie inwestycji na początku lat 30. XX w. przez czynniki wojskowe, które widziały w niej zagrożenie dla obronności kraju². Sygnalizowane problemy zdołano przełamać dopiero w 1938 r. Przyłączenie tzw. Kraju Sudeckiego (*Sudetenland*) do III Rzeszy jesienią tegoż roku dało *de facto* impuls do przyspieszenia prac nad tym pożądanym od dawna połączeniem drogowym³. Postępowały one systematycznie do 1942 r., kiedy nadzieje na rychłe

1 *Spindlermühle, St. Peter – Friedrichsthal im Riesengebirge*, Hrsg. J. Richter, R. Fischer, P. Hollmann, Markobersdorf 1994, s. 12–13. Szosa łącząca Szpindlerowy Młyn z Przełęczą Karkonoską (*Spindlerova bouda*) w materiałach niemieckich również określana jest nazwą: *Spindlerpaßstraße*.

2 O próbach rozwiązania problemu komunikacyjnego środkowej części Karkonoszy zob. T. Przerwa, *Koleje Rzeszy, mają szczególny interes w tym, żeby w istniejących stosunkach niczego nie zmieniać. Proturystyczna inicjatywa niemieckich kolei w Karkonoszach w latach 1932–1933?*, W: *Węgiel, polityka, stal, ludzie... Studia z historii kolei na Śląsku*, red. M. Kapias, D. Keller, Rybnik 2018, s. 281–292; idem, *Turystyczna ofensywa Hirschberger Thalbahn w Karkonoszach w okresie międzywojennym*, W: *Z Jeleniej Góry do Wrocławia i z powrotem. Wokół historii społecznej i gospodarczej*, red. T. Głowiński, Wrocław 2018, s. 81–92.

3 Archiwum Państwowe we Wrocławiu (dalej: AP Wr.), Naczelne Prezydium Prowincji Śląskiej (dalej: NPPŚ), sygn. 569: *Sudetenstraße – Spindlerpaßstraße*, k. 103–109.

zakończenie inwestycji rozwały się pod wpływem niemieckich niepowodzeń na froncie wschodnim i wynikającej z nich konieczności mobilizacji zasobów. Odczuwany już wcześniej niedobór materiałów budowlanych i siły roboczej nabrał nowego znaczenia. Doprowadził on do zawieszenia realizacji karkonoskiego projektu, którego – w zmienionych okolicznościach społeczno-politycznych okresu powojennego – władze polskie nie dokończyły.

Podczas II wojny światowej Droga na Przełęcz Karkonoską (*Spindlerpaßstraße*), zwana współcześnie Drogą Borowicką lub – błędnie – Drogą Sudecką (*Sudetenstraße*)⁴, należała do najdłużej kontynuowanych projektów drogowych na Śląsku, co świadczy o determinacji władz regionalnych w dążeniu do jej udostępnienia. Już sam czas rozpoczęcia prac sugeruje przy tym, że nie miała ona większego znaczenia militarnego, a potwierdzają to zachowane źródła⁵. Co istotne, inaczej niż w przypadku wspomnianej Drogi Sudeckiej i sieci autostrad Rzeszy (*Reichsautobahn*), do budowy szosy karkonoskiej doszło po wyhamowaniu nazistowskich programów interwencyjnych robót drogowych, pomagających przezwyciężyć negatywne skutki wielkiego kryzysu gospodarczego, w tym towarzyszącego mu masowego bezrobocia. W obliczu wojny sytuacja zmieniła się zresztą diametralnie. Niemiecka machina wojenna pochłaniała wszelkie nadwyżki i rezerwy ludzkie, do pracy w niemieckiej gospodarce trzeba było zatem ściągać obcokrajowców. Wśród nich znaleźli się skierowani do budowy karkonoskiej szosy żołnierze alianccy, wzięci do niewoli podczas walk we Francji i Belgii w 1940 r., a rok później również jeńcy radzieccy. Ich zatrudnienie pozwalało w ogóle kontynuować przedsięwzięcie, do którego realizacji – inaczej niż w przypadku autostrady przechodzącej przez Górę św. Anny (*Annaberg*) – nie wykorzystywano Żydów⁶.

Przynajmniej od lat 70. XX w., kiedy ukazały się pierwsze artykuły poświęcone tragicznym losom jeńców wojennych skierowanych w Karkonosze⁷, problematyka

4 Szerzej na temat Drogi Sudeckiej: T. Przerwa, *Wokół genezy Drogi Sudeckiej – nowe spojrzenie*, W: *Znowuż „z kuferkiem i chlebakiem”*, red. B. Konopska, J. Nowosielska-Sobel, G. Strauchold, Wrocław 2014, s. 263–276; T. Rzeczycki, *Zagadka Drogi Sudeckiej*, Kraków 2013.

5 Krytycznie o *stricte* militarnym znaczeniu śląskich inwestycji drogowych w okresie III Rzeszy: T. Przerwa, *Wpływ Reichswehry i Wehrmachtu na projektowanie autostrad i modernizację dróg krajowych na Śląsku w latach 30. XX w.* W: *W garnizonie i na kwaterze... Wojskowi i cywile*, red. R. Klementowski, M. Zawadka, Wrocław 2017, s. 145–154. Tam odniesienie do publikacji historyków niemieckich i anglosaskich.

6 Zob. A. Gruźlewska, *Annaberg: Obóz pracy na Górze Świętej Anny*, Opole 2017. O innych górnośląskich obozach podległych wrocławskiej Dyrekcji Budowy Autostrad pisał, z perspektywy żydowskiej, m.in.: H.F. Weiss, *From „Reichsautobahnlager” to Schmelt Camp: Brande, a Forgotten Holocaust Site in Western Upper Silesia, 1940–1943*, „Yad Vashem Studies” 2011, vol. 39, no. 2, s. 81–119; idem, „Reichsautobahnlager” Geppersdorf (Upper Silesia), 1940–1942, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka” 2012, nr 1, s. 49–66; idem, *Johannsdorf: A Forgotten Forced Labor Camp for Jews in Western Upper Silesia 1940–1943*, „Śląski Kwartalnik Historyczny Sobótka” 2020, nr 1, s. 93–121; idem, *Die Oberste Bauleitung Reichsautobahnen Breslau und der Holocaust*, <https://www.yumpu.com/de/document/view/9725468/die-oberste-bauleitung-reichsautobahnen-in-breslau-und-der-> [dostęp: 17 IV 2020 r.].

7 Z. Bartkowski, *Obozy pracy przymusowej i obozy jenieckie na Ziemi Jeleniogórskiej w latach 1939–1945*, „Rocznik Jeleniogórski” 1972, t. 10, s. 106–109; A. Kański, *Droga Sudecka*, „Panorama” 16 IV 1972, s. 19.

ta budziła zainteresowanie miłośników historii i turystów, za czym nie szły jednak krytyczne, źródłowe badania. Sprzyjało to pewnej mitologizacji tematu, który obrastał niesprawdzonymi treściami. Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie nowych ustaleń w tym zakresie i uporządkowanie znanych już faktów. Niewątpliwie będzie to skromny przyczynek w ramach szerszych studiów na temat pracy jeńców wojennych przy budowie dróg w III Rzeszy, niemniej jednak pozwala podnieść ten rzadko poruszany w naukowej literaturze aspekt.

Budowa szosy karkonoskiej ruszyła jesienią 1938 r., ale – mimo przychylności Głównego Inspektora ds. Niemieckiego Drogownictwa (*Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen*) Fritza Todta – jej tempo było umiarkowane i do połowy 1939 r. ukończono jedynie pierwszy 3-kilometrowy odcinek. Pogłębiający się w Niemczech deficyt pracowników sprawił, że już wiosną 1939 r. rozważano sprowadzenie 500 robotników z tzw. Kraju Sudeckiego⁸, który obejmował m.in. czeską stronę Karkonoszy. W międzyczasie zmodyfikowano plany i przesunięto górny odcinek szosy w stronę sąsiadującej z Przełęczą Karkonoską (1198 m n.p.m.) przełęczy Dołek (*Mädelwiese*, 1178 m n.p.m.). Dalsze prace postanowiono podzielić na trzy etapy, z czego pierwszy obejmował budowę dwóch 2-kilometrowych odcinków: w rejonie Mokradła (*Nässe*) w pobliżu Przesieki (*Hain*) oraz Dołka (od strony Szpindlerowego Młyna). Warto wspomnieć, że w pierwotnym kosztorysie drugiego etapu prac wynagrodzenia robotników stanowiły 68,5% zakładanych kosztów, co sugeruje raczej skromne wykorzystanie maszyn. Z niedatowanych zestawień wynika, że planowano zatrudnić w sumie 406 robotników, nadto wykorzystać 3 ubijaki i transport szynowy (3 km szyn, 4 lokomotywy i 40 lor). Większość materiałów budowlanych – prócz cementu i wapna – zamierzano pozyskiwać w rejonie placu budowy, co również tłumaczy wysoki udział płac w ogólnym kosztorysie⁹. Dolny odcinek powierzono do realizacji firmie Heinrich Plütschke z Legnicy (*Liegnitz*), a górny – spółce Chemische Werke AG z Brzegu (*Brieg*), która odpowiadała również za poprowadzenie kilometrowego łącznika w stronę czeskiej szosy (czwarty etap prac). O ile w kontekście dolnego odcinka pisano pod koniec stycznia 1940 r., że prace przy nim jeszcze się nie rozpoczęły, o tyle przy górnym, mimo pory zimowej, miało pracować 55 robotników¹⁰.

Oddalenie placu budowy od obszarów zabudowanych skutkowało wzniesieniem zaplecza mieszkalnego dla robotników. Zespół baraków mieszkalnych (*Wohnlager*) zlokalizowany na terenie leśnym powyżej Przesieki oddano do użytku w połowie października 1939 r. Nie udało się przy tym ustalić, w jakim zakresie był on

8 AP Wr., NPPŚ, sygn. 569, k. 111–113.

9 Ibidem, k. 135; Bundesarchiv w Berlinie (dalej: BA), sygn. R 4601/312: Unterhaltungs- und Instandsetzungs- sowie Um- und Ausbauprogramme (UI-Programme, UA-Programme) in den Ländern und Provinzen Schlesien 1940–1941, k. [II/6–12].

10 AP Wr., NPPŚ, sygn. 569, k. 135; AP Wr., Wydział Samorządowy Prowincji Śląskiej (dalej: WSPŚ), sygn. 2342: Spindlerpaßstraße, k. 12a–15, 19.

wykorzystywany do połowy 1940 r., kiedy osadzono w nim pierwszych jeńców. Na przełomie 1939 i 1940 r. informowano ogólnie, że mógł on pomieścić 216 osób, a jego budowa pochłonęła 22 tys. marek. Do obsługi – w lutym 1940 r. – przewidziano zaledwie sześć osób. Wśród nich znajdował się strażnik i stróż nocny, których zatrudnienie należy zapewne wiązać z typowym dozorem majątku. W podobnym czasie przygotowano na Przełęczy Karkonoskiej drugi – jak przesadnie pisano w dokumentach o obu kompleksach – „obóz” (*Lager*), który miał pomieścić 144 osoby. Wydano na ten cel 15 tys. marek. Barak ustawiony na przełęczy okazał się nie dość pojemny (60 osób), dlatego zdecydowano się wynajmować – od 1 IV 1940 r. – pomieszczenia byłego Urzędu Celnego (*Zollhaus*), w którym można było pomieścić do 100 robotników. Wiosną 1940 r., podczas przeglądu inwestycji drogowych w Niemczech, Droga na Przełęcz Karkonoską została oznaczona kategorią IV, tj. nie należała do zadań szczególnie priorytetowych¹¹. Powinno to skutkować zastopowaniem „niekoniecznego” projektu, ale władze dolnośląskie zwlekąły z podjęciem takiej decyzji, próbując osiągnąć wyznaczony cel.

Kwestia wykorzystania przy budowie karkonoskiej szosy jeńców wojennych po raz pierwszy pojawia się w zachowanych źródłach w notatce z 26 II 1940 r. Podniósł ją radca budowlany Max Veit z Jeleniej Góry i powiązał z nowymi wyliczeniami kosztorysowymi¹². Oczekiwano obniżenia kosztów pracowniczych, a tym samym znaczącego ograniczenia wydatków, co pozwoliłoby w ogóle liczyć na finansowanie projektu w warunkach wojennych. W danym momencie mogło chodzić zasadniczo o polskich jeńców, ale wiążących decyzji nie podjęto, a wkrótce – po błyskotliwych zwycięstwach Wehrmachtu na Zachodzie – pojawiły się nowe możliwości. Sprowadzenie w Karkonosze grup jenieckich uznawano wówczas za rozwiązanie nieodzowne dla dalszego prowadzenia prac, o czym otwarcie mówiono podczas zorganizowanej 23 VII 1941 r. we Wrocławiu narady poświęconej inwestycji¹³. Stała rozbudowa niemieckich sił zbrojnych i zakładów zbrojeniowych wykluczała zatrudnienie odpowiedniej liczby niemieckich pracowników.

Do budowy Drogi na Przełęcz Karkonoską użyto belgijskich żołnierzy wziętych do niewoli w maju 1940 r. Najpóźniej 10 VII 1940 r. do kwater przygotowanych na przełęczy przybyło komando robocze 328 (Stalag VIII A Görlitz) złożone z 250 Belgów¹⁴. Podobną liczbę belgijskich jeńców skierowano do przesieckiego „Leśnego

11 AP Wr., NPPŚ, sygn. 569, k. 3–9, 12a–13, 15, 17, 120, 127.

12 Ibidem, WSPŚ, sygn. 2342, k. 6–9.

13 Ibidem, NPPŚ, sygn. 569, k. 133.

14 W tym: Henri Bartier (nr obozowy 22388), Emile Deneef (22410), Pieter Smedts (20725), Marcel Pauwels (22476), Robert Haegeman, Albert Eggermont (22434), Daniel Derudder (22399), Lambert Creemers (22533), Julien De Donder (22407), Fernand Coffijn (22446), Maurice Bruggeman (22405), Hector van Campenhout. Zob. J. Bartier, *Belgische Kriegsgefangene in Spindelmühle, „Riesengebirgsheimat”* 2007, s. 16, <http://spindelmuehle.riesengebirgler.de/KG-1.htm> [dostęp: 17 IV 2020 r.]. Identyfikacja komanda: *Stalags VIII A, VIII C Forum*, <https://stalagviii-genealogie.xooit.eu/t276-KDO-328-le-15-12-1940-au-Spindlerpass.htm>; <https://stalagviii-genealogie.xooit.eu/t418-kdo-328-Chemische-Werke-Spindlerpass-kreis-Hirschb.htm> [dostęp: 17 IV 2020 r.].

Obozu" (*Waldlager*) – zapewne komando 374 ze Stalagu VIII A Görlitz¹⁵. Przybyli pracowali pod nadzorem wspomnianych już firm: Chemische Werke AG i Heinrich Plüschke, kierowano ich również do innych robót, w tym do odśnieżania dróg i pomocy w związku z organizowanymi w Szpindlerowym Młynie niemieckimi mistrzostwami w narciarstwie. Więcej wiadomo o grupie Belgów przebywających na Przełęczy Karkonoskiej, którzy – jak wynika z późniejszych przekazów – mieli być traktowani względnie przyzwoicie. Na początku 1941 r. Belgowie wrócili do kraju lub macierzystego stalagu¹⁶, a ich miejsce – na kilka miesięcy – zajęli Francuzi¹⁷. W sprawozdaniu z wizytacji placu budowy dokonanej 31 VII 1941 r. podano, że w dolnym „obozie” przetrzymywano 130 jeńców francuskich, a w górnym – 137. Tych ostatnich wspierało 61 czeskich robotników, ale ich statusu nie udało się wyjaśnić.

Po spektakularnym początku niemieckiego najazdu na ZSRR w lecie 1941 r. można było przymusić do pracy jeńców radzieckich masowo branych do niewoli na Wschodzie, ale władze III Rzeszy początkowo nie mogły się na to zdecydować¹⁸. Taka perspektywa nie budziła entuzjazmu także dolnośląskich decydentów, ponieważ generalnie uważano „Rosjan” (*Russen*) za element rasowo i ideologicznie obcy, a do tego mało wartościowy. W dokumentach z początku sierpnia pojawia się zresztą zastrzeżenie, by kierować czerwonoarmistów do położonego na uboczu „Leśnego Obozu”. Odpowiada to ogólnym wytycznym, które dopuszczały obecność jeńców radzieckich w grupach odseparowanych od niemieckiej ludności. Radca Waschow z jeleniogórskiego urzędu pracy stwierdził 1 VIII 1941 r., że pobyt „Rosjan” w rejonie przełęczy, ze względu na sąsiedztwo schronisk i wizyty turystów, nie jest dobrze widziany¹⁹. Zadziały uprzedzenia i wrogość, nie można jednocześnie wykluczyć, że na szczeblu regionalnym zdawano już sobie sprawę z dramatycznej kondycji czerwonoarmistów, których widok mógł razić Niemców wypoczywających w Karkonoszach. Niechęć cywilnych władz potęgowała zapowiedź, że „Rosjanie” zastąpią „pracowitych” jeńców francuskich. W miejsce 134 Francuzów z „Leśnego Obozu” firmy Plüschke wojskowi zamierzali przysłać tylko (!) 170 jeńców radzieckich, podczas gdy prowincjonalny radca budowlany Alfons Hiersemann domagał się 19 VIII 1941 r. – w ramach rekompensaty – 500 ludzi. Zbliżone oczekiwania

15 Zob. <https://stalagviii-genealogie.xooit.eu/t220-Kommandos.htm> [dostęp: 17 IV 2020 r.].

16 Więcej na temat Stalagu VIII A Görlitz zob. m.in.: J. Lusek, A. Goetze, *Stalag VIII A Görlitz. Historia – teraźniejszość – przyszłość*, „Łambinowicki Rocznik Muzealny” (dalej: ŁRM) 2011, t. 34, s. 27–45.

17 J. Richter, *Kriegsgefangene in Spindelmühle*, „Riesengebirgsheimat” 2007, s. 15, <http://spindelmuehle.riesengebirgler.de/KG.htm> [dostęp: 17 IV 2020 r.]; J. Bartier, *op.cit.*

18 Z ustaleń Rudolfa Kellera (*Sowjetische Kriegsgefangene im Deutschen Reich 1941/42. Behandlung und Arbeitseinsatz zwischen Vernichtungspolitik und kriegswirtschaftlichen Zwängen*, Göttingen 2011, s. 158–159) wynika, że na początku agresji na ZSRR władze III Rzeszy nie zakładały zatrudniania jeńców radzieckich na terenie Niemiec, co miało podłoże ideologiczne i rasowe. Dopiero w sierpniu zaczęto dopuszczać ściąganie ograniczonych liczbowo, odseparowanych komand roboczych złożonych z czerwonoarmistów.

19 AP Wr., NPPŚ, sygn. 569, k. 147–148.

wystąpiły w przypadku „obozu” firmy Chemische Werke AG, w którym można było przyjąć jakoby 450 jeńców²⁰. W źródłach nie wspominano o rozbudowie zespołów mieszkalnych, co z oczywistych względów musiałyby oznaczać wyraźne pogorszenie warunków lokalowych i sanitarnych dla nowych lokatorów. Władze wojskowe nie zaspokoiły jednak tych wygórowanych oczekiwań. Na listach komand roboczych Stalagu VIII C Sagan i Stalagu VIII A Görlitz sporządzonych w październiku 1941 r. znalazła się informacja, że na Przełęcz Karkonoskiej pracowało 200 jeńców, a firma Plüschke wykorzystywała przy budowie dróg w powiecie jeleniogórskim 250 jeńców Stalagu VIII C Sagan²¹.

Nie ma podstaw do twierdzenia, że radzieccy jeńcy skierowani do komand pracujących przy Drodze na Przełęcz Karkonoską mogli liczyć na lepsze traktowanie niż w innych obozach niemieckich, a surowy, górski klimat dodatkowo musiał oddziaływać negatywnie na ich zdrowie. Przewidziane dla nich baraki i pomieszczenia (w urzędzie celnym) były pierwotnie szykowane dla niemieckich i czeskich robotników, stąd zostały wyposażone w podstawowe instalacje. Nie oznacza to jednak, że panujące tam warunki sanitarne, mieszkaniowe i żywieniowe były dobre, na co wskazuje znaczna śmiertelność jeńców, do którego to tematu jeszcze wrócimy. Pojawił się m.in. tyfus plamisty, którego występowanie świadczy o złym stanie higienicznym, bakterie wywołujące zakażenie są bowiem przenoszone przez wszy i pchły. O poważnym zagrożeniu tą chorobą świadczą okólniki naczelnych władz wojskowych słane na przełomie lat 1941 i 1942 do jenieckich obozów podległych dowództwu VIII Okręgu Wojskowego we Wrocławiu, przewidujące separację zakażonych²².

Epidemia tyfusu plamistego dotarła do „Leśnego Obozu” najdalej pod koniec zimy 1942 r. Władze wojskowe wydały rozkaz jego zamknięcia i opróżnienia. Wnosił o to okręgowy lekarz wojskowy po zdiagnozowaniu drugiego przypadku choroby. Spodziewał się kolejnych zachorowań, miał jednocześnie dostrzegać trudności w zapewnieniu jeńcom opieki lekarskiej ze względu na peryferyjne położenie tegoż „obozu” oraz zły stan obiektów. Wiedzę na ten temat zawdzięczamy przedstawicielowi władz cywilnych (najpewniej radcy A. Hiersemannowi), który 13 III 1942 r. przyjechał zapoznać się z postępem prac i przy tej okazji dowiedział się o decyzji wrocławskiego dowództwa. W liście kierowanym do radcy ministerialnego dr Rudolfa Westmeyera nie krył irytacji i starał się przedstawić sytuację jeńców

20 Ibidem, k. 140. Wiesław Marczak (*Jeńcy radzieccy w niewoli Wehrmachtu na ziemiach polskich w latach 1941–1945*, Opole 1987, s. 88) wymienia grupę 500 jeńców radzieckich skierowanych do Przesieki z zadaniem budowy drogi, ale – podobnie jak we wcześniejszej publikacji (*Obozy hitlerowskie na ziemiach polskich 1939–1945. Informator encyklopedyczny*, Warszawa 1979, s. 410) – nie poddaje tych informacji weryfikacji. Na marginesie warto wspomnieć, że na 420 oddziałów roboczych znajdujących się na jego liście jedynie w 20 przypadkach znalazła się adnotacja, że jeńcy zostali skierowani do budowy dróg. Ta forma wykorzystania jenieckich komand nie była zatem szczególnie częsta.

21 AP Wr., Rejencja Wrocławska, sygn. I/16623: Kriegsgefangene, k. 44–47.

22 Ibidem, k. 100, 103, 105.

w możliwie najlepszym świetle. Twierdził, że „obóz” znajdował się „w nienagannym zupełnie stanie” (*in einem durchaus einwandfreien Zustand*), a wpisy do ksiąg obozowych miały jakoby potwierdzać jego ocenę. Uznał, że nie zawierają one wartych wspomnienia uwag, a na potwierdzenie tego przywołał poinspekcyjne zapisy typu: 2 XI 1941 r. komando robocze znajduje się „w zasługującym na uwagę dobrym porządku” (*in bemerkenswert. guter Ordnung*), 18 XI 1941 r. „wszystko w najlepszym porządku” (*alles in bester Ordnung*), 11 I 1942 r. „obóz zastany w porządku, bez podejrzenia tyfusu plamistego” (*Lager besichtigt in Ordnung, kein Fleckenfieber verdacht*) i 30 I 1942 r. „nic szczególnego” (*nicht besonders*). Radca budowlany deklarował chęć spotkania z przedstawicielem władz wojskowych kpt. Rehfeldem, który podpisał się pod decyzją o likwidacji obozu. Zamierzał ustalić, czy po wycofaniu przebywających tam jeńców wojennych i ponownej dezynfekcji baraków będzie można sprowadzić do nich nowe komando robocze²³.

Przywołany list należy odczytywać ostrożnie, ponieważ w świetle zbrodnicego traktowania jeńców radzieckich przez Wehrmacht potencjalnie humanitarne podejście jego wrocławskich przedstawicieli do przesieckiego komanda może budzić wątpliwości. Bardziej prawdopodobne, że urzędnik prowincjonalny wykazał się większą obojętnością na los jeńców trzymanyh zimą w trudnych warunkach karkonoskich bądź wojskowi lepiej rozumieli zagrożenie epidemiologiczne. Występujące problemy zdawały się nie robić większego wrażenia na radcy odpowiedzialnym za inwestycje drogowe, ponieważ w pierwszym rządzie zależało mu na ukończeniu inwestycji, decyzja władz wojskowych oddalała zaś osiągnięcie zakładanego celu. Interweniował zatem w Berlinie, by jeńcy możliwie szybko wrócili do „Leśnego Obozu” i kontynuowali pracę. Niejaką nerwowość urzędnika może „tłumaczyć” świadomość niepewnej przyszłości projektu, który w obliczu pierwszych porażek Wehrmachtu na Wschodzie i konieczności mobilizacji wszystkich rezerw dla wzmacniania militarnego potencjału III Rzeszy stawał się niewygodnym w danej chwili obciążeniem. Radca ministerialny Westmeyer starał się wprowadzić chronić inwestycję, ale jego możliwości były ograniczone. W piśmie z 16 III 1942 r. raczej nieprzypadkowo wyjaśniał, że przy budowie szosy karkonoskiej pracowali wyłącznie: czescy cywile, jeńcy radzieccy i zaawansowani wiekiem Niemcy²⁴, przez co chciał zapewne wykazać niewielki wpływ całego przedsięwzięcia na lokalny rynek pracy. Zagrożenie tyfusem i likwidacja obozu niosły tymczasem nowe komplikacje i hamowały realizację inwestycji.

Władze prowincji dolnośląskiej długo nie poddawały się i uparcie dążyły do zakończenia projektu. 23 VII 1941 r., miesiąc po agresji na ZSRR, zwołano do Wrocławia naradę, na której stwierdzono, że prace przy drugim odcinku dobiegają końca, stąd można było planować rozpoczęcie trzeciego, zamykającego całość, etapu budowy. Przedstawiciel Wehrmachtu kpt. Rehfeld miał wyrazić przy tej okazji

23 BA, sygn. R 4601/1814: Sudetenstraße – Spindlerpaß 1942, k. [4–5].

24 Ibidem, s. [1–2].

zdanie, że jego zwierzchnik jest zainteresowany otwarciem nowego karkonoskiego połączenia. Ocena wojska miała w tym czasie kluczowe znaczenie, ponieważ od jego decyzji zależało, czy projekt zostanie uznany za istotny w czasie wojny, zasługując tym samym na przydział sił i środków. Przy budowie szosy wykorzystywano pozyskiwany na miejscu – najpewniej przez jeńców – materiał skalny, dlatego kwestią zasadniczą były przydziały ludzi i żelaza, tj. części i narzędzi. O ile tych pierwszych, jak pamiętamy, nie odmawiano, o tyle przydziały żelaza kurczyły się. Oddaje to zmiana w narracji dowództwa VIII Okręgu Wojskowego. Nieznany bliżej generał, indagowany przez regionalne władze w sprawie poparcia projektu, uznał w sierpniu 1941 r., że jego zainteresowanie całym przedsięwzięciem idzie jedynie tak daleko, jak dalece żołnierz wykazuje zainteresowanie przydatną drogą. Dodawał zarazem, że szczególnego zainteresowania Drogą na Przełęcz Karkonoską nie ma, ponieważ nie wchodził w rachubę marsz przeciwko Protektoratowi Czech i Moraw, do czego mogłaby służyć wspomniana szosa²⁵. Ostatecznie też odmówił wsparcia w realizacji projektu.

Do zimy 1941/1942 dolnośląscy decydenci mogli za to liczyć na zrozumienie potężnego Fritza Todta²⁶, który do śmiertelnego wypadku lotniczego 8 II 1942 r. był m.in. ministrem uzbrojenia i amunicji Rzeszy (*Reichsminister für Bewaffnung und Munition*), generalnym inspektorem ds. wody i energii (*Generalinspektor für Wasser und Energie*) oraz szefem Organizacji Todt (*Organisation Todt*)²⁷. Starał się on kontynuować podjętą wcześniej rozbudowę niemieckich dróg i autostrad, jednak musiał się liczyć z narastającymi brakami, dlatego realizacja większości projektów została odłożona na okres „po wojnie”. Początkowo nie dotyczyło to opisywanej szosy, ponieważ do zakończenia jej budowy pozostał zaledwie kilkukilometrowy odcinek możliwy do wykonania w przeciągu roku, a korzyści wynikające ze skrócenia drogi przejazdu na osi Jelenia Góra–Vrchlabí były bezsprzeczne, co miało przynieść istotne oszczędności w zużyciu deficytowego paliwa. Na trasie z Jeleniej Góry do Szpindlerowego Młyna można było zredukować podróż o blisko 2/3 (z 90 do 35 km). Powyższe względy tłumaczy, dlaczego opisywaną inwestycję próbowano kontynuować wbrew ogólnym dyrektywom i bieżącym przeszkodom. Jej podstawą – jak wspomniano – była praca jeńców wojennych, którzy nie wymagali wielkich nakładów. W dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości zapadły jednak decyzje o przerwaniu nawet takich robót.

Przebieg likwidacji „Leśnego Obozu” w marcu 1942 r. i los przebywających w nim jeńców pozostają zasadniczo nieznane. Sama budowa szosy została jednak wstrzymana. Radca Westmeyer informował 19 III 1942 r. dolnośląskich decydentów, że minister Albert Speer, który przejął obowiązki Fritza Todta, nakazał zastopować inwestycję. Próbowano jeszcze wnosić o cofnięcie tej decyzji, ale nie przyniosło to jednoznacznego wyniku. Wprawdzie Speer dopuszczał w maju 1942 r. dokończenie

25 AP Wr., NPPŚ, sygn. 569, k. 131–133, 138–140.

26 Ibidem, k. 141.

27 Szerzej o karierze i pozycji Fritza Todta: F.W. Seidler, *Fritz Todt. Baumeister des Dritten Reiches*, Frankfurt am Main–Berlin 1988.

prac miejscowymi siłami (100 osób), jednak postulat Westmeyera dotyczący przysłania 300 jeńców wojennych pozostawił bez odpowiedzi. Wreszcie 4 VI 1942 r. minister wydał polecenie natychmiastowego wstrzymania wszelkich robót budowlanych i – pomimo interwencji gauleitera i nadprezydenta prowincji dolnośląskiej Karla Hankego – nie cofnął tej decyzji. Kolejne pisma nakazywały ograniczyć do niezbędnego minimum również prace utrzymaniowe. Do ich wykonywania przewidziano wyłącznie miejscowych, wysłużonych pracowników²⁸. Wydaje się, że od wiosny 1942 r. jeńcy wojenni nie byli już związani z tym przedsięwzięciem, a zespół baraków powyżej Przesieki – jak sugerują skąpe wzmianki źródłowe – doczekał się rozbiórki²⁹. Swoiste podsumowanie tych zdarzeń przyniosła burza 27/28 VII 1942 r. Rwące potoki wypłukały niezabezpieczone nawierzchnie, uszkodziły pobocza i nasypy, a niesiony przez wodę materiał skalny zasypał rowy odwadniające i przepusty. Niezbędne naprawy wymagały znacznego nakładu pracy, stąd czasowo skierowano do nich grupę kilkudziesięciu jeńców nieznanego pochodzenia, przebywających w rejonie południowokarkonoskim³⁰.

Z inwestycją i zatrudnieniem jeńców przy budowie Drogi na Przełęcz Karkonoską wiąże się również kwestia grobów jenieckich. Personalia jeńców pochowanych na „Leśnym Cmentarzu” (*Waldfriedhof*) w Borowicach możemy odtworzyć dzięki bazie danych «Мемориал», która – mimo pewnych niejednoznaczności – pozwala zestawiać listę 40 żołnierzy Armii Czerwonej³¹. Przy większości znajdziemy adnotację o pobycie w „Leśnym Obozie” firmy Plüschke w Przesiece (*Hain*) – komando robocze nr 25, lub na Przełęczy Karkonoskiej – komando robocze nr 13. Przedstawiona poniżej lista została zdominowana przez szeregowych jeńców (w wieku od 20 do 44 lat), a podane daty zgonów mieszczą się w cezurze czasowej od 26 X 1941 r. (komando 13) i 5 XI 1941 r. (komando 25) do 23 II 1942 r. (komando 25) i 14 V 1942 r. (komando 13), co potwierdza przedstawione wcześniej ustalenia dotyczące obecności jeńców radzieckich, zarazem wskazuje na ich nieco dłuższy pobyt na grzbiecie Karkonoszy. Lakoniczne informacje nie pozwalają określić przyczyny zgonu, a brak dokładnych statystyk obu komand utrudnia stwierdzenie poziomu śmiertelności, ale ten ostatni można ostrożnie szacować na przynajmniej 10%. Zestawienie na pewno nie jest przy tym pełne, ponieważ jeńców (alianckich) – powiązanych z Przełęczą Karkonoską i Bedřichovem – chowano również na tamtejszym cmentarzu³². Niepokoi nadto data ostatniego zgonu jeńca z komanda 25, choć to akurat tam stwierdzono w marcu 1942 r. zachorowania na tyfus płamisty. Część chorych mogła zatem umrzeć w trakcie lub po przeniesieniu w inne miejsce.

28 BA, sygn. R 4601/1814, s. [1–14].

29 Zdaje się to poświadczać pismo z 15 IX 1942 r. mówiące o robotnikach zatrudnionych przy rozbiórce obozu. Ibidem, s. [16–17].

30 Ibidem, s. [15–17]; J. Richter, *op.cit.*

31 Обобщенный банк данных «Мемориал», <http://obd-memorial.ru/html/> [dostęp: 17 IV 2020 r.].

32 J. Richter, *op.cit.*

Tabela 1. Lista zmarłych jeńców radzieckich wiązanych z budową Drogi na Przełęcz Karkonoską

Lp.	Nazwisko i imiona	Stopień	Numer obozowy	Data urodzenia	Data śmierci	Podległość	Pochówek
1	Afonin Afanasij Michajłowicz	szer.	27887	9 I 1921	28 I 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
2	Afonin Nikołaj Nikonowicz	szer.	27705	19 XII 1915	20 I 1942	Waldlager Plueschke	Waldfriedhof Hain
3	Akmaszow Aleksiej Michajłowicz	sierz. ?	27618	8 I 1918	30 XI 1941	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
4	Aleksiejew Fedor Aleksiejewicz	szer.	52444	18 XI 1912	31 XII 1941	Arbeitskommando 25 Hain Kr. Hirschberg	Waldfriedhof Hain
5	Batariewskij Wiktor Nikołajewicz	szer.	17151	10 X 1921	19 XII 1941	Arbeitskommando 13 Spindlerpass	Waldfriedhof Hain
6	Bulatow Anatolij Aleksandrowicz	szer.	52449	24 III 1912	12 II 1942	Waldlager Hain / Kommando 25 Hain	Waldfriedhof Hain
7	Charin Michaił Ingatiewicz	szer.	51592	1913	5 XI 1941	Kommando 25 Hain	Waldfriedhof Hain
8	Chłopkow Wasilij Aleksiejewicz	szer.	27582	15 II 1919	23 II 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
9	Czernomazow Wasilij Iwanowicz	szer.	27794	14 III 1916	2 I 1942	•	Hain Waldlager (albo Sagan)
10	Diegtiariew Grigorij	szer.	27788	24 XII 1912	24 I 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
11	Dobrin Wasilij Iwanowicz	szer.	51554	1915	19 I 1942	Kommando 25 Hain	Hain
12	Fiedorow Iwan Iwanowicz	szer.	27707	10 IV 1915	15 II 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
13	Gierasimow Siergiej Michajłowicz	szer.	52987	1 VI 1920	22 XII 1941	•	Hain (albo Stalag VIII E 308 Neuhammer)
14	Gominiuk Fieodosij Iwanowicz	szer.	7376	1919	12 I 1942	Arbeitskommando 13 Spindlerspass	Hain
15	Gonczarow Gordej Fedorowicz	szer.	55409	5 I 1898	25 XII 1941	Arbeitskommando 25 Hain	Waldfriedhof Hain
16	Grigoriew Nikołaj Iwanowicz	szer.	55484	6 I 1916	24 XII 1941	Waldlager Plueschke Arbeitskommando 25 Hain	Waldfriedhof Hain
17	Jermakow Aleksiej Leonowicz	szer.	27790	18 III 1918	25 I 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
18	Kaszkın Iwan Zacharowicz	szer.	27647	21 I 1920	21 II 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
19	Kibierdin German Dmitrijewicz	szer.	27654	26 XI 1920	14 XI 1941	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
20	Kidisjuk Platon Nestorowicz	szer.	7387	16 II 1915	1 V 1942	Arbeitskommando 13 Spindlerpass	Hain
21	Koriakin Iosif Stiepanowicz	szer.	51193	1913	11 I 1942	Kommando 25 Hain	Hain albo Sagan
22	Kudriaszow Nikołaj Iwanowicz	szer.	51199	24 XII 1921	15 XII 1941	Waldlager Plueschke Hain	Waldfriedhof Hain

Tabela 1 cd.

Lp.	Nazwisko i imiona	Stopień	Numer obozowy	Data urodzenia	Data śmierci	Podległość	Pochówek
23	Kudriawcew Wasilij Fedorowicz	szer.	55486	16 I 1898	03 II 1942	Arbeitskommando 25 Hain	Waldfriedhof Hain
24	Liubarec Andriej Jerofiejewicz	szer.	7386	1907	14 V 1942	Arbeitskommando 13 Spindlerpass	Hain
25	Macuchow Jakow Grigorjewicz	szer.	27709	19 XII 1914	28 I 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
26	Maksimir Michail Iwanowicz	•	7238	1913	10 II 1942	Arbeitskommando 13 Spindlerpass	Hain
27	Mielenkow Aleksandr Dmitrijewicz,	szer.	27712	10 II 1921	XII 1941	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
28	Mironow Grigorij Iwanowicz	szer.	27600	1910	22 XI 1941	Waldlager Plueschke / Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
30	Mrytłd Wasilij Iwanowicz	szer.	7299	28 XII 1912	26 X 1941	Arbeitskommando 13 Spindlerpass	Waldfriedhof Hain
31	Natow Iwan Wasiljewicz	szer.	7353	19 V 1915	09 XI 1941	Arbeitskommando 13 Spindlerpas	Waldfriedhof Hain
32	Okopin Iwan Grigorjewicz	szer.	17132	3 IX 1921	3 II 1942	Arbeitskommando 13 Spindlerpass	Hain
33	Petrike Michail Iljicz	szer.	19885	20 IV 1912	XI 1941	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
34	Prokofiew Iwan Fedorowicz	szer.	27592	17 VII 1920	2 II 1942	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
35	Puczkow Aleksiej Iwanowicz	szer.	51191	9 VII 1909	19 XI 1941	Kommando 25 Hain	Waldfriedhof Hain
36	Pustochin Aleksandr Charitonowicz	szer.	50942	25 X 1919	10 XI 1941	Kommando 25 Hain	Waldfriedhof Hain
37	Riewieliew Nikołaj Nikołajewicz	szer.	27754	2 II 1920	20 XI 1941	Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
38	Rybin Anatolij Michajłowicz	szer.	27658	24 X 1918	17 XII 1941	Waldlager Plueschke / Arbeitskommando 25 Spindlersstrasse	Waldfriedhof Hain
39	Sniegiriew Dmitrij Filippowicz	szer.	27846	5 XI 1919	20 I 1942	Waldlager Plueschke	Waldfriedhof Hain
40	Szuin Fedor Spiridonowicz	szer.	51159	19 II 1898	13 XI 1941	Kommando 68 Hirschberg – Zellwolle AG	Waldfriedhof Hain Baberhauser

Uwaga: Kropka w tabeli oznacza brak danych.

Na podstawie: *Cmentarz więźniów niemieckiego obozu w Borowicach – jeńców wojennych różnych narodowości i robotników przymusowych z Polski, budowniczych Drogi Sudeckiej, zmarłych i zamordowanych w latach 1939–1945 przez niemieckich strażników*, <http://www.borowice.pl/cmentarzyk/>; Обобщенный банк данных «Мемориал», <http://obd-memorial.ru/html/> [dostęp: 17 IV 2020 r.].

Przywołane źródła niemieckie nie potwierdzają zatrudnienia polskich robotników przymusowych przy stawianiu baraków „Obozu Leśnego” (ukończonego w październiku 1939 r.)³³, nie wspominają też o setce sosnowiczian, będzinian i olkuszian

33 Z zestawienia pracowników zatrudnionych 22 VII 1939 r. przy śląskich inwestycjach drogowych wynika, że krótko przed wybuchem wojny do prac na odcinku Przesieka–Borowice skierowano 291 osób

pracujących w 1940 r. przy budowie szosy karkonoskiej, tym bardziej o funkcjonowaniu cywilnego obozu (powiązanego z inwestycją) do 1943 r., a jenieckiego ponoć nawet dłużej, o czym pisał Zbigniew Bartkowski w opracowaniu poświęconym robotnikom i jeńcom wojennym przebywającym na terenie powiatu jeleniogórskiego w okresie II wojny światowej³⁴. Udział Polaków w budowie szosy karkonoskiej w 1940 r. zdają się za to potwierdzać dwie relacje prasowe z 1972 r. W obu wspomina się grupę chorzowian skierowanych do „Leśnego Obozu”, którzy mieli się tam zetknąć z jeńcami francuskimi i radzieckimi³⁵. Deficyt materiałów archiwalnych wyklucza – obecnie – weryfikację tych informacji.

Niezależnie od szeregu pytań i wątpliwości niedokończona Droga na Przełęcz Karkonoską skrywa tragedię osób przymuszonych do jej budowy i w żaden sposób nie podważa tego próba uporządkowania i weryfikacji powojennych przekazów na jej temat. Należy sfalsyfikować przypuszczenia polskich autorów, jakoby na cmentarzu w Borowicach i w nieodkrytych grobach spoczywały prochy kilkuset jeńców wojennych różnej narodowości. Jednakże typowa dla powojennych opisów przesada – powtarzana we współczesnych narracjach – nie niweluje faktu, że w wyniku powojennych ekshumacji odkryto w tym miejscu szczątki ludzkie i elementy żołnierskiego wyposażenia, w tym obozowe identyfikatory świętoszowskiego Stalagu 308/VIII E Neuhammer, z którego pochodziła najwyraźniej część jeńców zmarłych w związku z realizacją projektu drogowego³⁶. Na uporządkowanym cmentarzyku usypano 38 mogił – ta liczba jest zapewne bliższa prawdy w określeniu skali zgonów w związku z budową szosy karkonoskiej niż trzycyfrowe liczby jeńców zmarłych i/lub zamordowanych³⁷. Wypada dodać, że staraniem lokalnej społeczności wspo-

(w większości *tschechische und polnische Flüchtlinge*, a na Przełęcz Karkonoską – 175 (145 *Tschechen* und 25 *Reichsdeutsche*). R 4601/465: Maßnahmen zur Hebung des Fremdenverkehrs, Grenzlandhilfe in den Ländern und Provinzen: Schlesien 1938–1940, bp. Jest to jedyna wzmianka, zachowana w dokumentach niemieckich, sugerująca udział polskich robotników, trudno przy tym stwierdzić, co kryje się pod określeniem „polskich uciekinierów” przed 1 IX 1939 r. Mogło chodzić o przedstawicieli mniejszości niemieckiej, opuszczających Polskę w przededniu wojny, względnie o osoby polskiego pochodzenia zmuszone do poszukiwania zarobku w Niemczech i sklasyfikowane statystycznie jako „uciekierzy”. Zastanawiające jest rozróżnienie „czeskich uciekinierów” i „Czechów”. Udział czeskich robotników był zresztą stale podnoszony w źródłach. Pracowali oni w rejonie Przełęczy Karkonoskiej, zasadniczo w granicach tzw. Kraju Sudeckiego (do 1938 r. Czechosłowacji). AP Wr., NPPŚ, sygn. 569, k. 111.

34 Z. Bartkowski, *op.cit.*, s. 106–109.

35 T. Nowak, *Droga Sudecka*, „Panorama” 21 V 1972, s. 4; W. Borucki, *Jeszcze o „Sudeckiej Drodze”*, „Panorama” 25 VI 1972, s. 4.

36 Szerzej o Stalagu 308 (VIII E) i dramatycznych warunkach, w jakich trzymano tam jeńców radzieckich, zob. m.in.: J. Horyń, *Historia obozów jenieckich w Świętoszowie*, Świętoszów 2004; P. Stanek, J. Terpińska-Greszczyszyn, *W cieniu „wielkiej ucieczki”. Kompleks obozów jenieckich Sagan (1939–1945)*, ŁRM 2011, t. 34, s. 135–138.

37 Przykładowo: Z. Bartkowski, *op.cit.*, s. 106–109; *Cmentarz więźniów niemieckiego obozu w Borowicach – jeńców wojennych różnych narodowości i robotników przymusowych z Polski, budowniczych Drogi Sudeckiej, zmarłych i zamordowanych w latach 1939–1945 przez niemieckich strażników*, <http://www.borowice.pl/cmentarzyk/>; *Cmentarz więźniów obozu pracy nad Przesieką*, <http://www.przesieka.pl/cmentarz.html> [dostęp: 17 IV 2020 r.].

mniany cmentarz został w 2007 r. odnowiony i nadal przyciąga uwagę turystów odwiedzających tę część Karkonoszy³⁸. Mogą oni korzystać jedynie z początkowego odcinka szosy. Postulat wyrażony w 1972 r. przez Andrzeja Kańskiego, który uznał, że „dokończenie budowy [drogi – T.P.] byłoby najlepszym pomnikiem i hołdem złożonym nieszczęśliwym jeńcom”³⁹, nie został spełniony.

The employment of Belgian, French and Soviet prisoners of war to build the Karkonosze Pass Road (Spindlerpaßstraße) 1940–1942 (Summary)

The German authorities commenced construction of the Karkonosze Pass Road, presently called Borowicka Road, or – mistakenly – referred to as the Sudetes Road (Sudetenstraße), shortly before the outbreak of the Second World War, when the Third Reich was running short of the domestic workforce. The investment – crucial from the point of view of the decision-makers in Lower Silesia – was not suspended thanks to bringing POW working units (commandos) to the Karkonosze Mountains. They were accommodated in barracks put up in the Karkonosze Pass and in the so-called Forest Camp above Przesieka. In mid-1940, there were Belgian POWs who were placed there, replaced at the beginning of 1941 by the French, replaced in turn by Soviet POWs in August 1941. The works were stopped in the first half of 1942 and the Road was not completed.

The civilian authorities who supervised the construction of the road were disappointed with the decision of the Headquarters of the VIII Military District to have Soviet POWs sent to build the Karkonosze Road, as they were perceived to be of worse quality workers than the Belgian and the French. In March 1942, cases of typhoid fever occurred in the Forest Camp, which led to closing it down. The civilian decision-makers tried in vain to have the decision withdrawn, since the completion of the project was of top priority for them. There were working units subjected to the following stalags: VIII A Görlitz, VIII C Sagan and 308 / VIII E Neuhammer, whose POWs were employed for the construction of the Road. The available sources have allowed refuting the claims put forward by some Polish authors that there are ashes of a few hundred prisoners of war to be found in some unrevealed graves in the cemetery in Borowice.

38 *Cmentarz więźniów niemieckiego obozu w Borowicach...*

39 A. Kański, *op.cit.*

Einsatz von belgischen, französischen und sowjetischen Kriegsgefangenen beim Bau der Spindlerpaßstraße (Droga na Przełęcz Karkonoską) 1940–1942 (Zusammenfassung)

Die Deutschen begannen mit dem Bau der Spindlerpaßstraße, die heute als Droga Borowicka oder – fälschlicherweise – als Droga Sudecka (Sudetenstraße) bezeichnet wird, kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs, als es dem Dritten Reich zunehmend an einheimischen Arbeitskräften mangelte. Die aus der Sicht der niederschlesischen Entscheidungsträger wichtige Investition musste nicht gestoppt werden, nachdem es gelang, Arbeitskommandos von Kriegsgefangenen ins Riesengebirge zu holen, wo sie in am Spindlerpaß und im sog. Waldlager oberhalb von Hain (Przesieka) errichteten Baracken einquartiert wurden. So gab es dort ab Mitte 1940 zunächst belgische Kriegsgefangene, die Anfang 1941 durch Franzosen und diese schließlich im August 1941 durch sowjetische Kriegsgefangene ersetzt wurden. Die Arbeiten wurden in der ersten Hälfte des Jahres 1942 eingestellt und nie beendet.

Die zivilen Behörden, die den Bau der Straße beaufsichtigten, akzeptierten nur widerwillig die Entscheidung des Kommandos des 8. Wehrkreises, sowjetische Kriegsgefangene, die als schlechter angesehen wurden als Belgier und Franzosen, zum Bau der Riesengebirgsstraße zu schicken. Im März 1942 wurden im „Waldlager“ Fälle von Typhus festgestellt, was zu seiner Schließung führte. Die zivilen Entscheidungsträger versuchten erfolglos, diese Entscheidung rückgängig zu machen, da ihre Priorität darin bestand, das Projekt abzuschließen. Beim Bau der Riesengebirgsstraße waren Arbeitskommandos eingesetzt, die den Stalags VIII A Görlitz, VIII C Sagan und 308 / VIII E Neuhammer unterstellt waren. Anhand verfügbarer Quellen konnten Behauptungen polnischer Autoren, wonach mehrere hundert Kriegsgefangene auf dem Friedhof in Borowice und in unentdeckten Gräbern bestattet worden seien, falsifiziert werden.