

tadeusz OPIEKA

**KONSPIRACJA I RUCH OPORU
NA LOTNISKU W DĘBLINIE
1939-1944**

*Pamięci
dęblińskich żołnierzy AK,
cywilów i lotników*

tadeusz OPIEKA

KONSPIRACJA I RUCH OPORU NA LOTNISKU W DĘBLINIE 1939-1944



Wydawnictwo Muzeum Sił Powietrznych
Dęblin 2020 r.

Wydawca: Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie
08-530 Dęblin, ul. Lotników Polskich 1
www.muzeumsp.pl

Autor: Tadeusz Opieka
Dobór tekstów i zdjęć: Tadeusz Opieka
Pomoc merytoryczna: Paweł Pawłowski
Korekta i indeks: Dorota Hałatiuk

Projekt i skład: Robert Gretzyngier
Komputerowe przygotowanie tekstu: Marta Kaniewska
Komputerowa obróbka fotografii: Karolina Pardo-Dybcio, Kamil Mięzałski

W publikacji wykorzystano zdjęcia i materiały archiwalne ze zbiorów:
Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie (MSP), dr Tomasza J. Kopańskiego (TJK), Mariusza Kłosa (MK), Małgorzaty Iwaniec (MI), Grażyny Szczepańskiej (GSz), Krzysztofa Haase (KH), Andrzeja Kusyka (AK), Stanisława Bednarskiego (SB), Andrzeja Glassa (AG), Roberta Gretzyngiera (RG), Marii Wieczorek (MW), Andrzeja Cieśli (AC), Witolda Sroki (WS), Ryszarda Miazgi (RM), Czesława Gagajka (CzG) oraz zdjęcia własne autora (tO).



© Wydawnictwo Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie
Wydanie I, Dęblin- 2020 r.
ISBN 978- 83-66042-04-9

Wszelkie prawa, w tym wydawcy i autorów, zastrzeżone. Jakiegokolwiek dalsze rozpowszechnianie treści i innych części wydawnictwa bez zgody wydawcy i autorów zabronione.

Spis treści

Wprowadzenie.	7
Od Autora	9
1 100 lat lotniczej tradycji Dębłina	11
2 „Piknik lotniczy”	37
3 Zamiast wstępu	43
4 A więc wojna.	47
5 Pierwsze ofiary wojny w Dęblinie	67
6 Przeciwlotnicza obrona Dębłina.	87
7 Czarne dni okupacji.	103
8 Praca w warsztacie na lotnisku w Dęblinie.	121
9 Nieprawdopodobne spotkanie na robotach przymusowych w Rzeszy	131
10 Sabotaż, wywiad, zdobywanie broni	135
11 Udział dębłiniaków w odkrywaniu tajemnicy V-1 i V-2	141
12 Wielka wsypa	147
13 Spowodowane katastrofy lotnicze.	151
14 Oddział Lotniczy „Pekin”.	155
15 Tajny lotniskowy „Biuletyn Informacyjny”.	163
16 Działalność wywiadowcza na lotnisku w Ułężu	165
17 Ostatnia rozgrywka z okupantami – wyzwolenie lotniska	171
18 Wyzwalanie Dębłina – nalot rosyjskich samolotów na Dęblin	173
19 Akcja „Burza” – kryptonim „Ocalić Dęblin”	177

20	Atak czołgów na Dęblin	179
21	Walka o wyzwolenie Ireny i twierdzy	181
22	Walka o stację	183
23	Młodzieńcza artyleryjska fantazja	189
24	Wkroczenie do Dęblina żołnierzy Dywizji Kościuszkowskiej	191
25	Forsowanie Wisły	193
26	W wyzwolonym Dęblinie	195
27	Pierwsze dni po ruszeniu frontu za Wisłę	199
28	Odrodzenie Szkoły Orłąt	207
	Bibliografia	227
	Indeks nazwisk	231

Wprowadzenie

W Ibus volupti oreusandit quod magnis soluptiae. Od mollore peliquis nimperum venet harum eaquas dus doloreh endandi ut et la dolor min rest, cor abore quosser feratus.

Igendandist, que sequas doluptio. Nem necum, tentia volore optate voluptit aut alictust et molentes molo eum fugiae sum solorum est isim int audisim aximi, optam vent et quis molore, quunt dolor sitatin endus doluptatus ilit dust etum que coreptiae seque nonsequas eum unde cullenditae vel et quos conest volorro eos et ut quo omnis solorru mquaerio tem nimincitata earum doluptaquiam im que veniet dolore sunt voluptis ex ent velessequis ut et, quae dolore sim ratus ut alia id eossinvent as anis dolupta nostinvel ium experae nes repudanis seque magnienis dolorestem eos reperiant quis aut alit hil enis ex eicae con exereperunt incitiis doluptur, suntotas ut et, ametus.

Pa peraerrovita venectaturia volupta eprovit et vellaboris exernat everion secessi tatur? Tatus et am hil impel minvele nienihit, unt quis erit faccabores recume nonsedit dolestem expelesed et, sum nonse sam essequi sum accus dolum quat liquam quam veraessimus vollanimaxim fuga. Itam ut quatio doluptasi atur? Qui non expel il es re perro volor sum re imilla a dendaepero occabori volore nost qui consenecusam quia quunt.

Igenis moluptas que volorumque vid min et fugitiossus re, optiata quost, soluptatur, simus ut offictem non consequament ommos aspellor sum repersp ediaturem faceritae cum soluptur sinum quissimin por audici autas et es-simpor sunt a imus delisqui invelecus.

Od Autora

Warto mieć nadzieję, że to co napisałem w tej książce kogoś zainteresuje. Obiecuję, że Ci, którzy sięgną po niniejsze opracowanie poznają niektóre ważne wydarzenia, jakie rozegrały się na lotnisku w Dęblinie w latach hitlerowskiej okupacji.

Opisałem jeszcze kilka faktów, jakie miały miejsce w Dęblinie i na lotnisku przed wybuchem wojny. Pokazałem jak wyglądało wyzwolenie Dęblina i jak toczyło się codzienne życie w Dęblinie tuż po wkroczeniu wojsk Armii Czerwonej i żołnierzy 1 Dywizji Kościuszkowskiej. Osobny rozdział poświęciłem odrodzeniu Szkoły Orłąt po wyzwoleniu terenów Polski w 1945 roku.

Nie jestem lotnikiem, jestem cywilem, nie pretenduję do tytułu znawcy historii lotnictwa i mogłem popełnić jakieś błędy w opisie parametrów technicznych samolotów czy w opisie zdjęć, za co przepraszam.

Przygotowując się do napisania tej książki spotykałem się ze starszymi mieszkańcami Dęblina, rozmawiałem o przebiegu II wojny światowej na naszym terenie, robiłem notatki. Wertowałem archiwa IPN, czytałem niezbyt bogatą literaturę związaną z dęblińskim lotniskiem w czasach kampanii wrześniowej i okupacji.

Z uwagi na olbrzymią wartość dokumentalną zdecydowałem się zamieścić fragmenty książek, w których autorzy opisywali z autopsji swoje wojenne i zaraz po wojenne spotkania z Dęblinem i ze Szkołą Orłąt. Chciałem utrwalić te wydarzenia, zwłaszcza, że często opisują miejsca, których już nie ma i ludzi, którzy odeszli. Bogaty materiał unikatowych często zdjęć udostępniło ze swych archiwów Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Jest to szczególnie ważne bowiem „jedno zdjęcie mówi więcej niż tysiąc słów”. Zdjęcia to wizualna uczta.

Znani pasjonaci lotnictwa, propagatorzy i kolekcjonerzy łaskawie zdecydowali się udostępnić swe zbiory zdjęć szerszej publiczności i podzielić się nimi z czytelnikami. Gorące, serdeczne podziękowania zechcą przyjąć dr Tomasz J. Kopański, inż. Andrzej Glass i miłośnik historii Dęblina inż. Mariusz Kłos.

Dziękuję Pani Marii Wieczorek za udostępnienie zdjęć przedwojennych oficerów lotnictwa z albumu jej ojca Jana Ledwonia.

Osobne podziękowania należą się Panu Pawłowi Pawłowskiemu dyrektorowi Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, który był inicjatorem tej publikacji. Bez nieustannych zachęt, konsultacji, pomocy w gromadzeniu dokumentacji i zdjęć, bez stałego dopingu i wsparcia nigdy nie powstałaby ta książka.

Nie sposób podziękować wszystkim za ich nieocenioną pomoc przy powstawaniu tej książki. Gorące podziękowania składam pracownikom Muzeum Sił Powietrznych Macinowi Arbusowi, Karolinie Pardo-Dybcio i Jackowi Zagożdżonowi.

Serdecznie dziękuję za złożone relacje, za niekończące się godziny ciekawych rozmów bezpośrednich i telefonicznych ze Stanisławem Wiakiem, Arturem Filipkiem i Tadeuszem Gowinem. Dziękuję Hani i Witkowi Sroka, którzy podzielili się osobistymi wspomnieniami, zdjęciami i pamiątkami rodzinnymi przyczyniając się do wzbogacenia tej publikacji.

Dla pełniejszego obrazu okupacyjnego życia w Dęblinie skorzystałem ze wspomnień Bronisława Piskorskiego, Kazimierza Gruszeckiego, Klemensa Kurzypa i Stanisława Majsterka, za co dziękuję.

Niniejsza książka powstała dzięki zaangażowaniu i pomocy kilku osób m.in. Grażyny Szczepańskiej, Zbyszka Kasprzaka, Krzysztofa Grabania, Krzysztofa Piskorskiego, Andrzeja Marciniuka, Andrzeja Cieśli, Zbyszka Dzido, Sławka Kłosa, Jacka Kamoli, Andrzeja Kusyka, Marcina Pawłowskiego i Krzysztofa Chodkiewicza.

Pomocy w skanowaniu zdjęć i dokumentów oraz ustawienia ich w odpowiednie foldery udzielił mi Kamil Miężalski.

Cały koszmar przepisywania, porządkowania, dobierania czcionek i wzorów pism, nadania przejrzystego kształtu książce wzięła na siebie nieoceniona, cierpliwa i zawsze uśmiechnięta, komputerowa czarodziejka Marta Kaniewska.

Dziękuję wszystkim autorom książek i wspomnień, z których do napisania tej książki korzystałem.

Wszystkim serdeczne dzięki.

tadeusz Opieka

I 100 lat lotniczej tradycji Dęblina

PIERWSZE STAKI POWIETRZNE NAD DĘBLINEM

W 1914 roku przed wybuchem I wojny światowej Iwangorod-Dęblin był pod zaborem rosyjskim. Na wypadek wojny, w Sztabie Generalnym planowano utworzenie **fortecznych oddziałów lotniczych** w składzie 9 pilotów i 8 samolotów, m.in. przy Twierdzy Iwangorod. Na początku lipca 1914 roku wydzielono **14 kompanię balonów obserwacyjnych** i skierowano ją do Twierdzy Dęblin.

Kompanie balonowe¹ liczyły ponad 150 żołnierzy obsługujących dwa posterunki obserwacyjne. Na każdym posterunku znajdowały się 2 balony na uwięzi, z których jeden traktowany był jako rezerwowo.

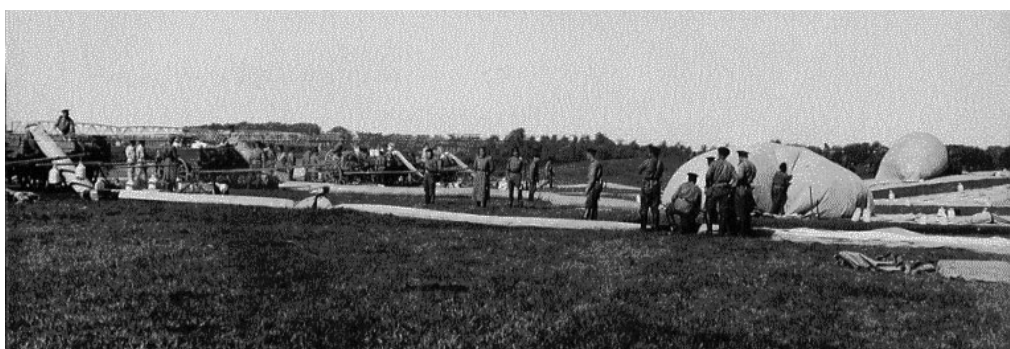
SKĄD NAZWA BALONNA?

Balony na uwięzi przebywały na najwyższym wzniesieniu w pobliżu Twierdzy, na wałach południowej reduty, przez niespełna dwanaście miesięcy tj. do czasu opuszczenia wojsk rosyjskich z rejonu Dęblina.

1 Kompania balonów obserwacyjnych liczyła 6 oficerów-obszatorów oraz ok. 180 podoficerów i szeregowych. Posiadała dwie kuliste powłoki balonowe (jedna był zapasowa), dwie dźwigarki, połowy agregat do wytwarzania wodoru oraz stosowny tabor samochodowy. W okresie wojny pozycyjnej balony wznoszono z reguły w odległości 6-7 km za pierwszą linię frontu, podczas operacji przełamania – ok. 3 km. Obserwatorzy wyposażeni byli w silne przyrządy optyczne oraz mieli stałą telefoniczną łączność z ziemią. Zestrzelenie balonu powodowało, że dowództwa dywizji i korpusów oraz zgrupowania ciężkiej artylerii od razu „ślepy”; przerwa w ciągłości obserwacji z reguły wynosiła kilka godzin, tyle potrzebowano czasu, aby napełnić wodorem i wznieść nowy balon. Przez całą wojnę wszystkie balony (zarówno obserwacyjne, jak i zaporowe) napełniane były wodorem (z butli lub z agregatów polowych). Dopiero w 1918 r. zarówno we Francji, jak i w Niemczech podjęto próby napełniania balonów tanim i łatwym w wytwarzaniu, w dodatku niepalnym, helem. Do czasu podpisania rozejmu nie zdążono jednak wprowadzić tego pomysłu do szerszej praktyki.



Balon obserwacyjny przygotowany do działań zwiadowczych z oficerem-obszawatorem w koszu. (MSP)



Balonna 1914 r. (MSP)

W tym czasie oprócz służby obserwacyjnej, nakierowywania – fortecznej artylerii na pozycje niemieckie zlokalizowane na drugim brzegu Wisły, zaczęto budować polowe lądowisko między wsią Masów a osadą Irena. Startowały z niego samoloty obserwacyjne.

Po odejściu Rosjan lotnisko to wykorzystywali Niemcy. Od maja 1920 roku przez kilka miesięcy stacjonowała i szkoliła pilotów Francuska Szkoła Lotnicza, przeniesiona w początkach sierpnia 1920 roku do Bydgoszczy, ponieważ w kierunku Dębłina szybko przemieszczały się wojska bolszewickie.



14 Kompania Aeronautyczna przeprowa się przez Wisłę w rejonie Borowej - 1914 r.

Miejscowa ludność z dużym zainteresowaniem obserwowała, co dzieje się na lotnisku. Największe emocje budziły wiszące nad redutą balony.

W rezultacie mieszkańcy zamiast oficjalnej nazwy reduta im. gen. Zajączka, mówili potocznie **fort Balonna**. Nazwa ta przetrwała do dziś.

I WOJNA ŚWIATOWA – DWIE BITWY POD DĘBLINEM

W sierpniu 1914 roku wybuchła I wojna światowa.

We wrześniu 1914 roku wojska niemieckie i austro-węgierskie zaatakowały tereny Królestwa Polskiego. Niemcy szybko podeszli aż pod Dęblin. 26 września 1914 roku zaczęli ostrzeliwanie Twierdzy.

W czasie obrony Twierdzy wyróżniła się załoga 14 kompanii balonowej. Oficerowie-obszatorzy umieszczeni w koszach balonowych przez lunety obserwowali przedpole frontowe i skutecznie kierowali ogniem ciężkiej artylerii fortecznej, która celnie biła w stanowiska niemieckie za Wisłą. Nakierowywali ogień artylerii na niemieckie baterie, które ostrzeliwały most kolejowo-drogowy na Wiśle i doprowadzili do zniszczenia armat niemieckich.

Obserwacje prowadzili do 19 października 1914 roku, aż do odstąpienia wojsk niemieckich od oblężonej Twierdzy. W tym czasie między wsią Masów a Ireną urządzono pole wzlotów dla samolotów rosyjskiego oddziału lotniczego. **Samoloty Nieuport IV** dwumiejscowe jednopłatowce prowa-

dziły loty rozpoznawcze na kierunku natarcia sił austro-węgierskich w okolicach Chełma i Lublina.

Działania wojenne w okolicach Dębina wznowiono latem 1915 roku. 4 sierpnia 1915 roku wojska niemieckie wkroczyły do opuszczonej przez Rosjan Twierdzy Dęblin.

Lotnisko odegrało incydentalną rolę w wojnie z bolszewikami 1920 r. 16 sierpnia 3. Eskadra Wywiadowcza, podporządkowana dowództwu 4. Armii, przebazowana została z lotniska w Klikawie pod Lublinem do Dębina. Natychmiast podjęła loty rozpoznawcze i łącznikowe dostarczając informacji o tempie odwrotu oddziałów bolszewickich w wyniku podjętej znanu Wierprza, kontrofensywy wojsk polskich.

Eskadra działała siłą trzech samolotów Breguet XIV A2 przeprowadzając loty szturmowe do rozpraszania cofającego się przeciwnika wykorzystując zarówno bomby jak i karabiny maszynowe.

W dniu 19 sierpnia 1920 r. eskadra została przeniesiona na wschód, do Mińska Mazowieckiego.

BUDOWA I DZIAŁALNOŚĆ „SZKOŁY ORLĄT”

Od 1921 roku zgodnie z ustaleniami MS Wojskowych RP rozpoczęto tworzenie i budowę Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Tu powstał jeden z najnowocześniejszych Portów Lotniczych. Budowano Centralne Warsztaty Lotnicze



Budowa warsztatów lotniczych – 1924 r. (MK).

i potężne żelbetowe hale zaadaptowane później na Dział Nauk.

Do 1927 roku wybudowano i urządzono: warsztaty, pralnie, łaźnie, kancelarie, wartownie, budynki koszarowe. Wykonano instalacje elektryczne i wodociągowe. Odbudowano z przeznaczeniem na oficerskie kasyno Pałac Jabłonowskich. W kwietniu 1927 roku przebazowano do Dęblińskich z Grudziądza Oficerską Szkołę Lotnictwa. Rozpoczęto szkolenie obserwatorów oraz organizowano kursy pilotażu dla absolwentów szkoły.

W 1929 roku przekształcono dotychczasową OSŁ w trzyletnią Szkołę Podchorążych Lotnictwa.

Jednym z najbardziej znanych instruktorów Szkoły był porucznik Franciszek Żwirko, który w styczniu 1932 roku, objął stanowisko szefa wyszkolenia.

W końcu sierpnia 1932 roku, zwyciężył wraz z mechanikiem inż. Stanisławem Wigurą w największych i najważniejszych zawodach lotniczych w Challenge'u dookoła Europy.

Niestety nie było im dane długo cieszyć się zwycięstwem, bowiem 9 dni po triumfie, zginęli zaszczytną śmiercią lotnika na zboczu Kościelca pod Cierlickiem w Czechach.

Hangar nr 5, w którym por. Żwirko przechowywał swoje samoloty RWD-5 i RWD-7, do wojny nazywano hangarem Żwirki. Sukces ten powtórzył w 1934 roku kpt. Jerzy Bajan późniejszy komendant SPL.

Międzywojenna działalność szkoleniowa dęblińskiej szkoły to około tysięcy absolwentów – oficerów lotnictwa.



Konstruktor lotniczy inż. Stanisław Wigura i pilot por. Franciszek Żwirko, 1930 r. /ze zbiorów Centralnej Biblioteki Wojskowej/

LOTNISKOWE BUDOWLE



Port lotniczy i hangary szkoły lotniczej. (MSP). Na pierwszym planie - dwupłatowiec szkolny Henriot HD-14 (MSP).



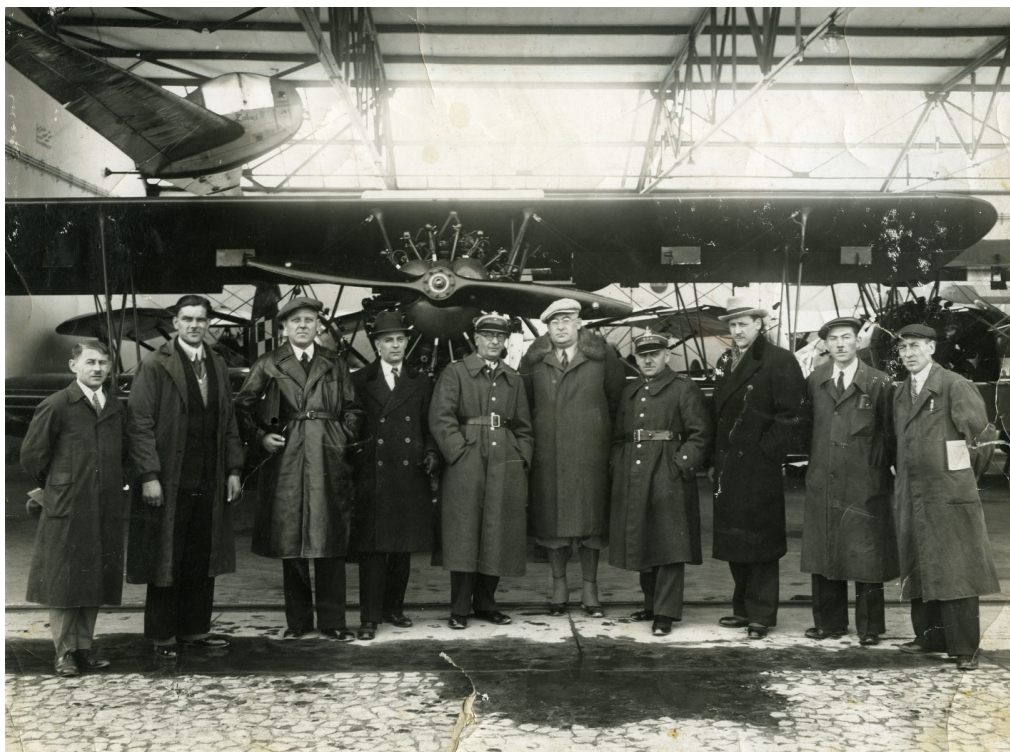
Komenda i pracownicy Głównej Składnicy Lotniczej. (tO)



Pracownicy Głównej Składnicy Lotniczej - Wigilia 1929 r. (ZK)



Pracownicy cywilni GSL przed magazynem z rampą kolejową. W środku zdjęcia siedzi komendant mjr Adam Sheybal 20.11.1937 r. (ZK)



Komendant GSL mjr Adam Sheybal w otoczeniu majstrów. Drugi z lewej Jan Pisarski - instruktor silnikowy ze Żdźzar, pierwszy z prawej - mistrz Kowalski z Mierzwiączki. (MSP)



Budynki Działu Nauk Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. (MSP)



Dział Nauk OSL. (MSP)



Dział Nauk, plac apelowy z lejem po bombie. (MSP)



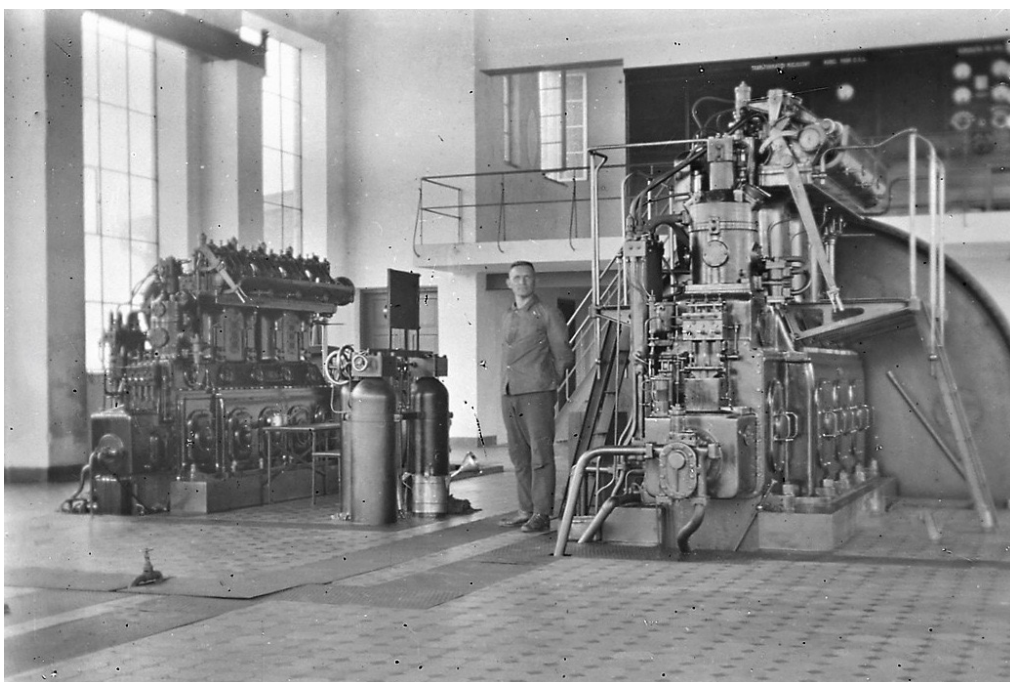
Budynki Szkoły Podchorążych Lotnictwa w obiektywie niemieckiego fotografa. (RM)



Wille dla instruktorów komendy szkoły i CWOL-1. (MSP)



Budynek lotniczej elektrowni. (MSP)



Lotniskowa elektrownia. (MSP)



Lotniskowa wieża ciśni. (MSP)

Z HISTORII SZKOŁY POCHORAŻYCH LOTNICTWA



Uroczysta zbiórka OSŁ na dęblińskim rynku w 1927 r. (GSz)



Kasyno podoficerskie (w lewym rogu pod boazerią siedzi plut. Zygmunt Selterneich).
(MSP)



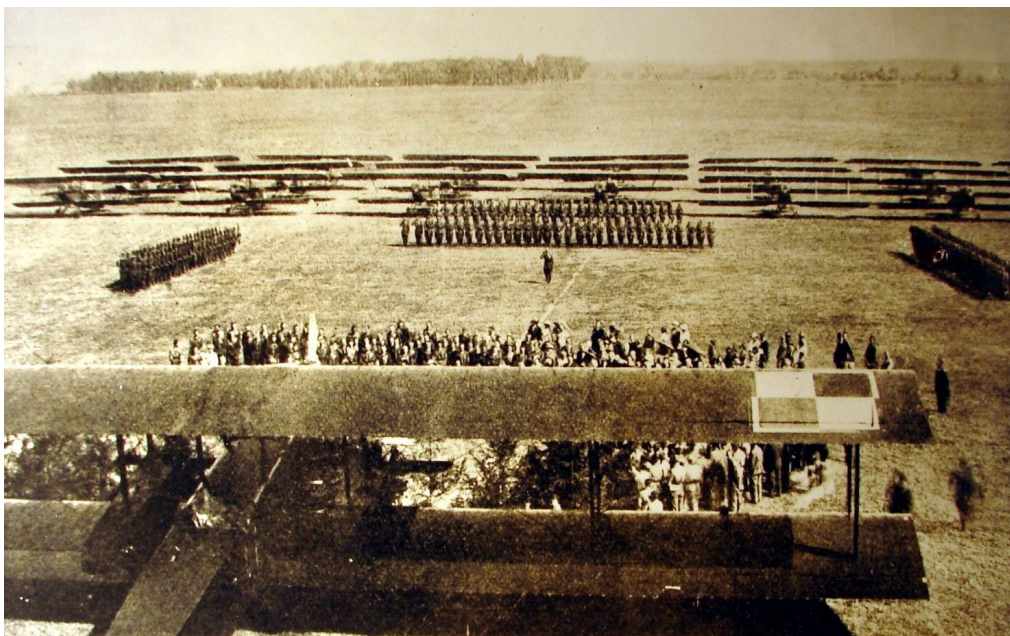
Maszerują podchorążowie PSL
Dęblin (teren garnizonu).
15.08.1929r.

Maszerują podchorążowie PSL, Dęblin (teren garnizonu), 15 sierpnia 1929 r. (MK)

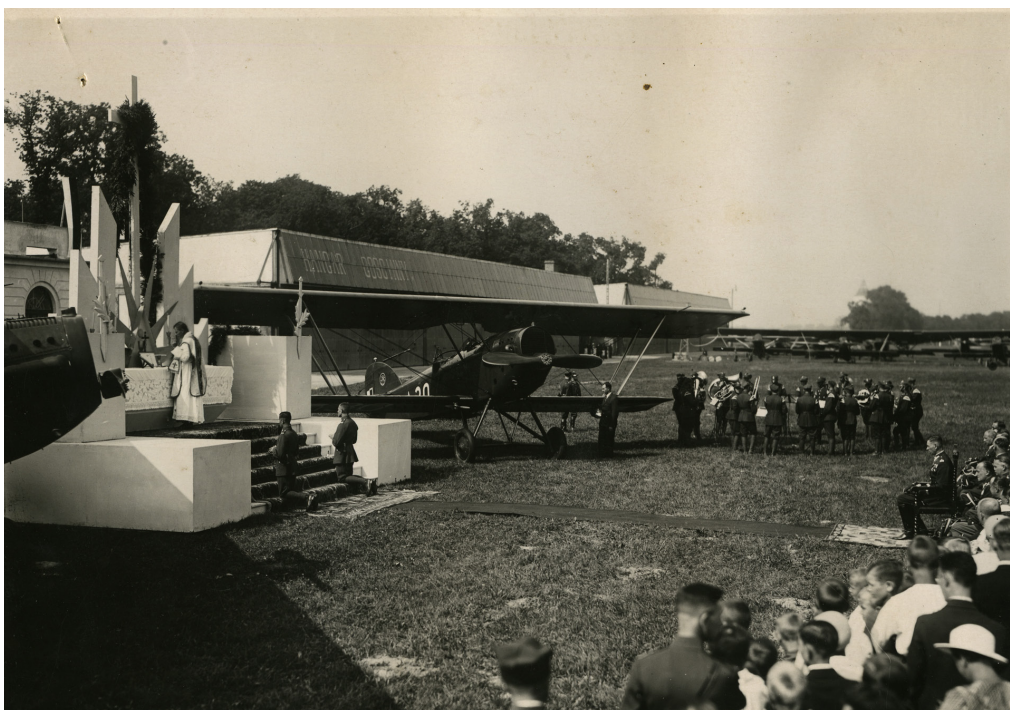


Uroczysta defilada ulicami Dęblina.
11.11.1929r.

Uroczysta defilada 11 listopada 1929 r. na ulicach Dęblina (MK)



Msza polowa na lotnisku w Dęblinie. Ołtarz na tle samolotu Farman Goliath (MK)



Msza polowa przed Portem Lotniczym w tle Potezy XXV. (MSP)



Przed lotami.
Podchorążowie podczas instruktażu.
02.07.1934r. - Dęblin

Przed lotami. Podchorążowie podczas instruktażu. 7 lipca 1934 r. (MSP)



Grupa mechaników samolotowych na tle trzymotorowego Fokkera F VII B-3m, samolotu transportowego służącego m.in. do zrzucania skoczków spadochronowych. (SB)



Mechanicy lotniczy na lotnisku Dęblin na tle samolotu Lublin R-XIII – 1934 r. (SB)



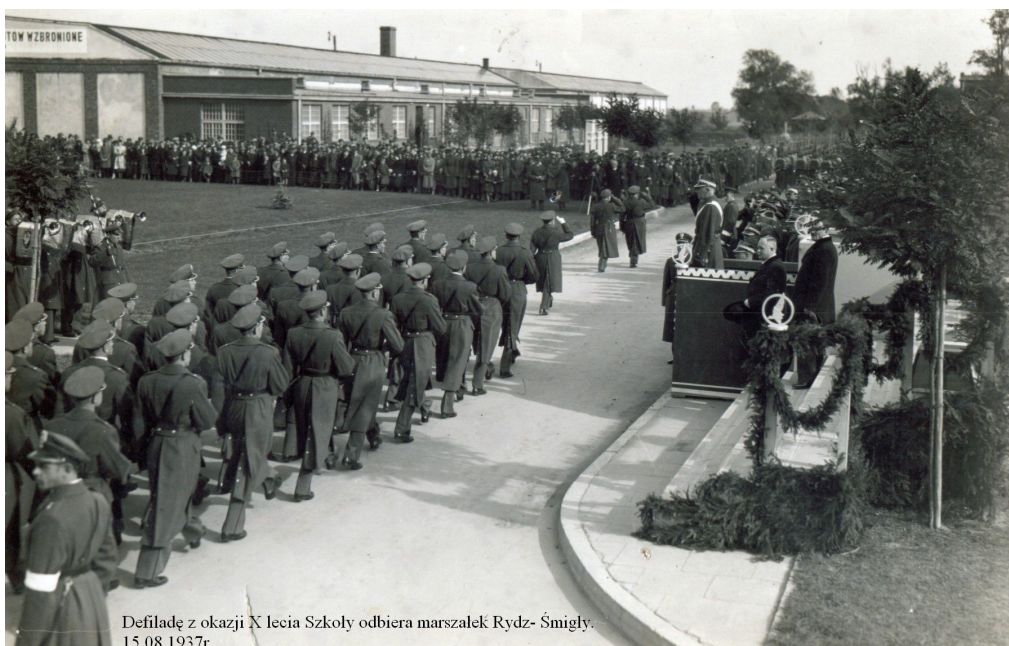
Ostatnie zdjęcie absolwentów 8 promocji w Dęblinie. (MSP)



Kurs wyższego pilotażu. (MSP)

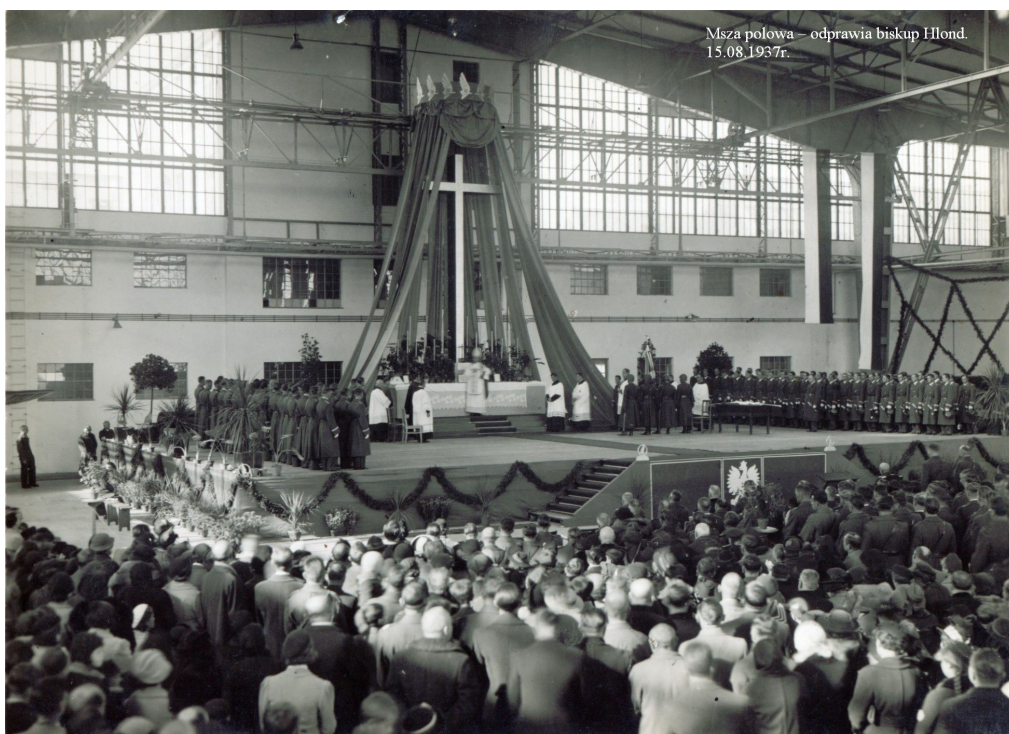


Generał L. Rayski wizytuje Szkołę Podchorążych Lotnictwa. (MK)



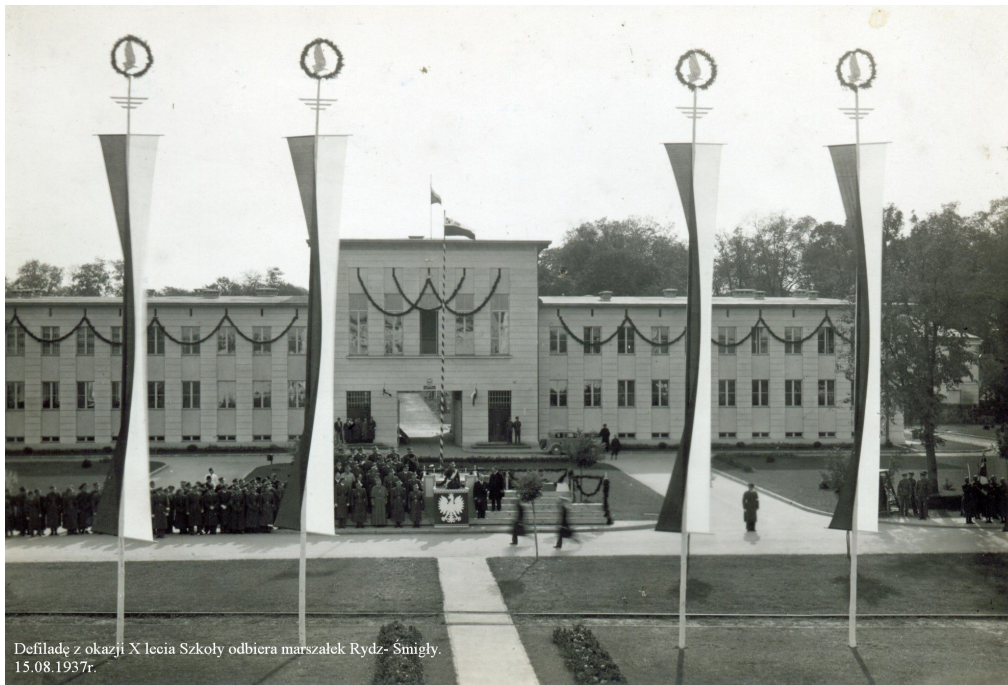
Defiladę z okazji X-lecia Szkoły odbiera marszałek Rydz-Śmigły.
15.08.1937r.

Defiladę z okazji X-lecia szkoły odbiera marszałek Rydz-Śmigły. 15 sierpnia 1937 r. (MK)



Msza polowa – odprawia biskup Hlond.
15.08.1937r.

Mszę polową z okazji X-lecia Szkoły odprawia biskup polowy WP gen. dyw. Józef Gawlina. 15 sierpnia 1937 r. (MK)



Defiladę z okazji X-lecia Szkoły odbiera marszałek Rydz-Śmigły.
15.08.1937r.

Defiladę z okazji X-lecia szkoły odbiera marszałek Rydz-Śmigły. 15 sierpnia 1937 r. (MK)



Grupa lotników w drodze na loty. (RM)



8-osobowy samolot pasażerski Junkers F-13 na lotnisku w Dęblinie. (MSP)

OBRAZKI Z LOTÓW SZKOLENIOWYCH Z LAT 1927-1939



Loty szkoleniowe na Morane-Saulnier AR-35EP2. (MSP)



Szkolne samoloty Morane-Saulnier AR-35EP2. (MSP)



Samoloty szkolne Bristol F-2B Fighter (MSP)



Od lewej: Bristol F-2B, Potez XV, Breguet XIX. (MSP)



Samoloty Potez XV i Potez XXV. (MSP)



Loty szkoleniowe na Potezach XV. (MSP)



Samoloty Potez XV. (MSP)



Pamiętkowe zdjęcie na tle PWS-16 bis. (MSP)



Samoloty myśliwskie PZL P-7. (MSP)



Instruktor por. Zdzisław Hennenberg wśród podchorążych przygotowujących się do lotów. (MSP)



Przygotowanie do skoków grupowych na spadochronach w Dęblinie. (MSP)

2 „Piknik lotniczy”

Wspomnienia **Artura Filipka** liczącego sobie w 1939 roku prawie 12 lat:

Wiosna 1939 roku w Dęblinie. Atmosfera niepewności i przeczuć nadchodzącego kataklizmu wojennego. Władze dwoją się i troją, aby polepszyć nastroje społeczne. Zminimalizować przez działania propagandowe napięcie. Podnieść za każdą cenę nadzieje na spokój i pokój. W prasie i na plakatach hasła: „silni, zvarci, gotowi!”. Marszałek zapewnia, że „nie oddamy nawet guzika od płaszcza”. Na gwałt były potrzebne manifestacje krzepiące ducha obywateli w tak zmilitaryzowanym środowisku jak Dęblin. Okazja się nadarzyła w związku z odzyskaniem Zaolzia² w poprzednim roku.

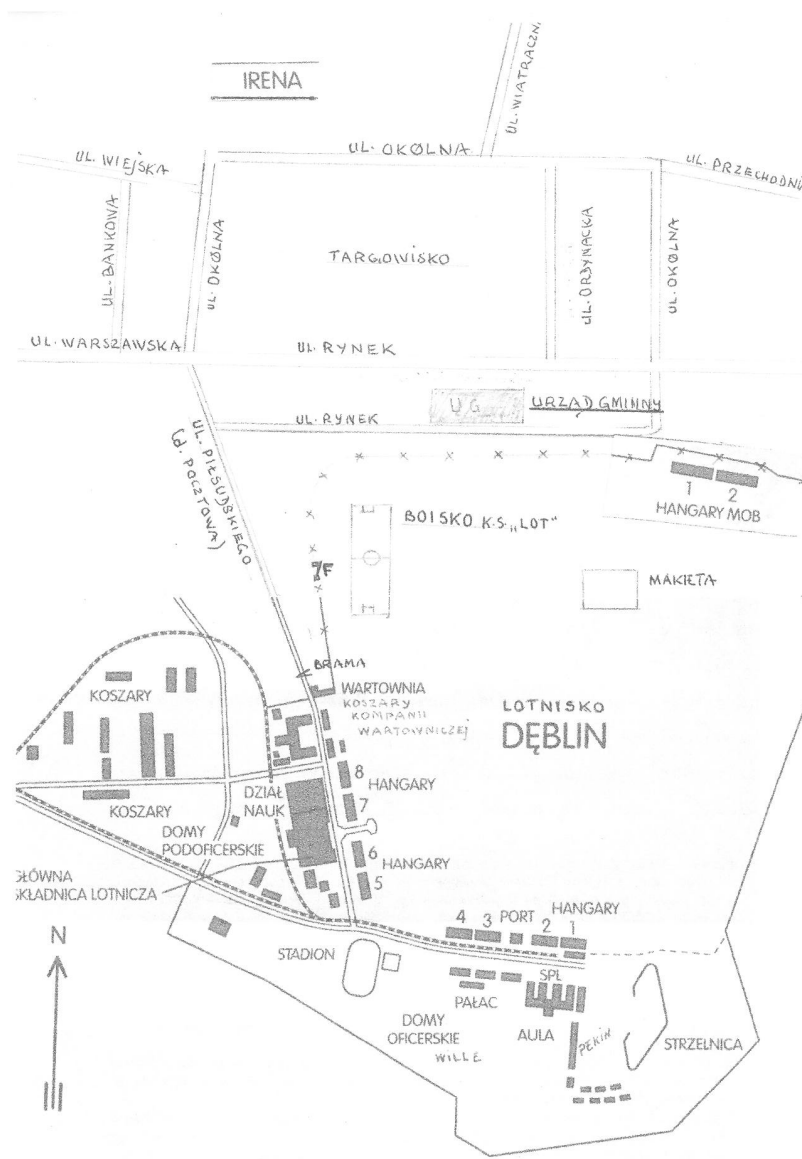
Kto był autorem, pomysłodawcą swego rodzaju „pikniku lotniczego” – nie wiadomo. Ale, że główną animatorką i inwestorką była niezmordowana i niezastąpiona społeczniczka Pani Irena Ha-

2 30 września 1938 roku Polska przedstawiła Czechosłowacji ultimatum w sprawie Zaolzia. Ten niewielki obszar – będący częścią Śląska Cieszyńskiego i zamieszkały w większości przez Polaków – w 1919 roku został siłą zajęty przez wojska czechosłowackie. Po dziewiętnastu latach historia zatoczyła koło. W nocy z 29 na 30 września 1938 roku szefowie rządów Niemiec, Włoch, Wielkiej Brytanii i Francji podpisali układ monachijski. Przewidywał on, że do Trzeciej Rzeszy zostanie przyłączony tzw. Kraj Sudecki – część Czechosłowacji zamieszkała głównie przez ludność niemieckojęzyczną. Polski rząd wykorzystał ten sprzyjający moment i niespełna dobę później zażądał od władz w Pradze pokojowego przekazania Zaolzia. Osamotniona Czechosłowacja przyjęła ultimatum. 2 października 1938 roku na sporny obszar wkroczyły oddziały Wojska Polskiego pod dowództwem gen. Władysława Bortnowskiego. Półtora miesiąca później II RP zajęła również – kosztem Słowacji – niewielką część Spisza i Orawy. Działania te spotkały się w Polsce z powszechnym poparciem. Czeska opinia publiczna uznała je jednak za udział w rozbiórce Czechosłowacji. Pod adresem Polski pojawiły się też oskarżenia o współpracę polityczną z Niemcami. Jesienią 1939 roku Zaolzie zostało włączone do Rzeszy. Po II wojnie światowej ponownie przypadło Czechosłowacji. (według Filipa Gańczaka).

ase, właścicielka apteki, przewodnicząca PCK, członkini Zarządu Koła Rodziny Rezerwistów, członek Zarządu Koła Przyjaciół Harcerstwa, członkini Towarzystwa Szkoły Średniej – nikt nie wątpił.

Miejscem imprezy był wydzielony z pola wlotów CWL obszar lotniska z wejściem z przedłużonej ul. Pocztowej (obecnie Piłsudskiego). Szkic sytuacyjny w załączeniu.

Ulica Piłsudskiego z Ireny na lotnisko. Jednopasmowa, bita, szutrowana, rynsztoki odwadniające. Po jednej stronie dwumetro-



wa ścieżka dla pieszych z ubitego czarnego żużla. Po drugiej stronie chodnik z drewnianych desek. Główny wjazd na lotnisko.

Z lewej strony za zabudowaniami ulicy teren lotniska oddzielony płotem ok. 2-metrowej wysokości, z drutu kolczastego na drewnianych dębowych słupach, niezbyt szczelny, ażurowy – symboliczny. W nim nieczynna furтка. Za płotem dawne boisko piłkarskie WKS „Lot”. Resztki drewnianych prymitywnych ławek kibiców.

W oddali dekoracyjna makieta osiedla czy magazynów zrobiona z desek, dykty i tektury.

Droga na lotnisko kończy się główną bramą wjazdową. Biało-czerwony szlaban obok wartownik z karabinem. Wjazd tylko dla uprawnionych lub posiadających jednorazową przepustkę. Obok wartownia pełniąca rolę koszar dla kompanii wartowniczej i siedziba żandarmerii wojskowej. Część pomieszczeń udostępniona jako szatnie dla piłkarzy i dla sędziego.

Szczegółowy opis detali tych tras i urządzeń może dziwić czytelnika, ale to mi zapadło w pamięci w ciągu całego roku szkolnego, kiedy chodziłem do szkoły „powszechniaka nr 3”, urządzonej pod lotniskiem, w okolicach bramy głównej.

Jako młodego chłopaka wartownicy wpuszczali mnie na lotnisko w odwiedziny do ojca, który był pracownikiem cywilnym w Komendzie Szkoły Lotniczej obok Portu.

Dzień świąteczny. Program:

Mecz piłkarski reper. Obszaru Zaolzia vs piłkarze WKS „Orlęta” Dęblin, wstęp bezpłatny. Miejsca stojące. Nb. koszty udziału w imprezie Ślązaków pokryli Haasowie.

Pokazy szybowcowe i skoki spadochronowe.

Inscenizacja wyreżyserowanego, domniemanego ataku obcych bombowców na zainscenizowane osiedle mieszkaniowe. Z udziałem klucza polskich myśliwców. Clou przedstawienia.

Wszystko szło zgodnie z planem. Pogoda dopisała. Frekwencja widowni wyjątkowa. Mecz, jak to mecz towarzyski i patriotyczny, skoncentrowany na oprawie uroczystej i podniosłej. Wynik bez znaczenia. Pokazy akrobacji lotniczej, szybowców i spadochronów, dla miejscowych – chleb powszedni. Dla zaproszonych gości z zewnątrz



Przepustka do piekarni Artura Filipka. Niemcy byli tak pewni siebie, że przedłużyli ją do października 1944 r., a tymczasem Rosjanie wkroczyli do Ireny 26 lipca 1944 r. (tO)

oraz oficjeli – fascynująca gratka. I gwóźdź programu. Z Ułęza od Portu lotniska nadlatuje klucz podrasowanych na tę okoliczność dwupłatów, pięć maszyn. Nad cele /makieta/ ze średniego pułapu lecą bomby, co widać i słyhać! Od strony Zajezerza dogania je trójka myśliwców pościgowców. Inscenizacja walki powietrznej. Wszystko trwa krótko i efektownie. Zwłaszcza, że jeden bombowiec trafiony odpada z szyku i lotem nurkowym, jako zestrzelony, zmierza w dół w kierunku wieży ciśnień, Masowa, znika z oczu widzów za horyzontem. Słyhać, zgodnie ze scenariuszem, głośnie eksplozję. Umiarkowany aplauz widowni i koniec zabawy. Siły powietrzne mamy, są skuteczne, czuwają i bądźmy spokojni o nasze głowy.

Epilog. Zakończenie pokazu okazało się w rzeczywistości surrealistyczne. Sprawa się szybko rypnęła dla miejscowych, gdyż przybrała wymiar tragiczny. Pilot przejęty swoją rolą rezultacie nie zdołał wyprowadzić maszyny z nurkowania i runął na ziemię nieopodal wsi, tracąc życie. Dramatyzm sytuacji pogłębiała okoliczność zaręczenia się pilota ze znajomą dziewczyną – Kaziutą. Los tych dwojga przerasta wyobraźnię nawet profesjonalnego dramtopisarza.

Mam przekonanie wynikające bardziej z obserwacji niż z doświadczenia, że nic tak nie uświetnia popisów lotniczych, jak śmiertelny wypadek. Na poparcie mojej tezy jest setki przykładów, których nie będę przytaczał.

Lotnictwo to pasja, atawizm, zawód o dużej dozie ryzyka. Nawet jeśli wyobrazimy sobie, że automatyzacja – „roboty” – wyprą z profesji pilotów, to amatorów dużych wrażeń nie zabraknie. I niech tak pozostanie, a moje wymądrzanie się na ten temat, to chyba impertynencja.

Piszę w pośpiechu zrozumiałym i rozwlekle. Ale zbliżam się nieuchronnie do kresu pisania. Jeśli tak można powiedzieć: praca zawodowa, emerytura, czas na pisanie „książek” i finał: konieczność zaprzestania pisania czegokolwiek. Tak wychodzi.

We wrześniu wybuchła wojna, ale to temat na oddzielne pisanie.

(Artur Filipek, urodzony w Irenie dn. 6.02.1928 r.

Nowa Huta, dn. 22.04.2018 r.)

3 Zamiast wstępu

Już w pierwszych dniach października 1939 r. zaczęto formować tajną organizację Służba Zwycięstwu Polski (SZP), przekształconą na początku 1940 r. w Związek Walki Zbrojnej (ZWZ).

Powołano cztery ośrodki dęblńskiej konspiracji :

- Osada Irena i wioski gminy Irena, Mierzwiączka, Rycice, Żdzary, Młynki, Masów, Kleszczówka i Bobrowniki
- Węzeł kolejowy Dęblin
- Lotnicze Warsztaty Remontowe
- **Ośrodek Lotniczy OL „Pekin”**

W osadzie Irena pierwszą „piątkę” SZP/ZWZ zaprzysiągł Komendant Rejonu Irena-Stężyca ppor. rezerwy **Klemens Kurzyp ps. „Wojtyński”** ze Stężycy. Komendantem Placówki Irena został **Wojciech Leśko ps. „Kostka”**³. W skład pierwszej „piątki” weszli: **Jan Łomott** – kierownik szkoły powszechnej Nr 1, **Stanisław Stańczak** – członek Zarządu Robotniczej Spółdzielni Spożywców, **Janina Tyszkiewicz ps. Zagłoba**⁴ – nauczycielka, **Ignacy Dobrzyński** – pracownik Urzędu Gminy. Zaczęli oni tworzyć kolejne „piątki”.

- Na węźle kolejowym z upoważnienia „Kostki” czołowym organizatorem był kolejarz Antoni Barański ps. „Żółkiewski”, ojciec dwóch żołnierzy OL „Zagona” – Jerzego Jaskulskiego.

3 Wojciech Leśko – sołtys gminy Irena powieszony przez Niemców 6 marca 1944 r. na publicznej egzekucji w Kurowie.

4 Janina Tyszkiewicz – podharcmistrzyni, hufcowa, kierowała wywiadem prowadzonym przez instruktorki i starsze harcerki z Szarych Szeregów. Zamordowana przez Niemców po okrutnych torturach na Zamku Lubelskim 29 kwietnia 1940 r.



Wojciech Leško ps. „Kostka”. (tO)



Janina Tyszkiewiczówna phm, ps.
„Zagłoba”. (MI)

Na początku 1940 r. zaprzysiął „piątkę” na stacji kolejowej w składzie:

- **Tadeusz Wosiński, Julian Krajewski, Jabłkowski, Henryk Warda ps. „Chmura” i Józef Janowski ps. „Gruby”** – przedwojenny policjant.

W środowisku kolejarzy prowadził działalność organizacyjną, kolportował tajne ulotki i gazetki st. wachmistrz żandarmerii **Władysław Kotłęga ps. „Łoś”** z Mierzwiączki.

W okresie okupacji na węzle kolejowym Niemcy zatrudniali ponad 2000 Polaków. Ponad stu kolejarzy czynnie działało w podziemiu.

Na dęblińskim lotnisku wojskowym Niemcy zorganizowali szkolenie pilotów oraz związek lotniczych warsztatów remontowych (Werft II), w których pracowali głównie Polacy, przedwojenni podoficerowie i cywilni fachowcy specjaliści płatowcowi i silnikowi w liczbie kilkuset.

W oddzielnych warsztatach (Werft I), gdzie prowadzono bezpośrednio naprawy i obsługę bojowych samolotów pracowali mechanicy z Austrii i ze Śląska – 136 osób i 100-osobowy hufiec Hitlerjugend. Działalność wywiadowczą i sabotażową w warsztatach organizowali:

- sierżant **Józef Modelski ps. „Cygar”**, nieustraszony, pełen fantazji „dębliński Hektor”, nawet w pracy nie rozstawał się ze swym pistoletem. Brał czynny udział w akcjach bojowych dęblińskiego Związku Odwetu (ZO) I „Kedywu” (Kierownictwa Dywersji) dowodzonego przez **sierż. Kazimierza Kielczykowskiego „Błyska”**. Wymontowywał z niemieckich bombowców Heinkel 111 Lotnicze Karabiny Maszynowe MG-15.
- **Edmund Kotyza ps. „Grot”**, przedwojenny nauczyciel, podharcemistrz ZHP. Podczas okupacji był kierowcą w niemieckiej firmie i miał przepustkę na cały dystrykt lubelski. Samochodem wywoził z lotniska broń, amunicję, apteczki sanitarne i nielegalne papiery. Był czynnym żołnierzem plutonu „Błyska”. Profesjonalny wywiad wojskowy na lotnisku prowadził **Piotr Nafalski ps. „Spyrka”**, pomagał mu podharcemistrz **Bronisław Piskorski ps. „Stalszer”** ze Stężycy, który pracował na lotnisku.
- Ośrodek Lotniczy OL „Pekin” skupiał przedwojennych oficerów i podoficerów lotnictwa. Tworzyli go: kpt. pilot **Paweł Łaszewicz ps. „Zbigniew”**, kadet z Chełmna, komendant ośrodka obejmującego lotniska: Dęblin, Ułęż, Podlodów, Borowina, Zajezerze i Góra Puławska; sierżant pilot **Józef Stradomski ps. „Sum”**, ppłk **Czesław Marek**, chor. **Czesław Judejko**, sierżant **Stanisław Chybała ps. „Wilk”**, sierżant **Stanisław Sobczyk ps. „Sieniawa”**, por. obserwator **Klimas**. Organizacja miała prowadzić wywiad lotniczy oraz sabotaż i dywersję na lotniskach. Członkowie OL „Pekin” szkolili się i organizowali uzbrojenie, aby w razie zbliżania się frontu nie dopuścić do zniszczenia obiektów lotniska Dęblin i ewentualnie je opanować, co w dużej mierze się udało.

W czasie okupacji na podstawie nasłuchów radiowych z Londynu wydawali tajny lotniskowy „Biuletyn Informacyjny”. Baza lotnicza OL „Pekin” podlegała bezpośrednio pionowo pod Referat Lotniczy Okręgu AK Lublin.

4 A więc wojna

Pamiętnego dnia 1 września 1939 roku w piątek o świcie niemieckie siły zbrojne zaatakowały Polskę na ziemi, w powietrzu i na Bałtyku.

Z powodu gęstej mgły falanga powietrzna Luftwaffe z krzyżackimi krzyżami na skrzydłach dotarła do Dębłina 2 września.

Po godzinie 10. rano 96 bombowców Heinkel-111P falami przez ponad godzinę bombardowało lotnisko i twierdzę. He-111P miały 4-osobową załogę uzbrojoną w 8 bomb po 250 kg i 3 karabiny maszynowe MG15 (kal. 7,92 mm), osiągały prędkość 398 km/h, produkcja przełom 1938/1939 roku.



Heinkel 111 w trakcie bombardowania. (NAC)

Oślaniały ich myśliwce Bf 110P, dwusilnikowe, dwumiejscowe, wielozadaniowe Messerschmitta, które ostrzalały lotnisko z 4 karabinów maszynowych MG17 (kal. 7,92 mm) i 2 działek MGFF (kal. 7,92 mm).

Bombowce 4 pułku „General Wever” przyleciały z okolic Wrocławia i Oleśnicy.

Po południu, o godz. 15.30 i 16.30, 28 Heinkli ponownie zbombardowały lotnisko i okolice. Podstawowym celem było unieruchomienie pola wzlotów i zniszczenie magazynów składnicy lotniczej – głównej rezerwy materiałowej polskiego lotnictwa.



Zbombardowane hale magazynowe G-SL z rampą kolejową - podjazd torami kolejowymi od strony rzeki Irenka, między obecnymi WZL-1 a szpitalem. Niemcy odbudowali magazyny, które istnieją do dziś. (TJK)



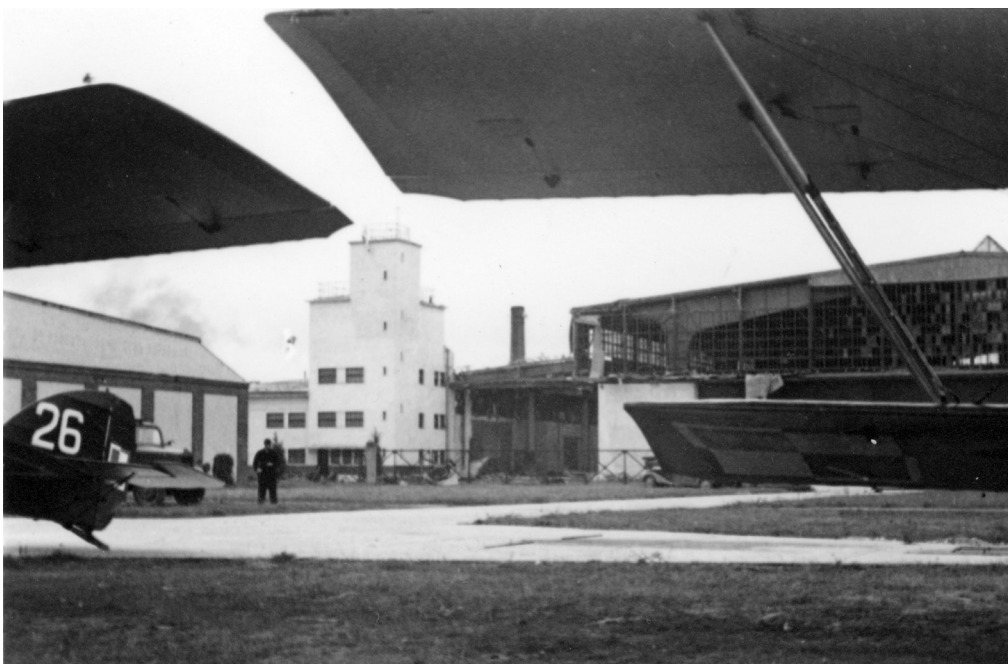
Te same magazyny Składnicy Lotniczej. (TJK)



Te same magazyny GSL. (tO)



Budynki hali GSL. Wejście główne do hali było zlokalizowane pomiędzy hangarami nr 6 i 7. (TJK)



Na parterze białego budynku stacjonowały 2 wozy lotniskowej straży ogniowej, która na dachu miała punkt obserwacyjny. W budynku mieściły się również warsztaty ślusarskie, malarnia i stolarnia. Obok widać uszkodzoną halę GSL. (TJK)



Po prawej stronie – biały budynek lotniskowej straży ogniowej. Po lewej – magazyny GSL. (TJK)

Na lotnisku w tym czasie było ponad 120 budynków i innych obiektów lotniczych oraz 10 hangarów. Niemcy zrzucali bomby 250-kilogramowe na pole lotniskowe i obiekty lotniskowe. Uszkodzeniu uległo 11 samolotów PZL-23 „Karaś” i 3 Fokkery F-VIIB/3m – trzymotorowe transportowce.

Zniszczono elektrownię, uszkodzono część stołówkową „podchorążówki”, uszkodzono Dział Nauk, wieżę ciśnień, hangary 5 i 6, halę montażową, instalację elektryczną, wodociągową i paliwową. Pole startowe miało dużo lejów po wybuchach. Bomby trafiły w największy, składający się z 68 mieszkań blokowiec zwany „Pekin” i częściowo go uszkodziły. Zniszczono ponad 30 samolotów szkolnych, rozmieszczonych na skraju lotniska.



Od lewej końcówka hali GSL, zniszczona klatka schodowa i Dział Nauk. Niemcy przebudowali klatkę schodową i urządzili warsztat remontowy samochodów. (TJK)

Lekko uszkodzonych zostało kilka najbardziej reprezentacyjnych kamienic Ireny tuż za ogrodzeniem lotniska wzdłuż ulicy Warszawskiej. Uszkodzona była okazała kamienica na ulicy Pocztowej (obecnie Piłsudskiego), tuż za bramą, w której w sierpniu 1920 r. kwaterował marszałek Józef Piłsudski oraz mieścił się posterunek Policji Państwowej, restauracja „Lublińianka” i poczta.

Według raportów niemieckich tego dnia zrzucono na lotnisko Dęblin-Irena 180 ton bomb, tj. 720 bomb po 250 kg każda. Jakie to było piekielne uderzenie, jakie to były okropne detonacje, trudno opisać.

90-letni dziś **Artur Filipek** opowiadał, że jego stryj Władysław Filipek cudem przeżył bombardowanie lotniska w 1939 roku. 2 września schował się do prowizorycznego rowu-schronu, obok rannego w tym bombardowaniu ppłk. Jerzego Bajana, komendanta SPL. Po tym przeżyciu w ciągu kilku godzin osiwił. Autentycznie.

Naloty na Dęblin o dużo mniejszym nasileniu ponawiane były 3, 4, 6, 8, 9 i 11 września.



Samoloty PWS-26 w hali montażowej GSL. (TJK)



Widoczny ogon samolotu Potez XXVA2 oraz samolot PWS-16 bis z numerem „162”. (TJK)



Samolot myśliwski PZL P.11A, który został zniszczony w hali montażowej GSL podczas bombardowania 2 września 1939 r. (TJK)



Wraki samolotów w hali montażowej GSL. (TJK)



Hala montażowa GSL, w głębi samolot Potez XV. (Fotopolska.eu)

4 września około godziny 8. i 9. rano pojedyncze bombowce He-111P ponownie bombardowały lotnisko w Dęblinie. Tego samego dnia po południu, około godziny 18., siedem bombowców He-111P bombardowało i niszczyło urządzenia kolejowe i tory na trasie Lublin–Dęblin.

6 września rano pięć bombowców He-111P operowało wzdłuż linii kolejowej Radom–Dęblin. Około godziny 8. rano zbombardowano most kolejowy na Wiśle. Bomba bezpośrednio trafiła w zachodnią (od strony Zajezierrza) część mostu. Zniszczeniu uległo jedno przęsło mostu i znaczna część torowiska. W tym samym dniu w Puławach poważnie uszkodzono most drogowy na Wiśle. Tego samego dnia podczas bombardowania Twierdzy ciężko ranny został d-ca 51 pól ppłk Edward Błaszczak. Zmarł w szpitalu wojskowym w Stępcy. Pochowany na cmentarzu wojskowym w Dęblinie.

8 września około godziny 10.30 trzy Heinkle zbombardowały dworzec kolejowy w Dęblinie. Równocześnie niszczone cele kolejowe w rejonie Dęblina. Siedem bombowców operowało wzdłuż torów na trasie Dęblin–Pionki, sześć bombowców na trasie Dęblin–Lublin. Osłonę myśliwską zapewnia-

ły Messerschmitty Bf 110C. Po południu, około godziny 17, siedem Heinkli po raz kolejny zbombardowało lotnisko dęblińskie.

Według Andrzeja Glassa i Tomasza J. Kopańskiego⁵ w sierpniu 1939 roku w dęblińskim węźle lotniskowym (lotniska Dęblin-Irena, Uleź, Borowina, Podlodów, Zajezerze i lądowiska Góra Puławska i Żyrzyn) użytkowano do celów szkoleniowych ponad 400 różnych typów samolotów.

Na początku września 1939 roku około 120 samolotów przebazowano do tworzonych nowych eskadr, które włączyły się do działań wojennych. Dalsze 40 samolotów ewakuowano z Dęblina przy pomocy podchorążych.

Jednak około 230 samolotów szkoleniowych, głównie nie posiadających walorów bojowych, pozostało na lotniskach i w hangarach. Dużo było samolotów uszkodzonych i oczekujących na remonty. Eskadra Ćwiczebna Obserwatorów kpt. pil. Jana Hryniewicza z 60 samolotami (Potez XXV, RWD-8 i R-XIII) została przebazowana do Góry Puławskiej. Eskadra Ćwiczebna Pilotażu kpt. pil. Jana Czernego 17 „Karasi” i 6 PZL P.7a 3 września została przerzucona do Żyrzyna.

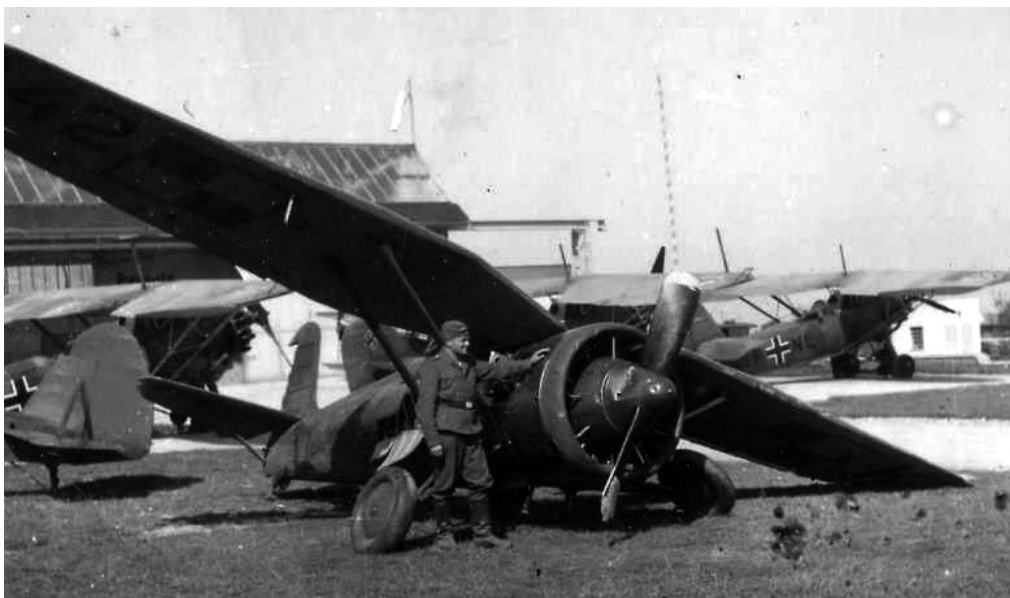
Ponadto 1 września utworzono:

– Grupę Myśliwską w Uleżu (zwaną też Dęblińską) pod dowództwem kpt. pil. Stanisława Brzeziny, która broniła dęblińskiego węzła lotnisk od



Postawiony na nosie samolot myśliwski PZL P.7 z numerem 999. (TJK)

5 Opracowanie albumowe „Polskie Konstrukcje Lotnicze – Wrzesień 1939 r.”, cz.1, tom IV.



Rozbity samolot myśliwski PZL p.11c. (TJK)



Przed hangarem nr 7 i 8, na pierwszym planie szkolny Bartel BM-4h nr 59, obok samolot myśliwski PZL P.7a z numerem 999. (TJK)



Rozbite Fokkery FVIIIB-3m. (TJK)



Z numerem 44 Breguet XIX. (TJK)



Uszkodzony Lublin R-XIII. (TJK)



Rozbity Fokker FVIIIB-3m (po lewej), PWS-26 (w środku), RWD-8 (po prawej). (TJK)



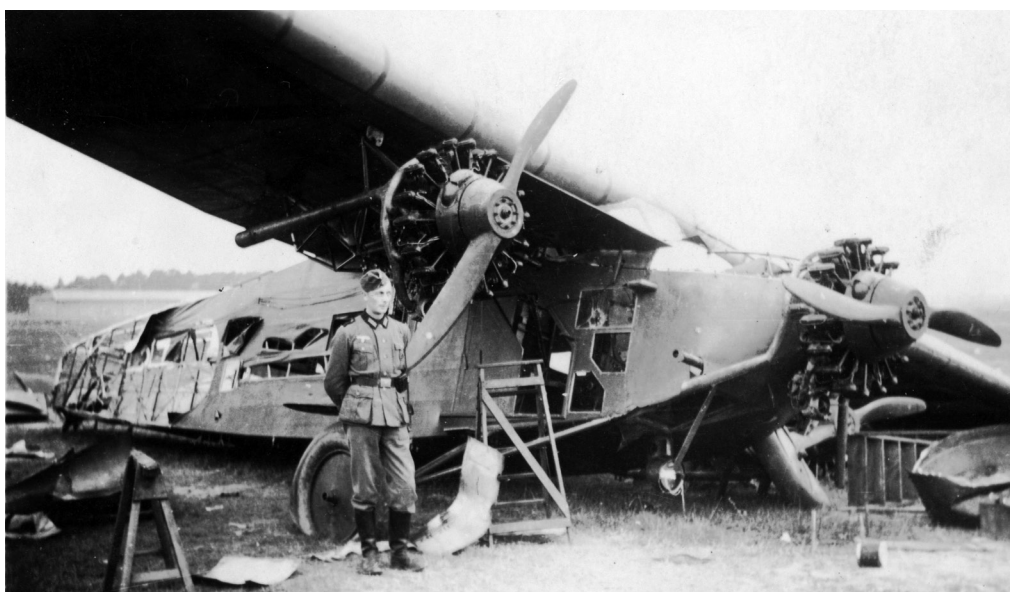
Dwa rozbite RWD-8 (po lewej), PWS-26 z numerem 03 (po prawej). (TJK)



Po lewej Potez XXV z silnikiem Jupiter, po prawej RWD-8. (TJK)



Z numerem 4 - PZL P.23 „Karaś”, z numerem 37 - Potez XXV, stojący na nosie - Lublin R-XIIID. (TJK)



Rozbity Fokker FVIIb-3m. (TJK)



Rozbite samoloty PZL.23 „Karaś”, Lublin RXIII, Fokker FVIIb-3m. (TJK)



Wrak RWD-8, w tle samoloty Potez XXV. (TJK)

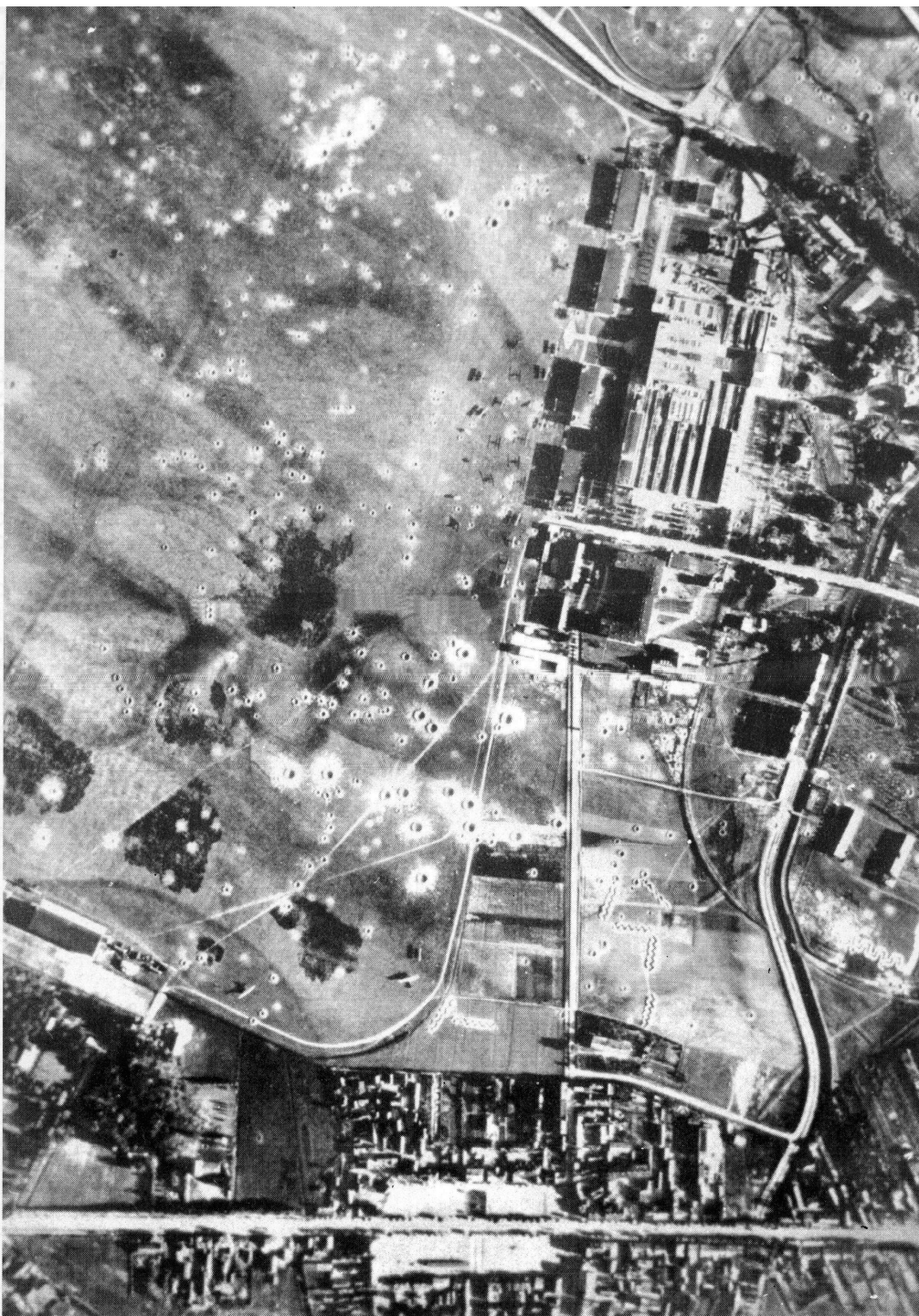
1 do 7 września, działając z Ułęża i Podlodowa. Była ona wyposażona w 27 P.7a, 10 PWS-10, 15 PWS-26 i 8 R-XIIIC. W Dęblinie powstały dwa klucze myśliwskie wyposażone w 6 P.7a i 3 P.11c, które broniły Dęblina 1–2 września.

– Rezerwową Eskadrę Rozpoznawczą, pod dowództwem kpt. obs. Maksymiliana Brzozowskiego, wyposażoną w 7 PZL-23A, stacjonującą w Żyrzynie do 11 września.

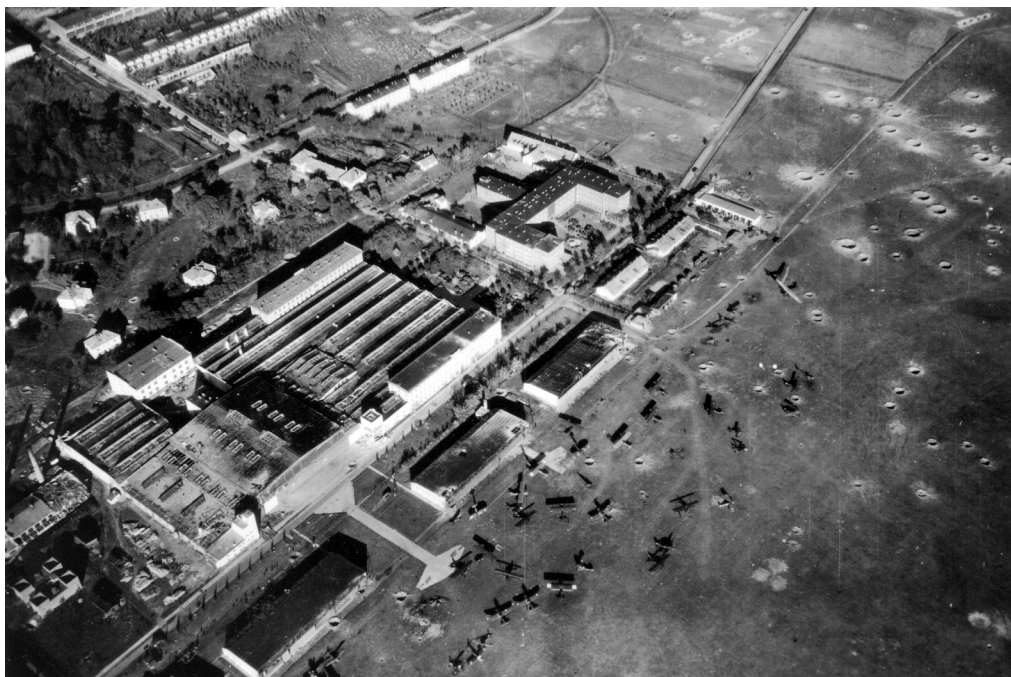
– Pluton Rozpoznawczy Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej pod dowództwem kpt. obs. Juliana Łagowskiego, wyposażony w 2 samoloty RWD-14 „Czapla”, następnie 2 Potez 25 i 2 PZL-23A „Karaś”, utworzony 3 września na lądowisku Góra Puławska.

Wojska niemieckie wkroczyły na lotnisko w Dęblinie 15 września.

W Dęblinie i na pozostałych lotniskach węzła dęblińskiego zostało zniszczonych i uszkodzonych około 140 samolotów. Niemcy zdobyli około 90 samolotów nadających się do remontu i użycia. Były to 50 PWS-26 oraz po kilka P.7, „Karasi”, „Żubrów”, RWD-8 i Potezów XXV.



Teren Centrum W szkolenia Lotnictwa nr 1 po nalotach Luftwaffe we wrześniu 1939 r.
(MK)



Hangary nr 6, 7 i 8 po zachodniej stronie lotniska. Dział Nauk, hala główna i magazyny GSL. (TJK)



W centralnej części zdjęcia główny budynek hali montażowej GSL, z lewej hangary nr 5, 6 i 7. (RM)



Hangary nr 5, 6, 7 i 8. Na polu wzlotów uszkodzone i rozbite polskie samoloty. (TJK)



Hangary nr 6, 7 i 8. Dział Nauk, obok po lewej zniszczona klatka schodowa i kawałek hali GSL. (TJK)



Szkoła Podchorążych Lotnictwa, Komenda CWL-1, hangar i Port Lotniczy. Na polu Dornier Do 17 i cztery transportowe Junkersy Ju 52. (TJK)



Hangary, Szkoła Podchorążych Lotnictwa, 68-mieszkalny blok „Pekin”, budynek „kwadrat”, kolonia domów podoficerskich. Na polu Dornier Do 17 oraz pięć transportowych Junkersów Ju 52. (TJK)

5 Pierwsze ofiary wojny w Dęblinie

Od niemieckich bomb w dniu 2 września 1939 roku zginęli następujący mieszkańcy Dęblina: Małgorzata Bartocha (27 l.); Karol Buksiński, zginął w czasie bombardowania lotniska, mieszkaniec Bobrownik; Antoni Filaber (39 l.); Czesława Głusek (5 l.); Ignacy Grzegorzczak (25 l.), robotnik, żonaty; Janina Kijak (17 l.); Józefa Kijak (9 l.); Bolesław Joński; Stanisław Kołdowski, zginął w czasie bombardowania lotniska o godz. 11, mieszkaniec Bobrownik; Zofia Alicja Masiak (14 l.); Zofia Sochacka; Józef Węgrzynek (52 l.), zginął od bomby na działce przy ul. Staromiejskiej, bomba uderzyła w miejsce, gdzie się schronił; Bogusława Wojczakowska (11 l.); Jadwiga Wojczakowska (8 l.); Wanda Wojczakowska (5 l.); Longina Marta Wójcik, harcerka i Adam Wrutniak (15 l.).

Siostry Wojczakowskie, Kijakówny, Z. Sochacka i Z.A. Masiak zginęły w okopie usytuowanym między domem dr Sochackiego i skrajem lotniska. Bomba uderzyła obok, zostały przysypane grubą warstwą piachu i uduszone. Tadeusz Wojczakowski i jego młodszy brat Henryk stali w okopie, przytuleni do ściany, zostali częściowo przysypani piachem i ocalili.

8 września zginął **Józef Horyd**, artysta-malarz.

Oblicza się, że w wyniku tych bandyckich nalotów zginęło w Dęblinie 45 osób, 27 wojskowych i 18 cywili, w tym kobiety i dzieci, 10 osób zostało rannych. W pierwszym nalocie bomba trafiła w prowizoryczny rów przeciwdławkowy, w którym schronili się lotnicy czechosłowaccy. Zginęło 3 lotników: por. obserwator **Zdenek Rous** ur. w 1911 r., nadporucznik ob-



Józef Horyd (NAC)



Stefan Kurka (tO)



Zdenek Rous (tO)



Ondrej Sandor (tO)



Płk Jerzy Bajan (MSP)



Kpt. Jan Hryniewicz (MSP)

serwator **Stepan Kurka** ur. w 1913 r. i por. obserwator **Andrej Sander** ur. w 1911 r., czterech zostało rannych. Rano 2 września został ranny ppłk pilot **Jerzy Bajan**, komendant SPL, legendarny zwycięzca Challenge z 1934 roku. Z gruzów budynku portu lotniczego wyciągnęli go podchorążowie II rocznika kursu obserwatorów Zbigniew Groszek i Czesław Zdrojewski. Przed południem kpt. pilot **Jan Hryniewicz** załadował go do szkolnego samolotu Lublin R-XIII i poleciał do Warszawy do wojskowego szpitala. Lot ten na wolnym, nieuzbrojonym samolocie wymagał wielkiej odwagi, bo w powietrzu roilo się od niemieckich samolotów.

W drodze powrotnej z Warszawy kpt. pil. Hryniewicz przywiózł rozkaz szefa sztabu lotnictwa dla komendanta CWL Nr 1 o konieczności natychmiastowej ewakuacji Centrum poza Dęblin. Przelatując nad Dęblinem 2 września kpt. pil. Jan Hryniewicz zaobserwował taki obraz: *Lotnisko Dęblin zastalem już w płomieniach wraz z okolicznymi wsiami: Skoki, Borowa, Stężyca i częściowo Zajezierze. Po wylądowaniu i wykołowaniu pod port na lotnisku, zaledwie zdążyłem wyłączyć samolot i osiągnąć rów przeciw-*



Sierż. Leon Nowak (MW)

lotniczy, gdy znów podły bomby. Przekazałem rozkaz komendantowi Centrum. Naloty trwały bezustannie do godziny 7 wieczorem, niszcząc i rozwalając hangary, składnicę, park, dział nauk, budynki kolumny oficerskiej i podoficerskiej, kasyna i inne obiekty.

Od uderzenia bomby z niemieckiego samolotu zginęła czteroosobowa obsługa przeciwlotniczego CKM -u umieszczonego na dachu głównego budynku Działu Nauk: **por. Marian Odorowski, st. sierż. Józef Morawski, st. sierż. mech. Leon Nowak**⁶ i **kpr. Stanisław Morawski**. Cała czwórka obsługi CKM -u pochowana została na cmentarzu wojskowym (obecnie komunalnym)

w Dęblinie.

Tragiczne skutki tego barbarzyńskiego nalotu na lotnisko w Dęblinie to śmierć: **ppor. pil. Mieczysława Kabary**⁷, **szer. Stefana Adamczyka**⁸,

6 **St. sierż. Leon Nowak**, ur. 12.03.1902 r., starszy majster wojskowy przez 11 lat od 1928 do 1939 roku pełnił służbę w CWOL jako instruktor radiotelegrafii. Szkolił podchorążych i oficerów przychodzących do lotnictwa z innych rodzajów broni.

Leon Nowak jako 16-latek brał udział w powstaniu wielkopolskim w 1918 roku. Następnie jako 18-latek walczył w wojnie z bolszewikami w 1920 roku. Ochotniczo zgłosił się do obsługi przeciwlotniczego ciężkiego karabinu maszynowego.

W latach 1937–1939 na lotnisku w Dęblinie pełnił służbę w CWOL młodszy brat Leona, **porucznik obserwator Alfons Nowak** (1908–23.12.1941), wykładał podchorążym aerofotografię. Po ucieczce z niewoli sowieckiej przedostał się do Anglii. Latał jako kapitan nawigator w 305 Dywizjonie Bombowym. Zginął wraz z całą załogą spalonego Wellingtona 23.12.1941 r. na dalekiej ziemi angielskiej, leży na cmentarzu Newarb.

7 **Ppor. pil. Mieczysław Kabara**, ur. w 1919 r. Absolwent Szkoły Podchorążych w Dęblinie (13 promocja) mianowany ppor. pil. 1 IX 1939 r. Zginął 2 września 1939 r. podczas nalotu na lotnisko dęblńskie. Pochowany został we wspólnym grobie Żołnierzy Września na cmentarzu wojskowym w Dęblinie.

8 **Szer. sl. czynnej Stefan Adamczyk**, powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej, przydzielony został do kompanii lotniskowej CWL 1 w Dęblinie. Zginął na posterunku 2.09.1939 r. po południu, podczas kolejnego nalotu niemieckiego na lotnisko. Pochowany został w zbiorowej mogile Żołnierzy Września na cmentarzu wojskowym (obecnie komunalnym) w Dęblinie.

szer. Bazylego Bachury⁹, kpr. Edwarda Krzysiaka¹⁰ i kaprała pilota Aleksandra Szpręga. Ciężko ranni zostali: **szer. Lech Kaczmarek¹¹,** który zmarł w szpitalu w Kocku, **szer. Waław Bieńkowski¹² i szer. Feliks Malinowski¹³,** którzy po ewakuacji zmarli w szpitalu w Rumunii. 2 września został także śmiertelnie ranny plutonowy mechanik Władysław Lis, który 3 października zmarł w Rumunii. Ciężko ranny kpr. Lech Kaczmarek przewieziony został do szpitala w Kocku, gdzie zmarł.

Podczas nalotu 2 września ciężko ranny został również wykładowca CWL, Gruzin, kpt. kontr. pil. Konstanty Feriaszwili. Niestety zmarł w Szpitalu Ujazdowskim w Warszawie. Pochowany na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach.

Lotnisko w Dęblinie opuszczali ostatni obrońcy na wschód, ewakuowały się oddziały armii „Lublin”. Padł rozkaz zniszczenia Głównej Składnicy Uzbrojenia nr 2 w Stawach, w tym również zapasów paliwa lotniczego.

W ogromnych metalowych zbiornikach przykrytych żelbetonową warstwą, przysypanych ochronnymi zwałami ziemi, częściowo wkopanych w grunt, na tzw. „benzynówce” koło lotniska w Dęblinie, niedaleko bramy prowadzącej z Twierdzy na lotnisko, przy bocznicy torów kolejowych, zgazowano ponad 2 mln litrów benzyny lotniczej. Z narażeniem życia częściowo udało się saperom 12 września 1939 roku część benzyny wysadzić

9 **Szer. sl. czynnej Bazyli Bachur,** powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej, przydzielony do kompanii lotniskowej CWL 1 w Dęblinie. Zginął na posterunku 2.09.1939 r. podczas popołudniowego nalotu niemieckiego na lotnisko. Pochowany został we wspólnym grobie Żołnierzy Września na cmentarzu wojskowym w Dęblinie.

10 **Kpr. mech. Edward Krzysiak,** ur. 12.12.1910 r., podoficer zawodowy CWL 1 w Dęblinie, mechanik samolotowy Bazy Dęblin. Zginął 2.09.1939 r. podczas porannego nalotu na dęblińskie lotnisko. Pochowany został we wspólnym grobie Żołnierzy Września na cmentarzu wojskowym w Dęblinie.

11 **Kpr. mech. Lech Kaczmarek,** ur. 1.10.1915 r. w Poznaniu. Ochotniczo wstąpił do wojska w 1936 r. i został skierowany na kurs mechaników płatowcowych w LSSiB w Grudziądzu. Po jego ukończeniu przydzielony został do CWL 1 w Dęblinie. Brał udział w kampanii wrześniowej 1939 r. jako mechanik w Szkole Pilotażu Myśliwskiego w Ułężu. Ranny 2.09.1939 r. podczas bombardowania Dęblina, przewieziony został do szpitala w Kocku, gdzie zmarł 9.09.1939 r. Pochowany został na cmentarzu wojennym w Kocku, grób nr 75.

12 **Szer. rez. Waław Bieńkowski,** ur. 1909 r., zmobilizowany w sierpniu 1939 r. do kompanii lotniskowej CWL 1 w Dęblinie. Podczas nalotu na lotnisko 2.09.1939 r. został ciężko ranny. Wraz z personelem CWL 1 ewakuował się do Rumunii, gdzie internowany został w obozie w Babadag i umieszczony w obozowym szpitalu. Zmarł w obozie wskutek odniesionych ran 4.02.1940 r. Pochowany został na cmentarzu obozowym w Babadag, Rumunia.

13 **Szer. mech. Feliks Malinowski,** powołany do odbycia zasadniczej służby wojskowej, skierowany został na kurs mechaników samolotowych do Lwowa. Po jego ukończeniu przydzielony został do CWL 1 w Dęblinie. Ranny 2.09.1939 r. podczas popołudniowego nalotu na dęblińskie lotnisko, ewakuowany do Rumunii wraz z personelem CWL 1. Zmarł w szpitalu obozowym w Babadag, Rumunia. Pochowany został na cmentarzu rzymsko-katolickim w Babadag.

i spalić. Dwóch żołnierzy przypłaciło to życiem: **kpr mechanik Władysław Będziński**¹⁴ i **kpr mechanik Feliks Koryzmo**¹⁵.

Rano 15 września niemieckie oddziały wkroczyły do twierdzy i na lotnisko w Dęblinie.

W raportach składanych po lotach nad Polską lotnicy z Kampfgeschwader 4 „General Wever” zameldowali, że zestrzelili 6 polskich samolotów myśliwskich. Za kampanię wrześniową, za barbarzyńskie ataki na Polskę ośmiu „bohaterskich” lotników 4 Pułku zostało nagrodzonych Krzyżem Żelaznym II klasy.

92-letni mieszkaniec Dęblina **Stanisław Wiak** miał wówczas 13 lat i doskonale pamięta dzień 2 września 1939 r.:

„Szedłem z Mierzwiączki z ulicy Ogrodowej, gdzie mieszkaliśmy, na lotnisko po zaleglą pensję ojca. Ojciec został w sierpniu powołany do wojska do 28 PAL w Zajezierzu, wcześniej był ogrodnikiem prowadzącym na lotnisku warzywnik i oranżerię na potrzeby kasyna. Nalot spotkał mnie na środku lotniska, niedaleko za główną bramą.

Po uderzeniu bomby wskoczyłem do leja, a skrzydło rozbitego samolotu, który stał na skraju pola startowego przykryło mnie. Wystraszony myślałem, że to jest już ostatni dzień mojego życia. Przechekałem w dole pod tym skrzydłem nalot, który trwał ponad pół godziny. Pomimo strachu pomny polecenia matki poszedłem dalej w głąb lotniska do ocalałej komendantury i odebrałem pieniądze...”

Wybitny pilot myśliwski **Witold Urbanowicz** w książce „Początek jutra” wydanej w 1966 r. na stronach 52–55 tak opisuje dęblińskie lotnisko w dniu 4 września 1939 r.:

„... robię skręt na lotnisko, decyduję się lądować w Dęblinie, bo do Ułęża już nie dociągniemy.

Cała ziemia dymi. Pali się Sandomierz, Puławy, Kazimierz,

14 **Kpr. mech. Władysław Będziński**, ur. 12.07.1911 r. Ukończył kurs mechaników lotniczych we Lwowie, a następnie Podoficerską Szkołę Lotniczą w Bydgoszczy. Początkowo pełnił służbę w 5 pl w Wilnie, skąd w 1937 r. przeniesiony został do CWL 1 w Dęblinie i przydzielony do Bazy Dęblin. Po ewakuacji CWL 1 we wrześniu 1939 r. pozostał w Dęblinie z zadaniem wysadzenia zbiorników benzyny lotniczej, z chwilą zbliżenia się Niemców. Zginął podczas wykonywania tego rozkazu 12.09.1939 r.

15 **Kpr. mech. Feliks Koryzmo**, ur. 1916 r. Podoficer nadterminowy CWL 1 w Dęblinie. Zgłosił się na ochotnika do wysadzenia zbiorników benzyny lotniczej w chwili zagrożenia lotniska przez Niemców. Zginął podczas wykonywania zadania 12.09.1939 r.



Por. pil. Witold Urbanowicz (z prawej) przy samolocie PZL-7. (RG)

Bobrowniki, palą się wsie. Zabudowania lotniska dęblińskiego także są powite w czarny dym, podszyty rdzawymi językami ognia. Pali się również Irena przyległa tuż do lotniska.

Wytracając szybkość na zredukowanym gazie – przyglądam się lotnisku w Dęblinie. Jest całe nakrapiane jasnymi lejami po bombach. Nie ma gdzie lądować. Ale musimy tu wylądować.

Pierwszy Arentowicz odłącza się od szyku; nie ma już benzyny, śmigło stanęło. Dużą spiralą schodzi do lądowania. Potem odłącza Michał, także ze stojącą dechą. Mój silnik zaczyna prychać, tracę wysokość.

Arentowicz szczęśliwie ląduje na skrawku lotniska od strony palącej się Ireny. Michał pcha się na środek – akurat tam, gdzie jest największa ilość lejów; widocznie jest wyczerpany nerwowo po walce i za wszelką cenę chce jak najszybciej dotknąć ziemi. Jego samolot wybiega, podskakuje, natrafia na lej, „stawia popa”, zapala się. Nie widzę, żeby Michał wybiegł z płonącej maszyny.



Por. pil. Tadeusz Arentowicz (RG)

Wybrałem sobie pas zielonej trawy tuż na skraju lotniska od strony Bobrownik. Ląduję wzdłuż szeregu spalonych maszyn szkolnych, po prawej mam regularnie rozłożone leje po bombach, robi mi się trochę gorąco, gdy widzę, że prawe koło przetoczyło się zaledwie o metr od jednego z nich.

I nagle potężne wybuchy, jakby cały świat pękał. Nie widzę samolotów niemieckich, muszę lecieć na znacznej wysokości; natomiast słyszę wizg lecących bomb i serie wybuchów. Szybko odpinam pasy, wyskakuję z kabiny. W tym samym momencie podmuch wybuchają-

cej bomby rzuca mną jak piłkę do pustego leja. Przysypany lekko ziemią słyszę, jak kamienie walą w moją poczciwą siódmkę. Wytknąwszy głowę widzę, że śmigło zmieniło się w coś dziwnego i prawe skrzydło jest okaleczone.

Bomby przestają lecieć. Dopiero teraz słychać charakterystyczne dudnienie silników niemieckich bombowców gdzieś wysoko. Ruszam w stronę płonącej maszyny Michała. Widzę Arentowicza, jak skacze pomiędzy lejami. Również biegnie na pomoc Michałowi. I nagle znowu... To Messerschmity Me-110 zaatakowały lotnisko z lotu koszącego, walą z broni pokładowej; paskudnie nieprzyjemny klekot. Widzę, że dookoła mnie ziemia pryska, wpadam do pierwszego napotkanego leja, tulę się do ziemi. Niemcy atakują trzema nawrotami, potem odlatują.

*Dobiegliśmy do płonącego samolotu, gdy z leja obok wystawił głowę **Michał Stęborowski**.*

Poszliśmy w trójkę w stronę budynku portowego.

Na płaskim dachu głównego budynku leżał motocykl, zarzucony tam wybuchem bomby. Z lewej strony dopalały się hangary; wyglądające z płomieni łuki kratownic podobne były do żeber powalonego zwierzęcia. Wydarte z ziemi drzewa leżały w poprzek drogi, jakieś pokiereszowane samochody, jakieś wraki.

O gaszeniu pożarów mowy nie było. Trzeba by chyba pościągać z okolicy wszystkie straże pożarne, ale cała okolica była w ogniu. Zresztą Niemcy walili także i do strażaków.

Piękna żelazna brama do parku koło pałacu Jabłonowskich, gdzie mieściło się nasze kasyno – leżała na ziemi, poskręcana jak abstrakcyjna rzeźba. Aleje były podziurawione lejami. Przed tarasem kasyna świeżo usypana mogiłka, na niej prowizoryczny krzyż z desek, na krzyżu lotnicza czapka z gwiazdkami porucznika. Klękliśmy w trójkę, pomodliliśmy się. Jesienne liście spadały, balansując w powietrzu; te żółte i te poskręcane pożarem także.

– Ciekawym, kto tu pogrzebany – mruczy Michał.

Dach kasyna poszarpany. W prawym skrzydle – tam, gdzie była sala balowa – wywalona ściana. Ani jednego okna w budynku. Wchodzimy na taras. Piękne kolumny pokaleczone i obryzgane błotem, pod stopami trzeszczy szkło.

W bibliotece szafy z książkami rozbite; piękne, w skórę oprawne tomy leżą na podłodze. Sala bilardowa zrujnowana. Wychodzimy na taras od strony parku. Stoją tu fotele trzciniowe, troskliwie wytarte z kurzu. To Antoni tak je tu ustawił – „żeby piloci po lotach...”. Siadamy w milczeniu. Mamy przed sobą bajeczny dywan z koloro-



Por. pil. Michał Stęborowski (RG)



Pałac Jabłonowskich – kasyno
oficerskie (MSP)



W piwnicach kasyna mieścił się klub podchorążych „Piekiełko”. „Piekiełko” - uzdolnieni plastycznie podchorążacy ozdobili ściany karykaturami instruktorów i komendantów szkoły. (TJK)

W piwnicach
kasyna mieścił
się klub
podchorążych
„Piekielko”.



„Piekielko”
- uzdolnieni
plastycznie
podchorążacy
ozdobili ściany
karykaturami
instruktorów
i komendantów
szkoły. (TJK)





Świątynia Westchnień na wysepce stawu, w parku Pałacu Jabłonowskich. (TJK)

*wych astrów, tyle kwiatów. Po prawej stronie stoi kaplica rozlu-pana przez bombę, odbija się w nieruchomej wodzie stawu. Pomie-
dzy starymi kasztanami leje od bomb, wszędzie leje od bomb. Ponad
drzewami wloką się dymy. Słońce schodzi coraz niżej.*

*Przesiedzieliśmy tam chyba z godzinę – aż słońce skryło się zu-
pełnie za parkiem i woda stawu zmieniła się z różowej na szaronie-
bieską, jak hartowana stal.*

*Dziwnie wyglądała sala balowa przy pełgającym świetle tej
świecy. Jedwabne, kremowe firanki pozwijane leżały na podłodze;
tylko parę pozostało w oknach – czarnych teraz od nocy – i wiatr
nimi poruszał”.*

A oto, jak wspomina **Janusz Meissner** w książce „Żądło Genowefy” swój przyjazd z Rososzy na lotnisko w Dęblinie wieczorem 7 września 1939 r.:

*»Na skrzyżowaniu dróg (w Moszczance) stoi posterunek zan-
darmerii. Melduje, że szosa do Dęblina i sam Dęblin są ostrzeliwane
przez artylerię zza Wisły, natomiast grzmot potężnych wybuchów,
które słyszymy przez cały czas, to eksplozje składów amunicyjnych*

w Stawach. Nie wiadomo, czy wymacali je Niemcy, czy też nasi wysadzają je w powietrze przed odwrotem.

Jedziemy dalej. Eksplozje są bliskie, raz po raz warcząco żelazo przelatuje nad naszymi głowami, rwąc po drodze liście z drzew. Kilkakrotnie wybuchają pociski artyleryjskie wzdłuż szosy, ale tak daleko, że nawet ich odłamki nie dolatują do nas.

Jest już prawie ciemno, gdy dojeżdżamy do miasteczka Ireny, leżącego tuż przy lotnisku.

Pali się szkoła rolnicza. Poza tym – Irena jeszcze nietknięta, tylko szkło szyb, które wyleciały od wybuchów, trzeszczy na jezdni tak



Janusz Meissner. (MSP)



Ulica Pocztowa, budynek przy bramie wjazdowej na lotnisko, gdzie mieścił się posterunek Policji Państwowej, Poczta Polska i restauracja „Lublinianka”. (GSz)

samo jak w Rykach. Na ulicach nie ma żywego ducha. Żydowskie sklepiki na glucho pozabijane deskami. Tylko na poczcie ładują do samochodów jakieś skrzynie.

Wymijam leje w szosie i zwałiska gruzu zburzonych gmachów najpiękniejszego portu lotniczego Polski, skręcam na sadzoną prastarymi topolami drogę wzdłuż toru boczniczy kolejowej i zatrzymuję się przed stacją benzynową. Tuż przed nią szyny wyrwane z podkładów piekielnym wybuchem jakiejś ciężkiej bomby, owinięte dookoła ogołoconej z konarów topoli na wysokości kilku metrów – robią wrażenie po prostu niesamowite. [...].

Podporucznik rezerwy z trzema szeregowcami siedzi tu od tygodnia i pilnuje czterech czy pięciu milionów litrów benzyny, która wypełnia podziemne zbiorniki. Kazali mu, więc siedzi i czeka na tej benzynie. Czeką na nowe rozkazy, które powinny nadejść wraz ze zmianą, albo na bombę, która wywali zbiorniki wraz z nim w powietrze. [...].

Koszary w twierdzy zbombardowane. Z jakiegoś okna powiewa długa koronkowa firanka i wychyla się palma w rozbitej doniczce. Pod oknem – rozkładający się trup konia z wywalonymi na wierzch jelitami. Cuchnie okropnie. Na drodze pełno lejów od bomb, jakichś szczątków, rozbitych wozów, pogruchotanego rynsztunku. Znow trupy końskie, znow strzaskany jaszcz, wyrwócony samochód, a nad tym wszystkim – żałośnie pochylone słupy telegraficzne, jak krzyże, i zwisające druty.

W samej twierdzy, nie uszkodzonej zupełnie, zastaję jakiegoś majora artylerzystę. Ma około dwustu ludzi różnej zbieraniny, kilka połówek i... zamierza się bronić.

Pytam o most na Wiśle. Jest częściowo zerwany, tak że „czołgi nie przejdą, ale pieszo można”. Nasuwa mi się uwaga, że nie będzie trudno naprawić takie uszkodzenie tak, aby i czołgi mogły przejść, ale wstrzymuję się od dyskusji.

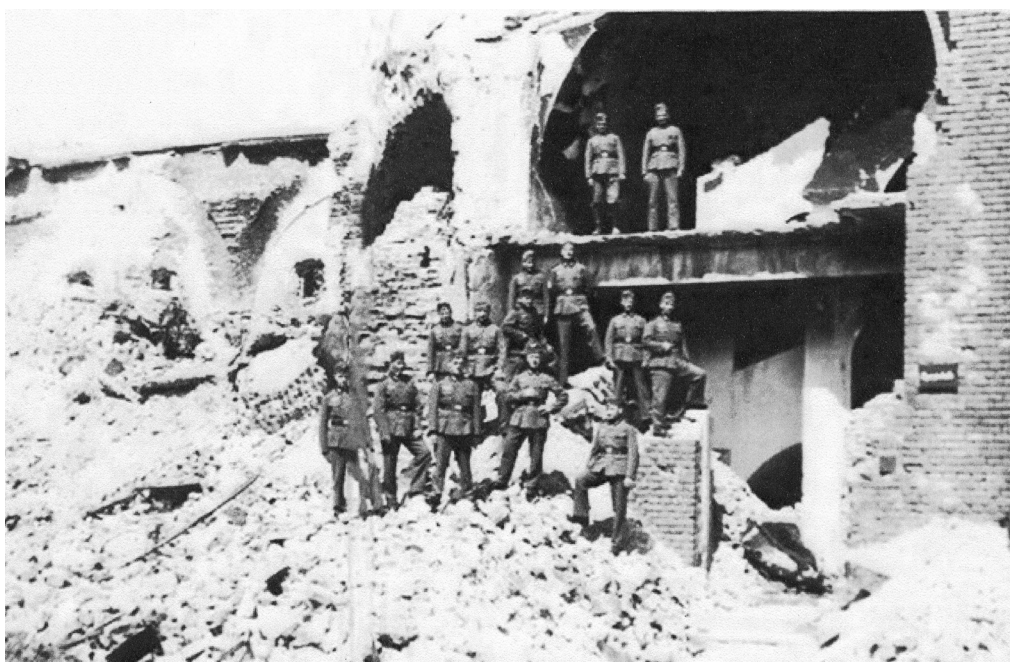
Czy Niemcy są na drugim brzegu Wisły – major nie wie. Właśnie zamierza wysłać tam rozpoznanie, czeka tylko, aż się zupełnie ściemni. Działa ma wycelowane na most i na Zajezerze. [...]



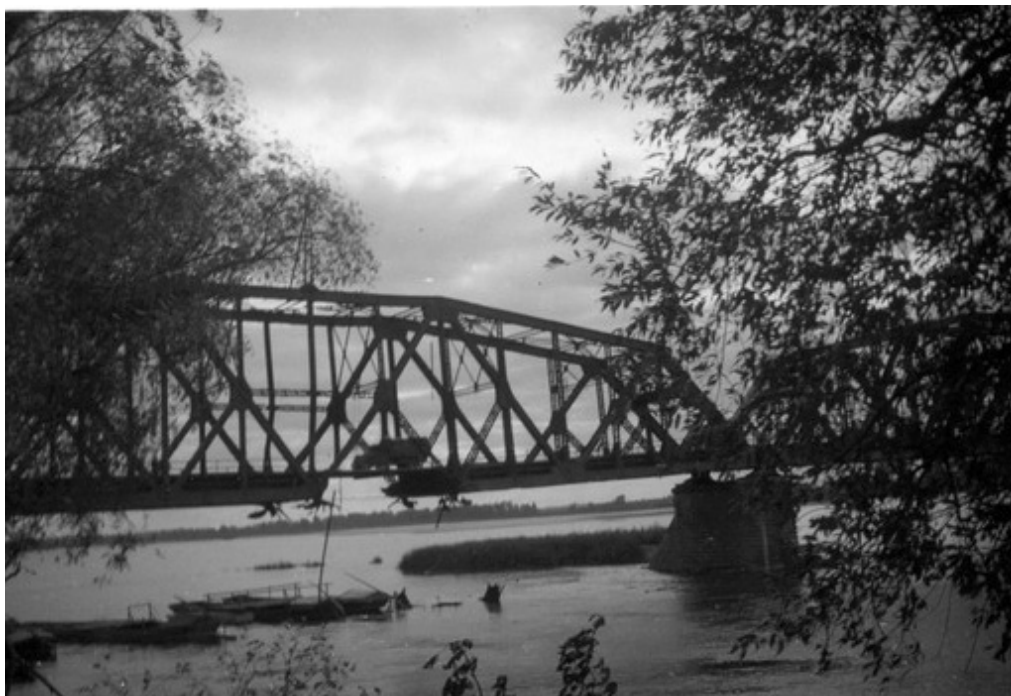
Pozostałości po zbiornikach Składnicy Paliwa Lotniczego przy ulicy Składowej, tzw. „benzynówka”. (tO)



Zbombardowane koszary w twierdzy Dęblin. (MK)



Żołnierze Wehrmachtu w zbombardowanej Twierdzy Dęblin. (MK)



Uszkodzony most na Wiśle. (MK)

Most objawia nam się w ciemnościach, jak czarny upiór topielca olbrzymia wstający z jeziora mroku, nagle – rzekłbyś – tuż przed naszymi twarzami. Na przyczółku nie ma nawet warty. Jeżeli istotnie jakiś niemiecki oddział znajdowałby się po drugiej stronie, mógłby tu narobić nie lada bigosu...

Nie bez pewnej emocji dojeżdżamy do nadwerężonego przęsła w dwóch trzecich długości mostu. Dalej jechać nie można: cała jezdnia zerwana i tylko z prawej strony wąski chodnik dla pieszych trzyma się jednego nie naruszonego dźwigara, ot tak – na słowo honoru.

Nie widzę potrzeby dalszego rozpoznania pieszo: i tak niewiele rozpoznam. Wobec tego wracamy i resztę nocy poświęcamy na zbadanie stanu ewakuacji składnicy.

Niestety bardzo znaczna część materiałów i sprzętu lotniczego jeszcze tu pozostaje. Kilkanaście samochodów ciężarowych, którymi rozporządzamy, stanowi śmiesznie mały tabor w stosunku do tego, co należałoby wywieźć...«.



Grupa żołnierzy niemieckich na tle PWS-16 bis. (TJK)



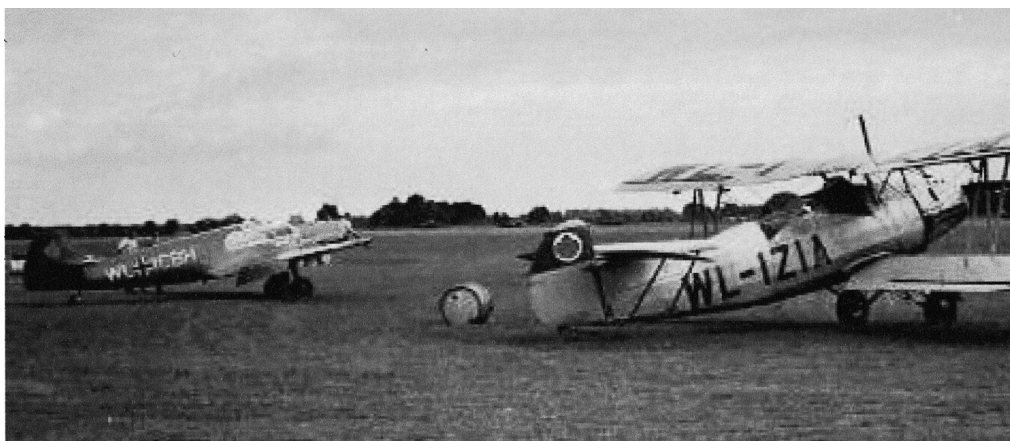
Z numerem 26 - Potez XXV Jupiter. (TJK)



Samolot obserwacyjny Fieseler Fi 156 Storch. (TJK)



PWS-16 bis, Breguet Br XIX, Potez XXV, Breguet XIX. (TJK)



Messerschmitt Bf 108 Tajfun oraz samolot łącznikowy Arado Ar 66. (TJK)

6 Przeciwlotnicza obrona Dęblina

Nieba nad wojskowymi obiektami Dęblina broniły baterie dział przeciwlotniczych – 16 armat plot (kal. 75 mm) i 12 dział plot. typu Bofors (kal. 40 mm) oraz 24 gniazda przeciwlotniczych ciężkich karabinów maszynowych. Ponadto na samym lotnisku ustawiono 2 działka plot. typu Bofors (kal. 40 mm) oraz 8 ciężkich karabinów maszynowych plot typu Maxim (kal. 13 mm).

Stanowiska polowe armat plot. kal. 75 mm do obrony Dęblina urządzone we wsi Młynki, dwie baterie koło wsi Bobrowniki oraz trzy baterie na forcie Borowa.

Baterie zmotoryzowane z działkami plot Bofors kal. 40 mm rozstawiono (po 2 działa na każdym stanowisku) we wsi Kamelonka, na forcie Balonna do obrony mostów na Wieprzu i na Wiśle i na wzgórzu Krasnoglina dla obrony Głównej Składnicy Uzbrojenia w Stawach. Dowódca dywizjonu mjr Wiktor Bogucki miał sztab w Twierdzy Dęblin.



Obsługa działa przeciwlotniczego Bofors kal. 40 mm. (tO)



Stanowisko armaty przeciwlotniczej kal. 75 mm (tO)



Przeciwlotnicze ciężkie karabiny maszynowe. (tO)



Stanisław Brzezina. (MSP)



Stefan Witorzeń. (MSP)

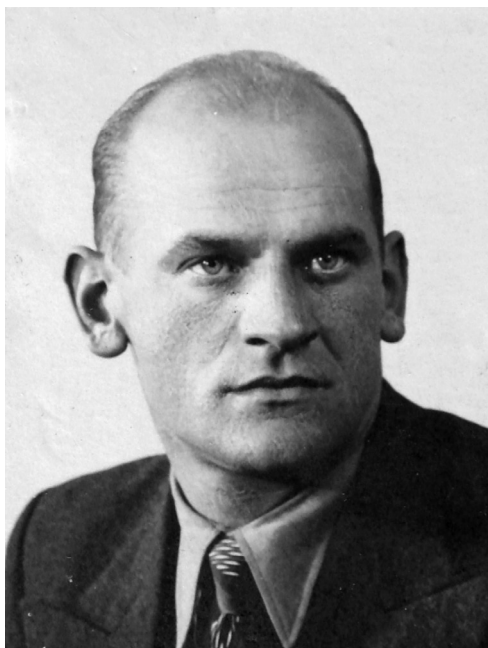
Do opuszczonych koszar przez 11 dywizjon artylerii przeciwlotniczej ewakuowano z Balonnej do Stężycy szpital polowy.

Z dalmierza podawano, że pociski artylerii dywizjonu rwały się na 4000 m, a samoloty niemieckie bombardowały z wysokości 4600 m.

Z lotniska w Ułężu startowały polskie myśliwce PZL P.7a pilotowane przez lotników Wyższej Szkoły Pilotażu dowodzonej przez kapitana pilota **Stanisława Brzezię**. Jednosilnikowe, jednoosobowe samoloty myśliwskie PZL P.7a uzbrojone były w dwa karabiny maszynowe, osiągały prędkość 327 km/h, miały zasięg 600 km, rok produkcji 1932.

Na dzień 1 września 1939 roku komendant Stanisław Brzezina wystawił dwie eskadry „Pezetelek”. 1 Eskadra dowodzona przez por. pil. **Stefana Witorzeńca**. 2 Eskadra dowodzona przez por. pil. **Michała Stęborowskiego**.

Szkoła ta posiadająca 27 samolotów typu PZL P.7a, 10 maszyn PWS-10, 8 R-XIII i 15 PWS-26, w początkowym okresie przygotowała do pełnienia służby dyżurnej jedynie 12 samolotów P.7a. do obrony Dęblina włączyli się ochotniczo niektórzy dowódcy plutonów i eskadr szkolnych, a także instruktorzy Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Byli to kapitanowie: Tadeusz Chło-



Kpt. pil. Tadeusz Chłopik (RG)



Kpt. pil. Antoni Wczelik (RG)



Kpt. pil. Walerian Żak (RG)



Por. pil. Tadeusz Czerwiński (RG)



Kpt. pil. Jan Czerny (MSP)



Por. pil. Zbigniew Henneberg (RG)



Por. pil. Czesław Sałkiewicz (RG)



Ppor. pil. Zygmunt Bieńkowski (RG)



Ppor. pil. Dominik Fengler (RG)



Ppor. pil. Jerzy Iszkowski (RG)

pik, Antoni Wczelik, Walerian Żak¹⁶, Jan Czerny; porucznicy: Tadeusz Arentowicz¹⁷, Tadeusz Czerwiński, Zdzisław Henneberg, Czesław Sałkiewicz, Wi-

16 **Kpt. pil. Walerian Żak.** Urodził się 14 kwietnia 1911 r. w miejscowości Bobrka. Wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie; ukończył ją w roku 1934, jako podporucznik obserwator. Otrzymał przydział liniowy do 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. W Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie ukończył kurs pilotażu. Latał jako pilot w 112. eskadrze myśliwskiej. W marcu 1939 r. szkoła przeniesiona została na lotnisko w Ułężu koło Dęblina. We wrześniu 1939 r. walczył w tzw. grupie dęblińskiej, bronił rejonu lotniska. Przez Rumunię przedostał się do Francji. Walczył w kluczu obrony miasta Clermont-Ferrand, którego dowódcą był mjr pil. Walerian Jasionowski. Po upadku Francji ewakuował się do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu na nowym sprzęcie otrzymał przydział do formowanego 303. Dywizjonu Myśliwskiego im. T. Kościuszki. 15 września 1940 r. zestrzelił niemiecki samolot bombowy Do-17, następny samolot – He-111 – zestrzelił 26 września. 27 września 1940 r. podczas walki powietrznej został zestrzelony. Ranny i poparzony znalazł się w szpitalu. 9 lipca 1941 r. został dowódcą eskadry w 303. Dywizjonie. Obowiązki dowódcy eskadry pełnił do 4 grudnia 1941 r. 7 kwietnia 1942 r. powrócił, jako dowódca eskadry, do 303. Dywizjonu. Wkrótce – 10 maja 1942 r. – został dowódcą 303. Dywizjonu Myśliwskiego im. T. Kościuszki (dowodził nim do 25 maja 1942 r.). Od 26 maja 1942 r. dowodził 308. Dywizjonem Myśliwskim „Krakowskim”. W wyniku reorganizacji lotnictwa myśliwskiego powstało 133. Skrzydło Myśliwskie. Mjr Walerian Żak był jego pierwszym dowódcą (od 12 października 1943 r. do 15 lutego 1944 r.). 24 kwietnia 1944 r. skierowany był do Dowództwa Obrony Powietrznej Wielkiej Brytanii. Od 21 czerwca 1945 r. był dowódcą 131. Polskiego Skrzydła. Zwolnił się z lotnictwa polskiego w 1947 roku. Pozostał w Wielkiej Brytanii. Zmarł 13 marca 1969 r. w Surbiton.

17 **Por. pil. Tadeusz Arentowicz.** Urodził się 19 września 1909 r. w Sierpcu. Wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Szkołę tę ukończył 15 sierpnia 1933 r. jako podporucznik obserwator. W roku 1939 przeniesiony został do Ułęża. Szkolił tam przyszłych pilotów lotnictwa myśliwskiego. We wrześniu 1939 r. walczył w składzie „grupy dęblińskiej”, później z kadrą Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Nr 1 ewakuował się do Rumunii. Drogą morską przedostał się do Francji. Po upadku Francji ewakuowany był do Wielkiej Brytanii. W Wielkiej Brytanii, po przeszkoleniu na sprzęcie brytyjskim, 9 grudnia 1940 r. otrzy-



Ppor. pil. Edward Zakrzewski (RG)



Plut. pil. Waław Bernatowicz (RG)



Plut. pil. Marian Wędzik (RG)



Por. pil. Kazimierz Bursztyn (RG)



Ppor. pil. Kazimierz Łukaszewicz (RG)



Ppor. pil. Józef Żulikowski (RG)

told Urbanowicz; podporucznicy: Zygmunt Bieńkowski¹⁸, Dominik Fengler, Jerzy Iszkowski, Edward Zakrzewski i plutonowi: Waław Bernatowicz, Marian Wędzik, kpr. pil. Jan Szałkiewicz, st. sierż. pil. Józef Stradomski, por. Kazimierz Bursztyn oraz podporucznicy Kazimierz Łukaszewicz i Józef Żulikowski.

mał przydział do 303. Dywizjonu Myśliwskiego im. T. Kościuszki. 20 lutego 1941 r. został dowódcą eskadry.

8 lipca 1941 r. samoloty dywizjonu osłaniały wyprawę bombową kierującą się na cele w rejonie Lille (dworzec kolejowy). W walce powietrznej z niemieckimi samolotami myśliwskimi zginęło dwóch pilotów dywizjonu. Jednym z nich był dowódca, kpt. pil. Tadeusz Arentowicz, drugim – por. pil. Wiktor Strzembosz.

- 18 **Kpt. pil. Zygmunt Bieńkowski.** Urodził się 2 maja 1913 r. w Warszawie. W roku 1933 wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W roku 1936 był promowany do stopnia podporucznika i po krótkim pobycie w pułku lotniczym powrócił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, na stanowisko dowódcy plutonu podchorążych i instruktora pilotażu. We wrześniu 1939 r. walczył w składzie Myśliwskiej Grupy Dęblińskiej, broniąc rejonu „Szkoły Orłąt”. Przez Rumunię przedostał się do Francji, po czym 27 czerwca 1940 r. przybył do Wielkiej Brytanii. 7 lipca 1942 r. został dowódcą eskadry w 303. Dywizjonie, a od 1 grudnia 1942 r. do 4 lipca 1943 r. był dowódcą tego dywizjonu. 30 stycznia 1945 r. przyjął funkcję dowódcy 302. Dywizjonu Myśliwskiego „Poznańskiego”, który zwalczał niemieckie transporty w strefie przefrontowej. 24 lutego 1945 r. około 15.15 został zestrzelony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą w rejonie Krefeld (atakował kolumnę samochodów z wysokości około 10 metrów). Przebywał w niemieckiej niewoli, oswobodzony został przez wojska 3. Armii Amerykańskiej. Zmarł 15 sierpnia 1979 r. w Londynie.



PZL P-7 (RG)

Na lotnisku w Dęblinie na rozkaz komendanta CWL 1 wystawiano dwa dyżurne 3-samolotowe klucze myśliwskie PZL P.7a.

2 września od świtu czuwały dyżurne klucze myśliwskie na lotnisku Ułęż. Około 10 wystartowały dwa klucze przeciwko niemieckiej wyprawie bombowej, aby bronić lotniska w Dęblinie prowadzone przez por. **Witolda Urbanowicza**¹⁹ i por. Stefana Witorzeńca.

Ze wspomnień Witorzeńca:

„... z uwagi na słabe wznoszenie przestarzałych P.7, małą szybkość i często zacinające się km-y w »siódemkach« nie można było dojść i atakować samolotów wroga...”

19 **Por. (gen. bryg.) pil. Witold Urbanowicz.** Urodził się 30 marca 1908 r. w Olszance koło Augustowa. W roku 1930 wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył w roku 1932. Służył w 1. Pułku Lotniczym w Warszawie. Pod koniec 1936 powrócił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, jako instruktor i wychowawca. We wrześniu 1939 r. walczył w grupie dęblińskiej, następnie dzielił losy podchorążych. Na czele ich grupy przekroczył granicę polsko-rumuńską. 4 sierpnia 1940 r. otrzymał przydział do 145. Dywizjonu Myśliwskiego RAF. 8 sierpnia 1940 r. zestrzelił Bf-110, w cztery dni później Ju-88. 21 sierpnia 1940 r. został przeniesiony do 303. Dywizjonu Myśliwskiego. 7 września 1940 r. został dowódcą dywizjonu (dowodził nim do 21 października 1940 r.). Był najskuteczniejszym polskim pilotem w okresie „Bitwy o Wielką Brytanię” – odniósł 15 zwycięstw powietrznych. W 1942 r. wyjechał do Stanów Zjednoczonych, jako zastępca attaché lotniczego. 11 grudnia 1943 r. podczas pobytu na froncie chińsko-japońskim zestrzelił dwa japońskie myśliwce Zero. Po zdemobilizowaniu wyjechał do Stanów Zjednoczonych. Mieszkał w Nowym Jorku. Swoje lotnicze wspomnienia opisał w kilku książkach. W roku 1995 otrzymał stopień generała brygady. Zmarł 17 sierpnia 1996 r.



PZL-23A Karaś (NAC)

Około godziny 12. ku kolejnym falom Heinkli 111 startowały klucze **kpt. Jana Czernego i por. Zdzisława Henneberga**²⁰ (instruktorów SPL Dęblin, którzy ochotniczo zgłosili się do służby w obronie powietrznej Dębli-
na).

„Pezetelki” nie zdołały zbliżyć się na dogodną odległość do strzału, gdyż załogi niemieckie natychmiast po zrzućeniu bomb odlatywały z prędkością przekraczającą możliwość polskich samolotów.

Ogółem tego dnia piloci Myśliwskiej Grupy Dęblińskiej wykonali ponad 20 startów przeciw samolotom Luftwaffe atakującym Dęblin. Podobnie było 4 i 6 września.

Obronę lotniska w Dęblinie przez Myśliwską Grupę Dęblińską prowadzono do 7 września 1939 roku. Na wyposażeniu grupy było 27 PZL P.7a,

20 **Por. Zdzisław Henneberg.** Urodził się 11 maja 1911 r. w Warszawie. Po maturze wstąpił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. W roku 1934 był promowany (trzecia lokata) na podporucznika obserwatora i przydzielony do 1. Pułku Lotniczego w Warszawie. W roku 1937 został instruktorem pilotażu w Centrum Wyszkożenia Lotnictwa Nr 1 w Dęblinie. We wrześniu 1939 r. bronił jako ochotnik powietrznego obszaru Dębli-
na. Przez Rumunię dotarł do Francji. W okresie wojny niemiecko-francuskiej był dowódcą klucza lotniczego. Po upadku Francji przeleciał samolotem do Wielkiej Brytanii. W Wielkiej Brytanii, po przeszkoleniu, 2 sierpnia 1940 r. został przydzielony do formowanego 303. Dywizjonu Myśliwskiego im. Tadeusza Kościuszki. Zestrzelił 5 samolotów niemieckich. 22 października 1940 r. otrzymał stanowisko dowódcy 303. Dywizjonu. Funkcję tę pełnił do 6 listopada 1940 r. oraz, ponownie, od 22 lutego do 12 kwietnia 1941 r. 2 kwietnia 1941 r. odbywał lot bojowy nad Francją. W drodze powrotnej Spitfire, którym leciał, został uszkodzony przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą. Henneberg zginął w wodach kanału La Manche.

10 PWS-10, 15 PWS-26 i 8 Lublin R-XIIC.

W tych dniach walkę myśliwców wspierały klucze z Eskadry Ćwiczebnej Pilotażu pod dowództwem kpt. pil. Jana Czernego na 17 samolotach PZL-23A „Karaś”²¹ i 6 PZL P.7a oraz Rezerwowa Eskadra Rozpoznawcza dysponująca 6 samolotami PZL-23A „Karaś”.

8 września przebazowano Grupę z lotniska w Ułężu na lotnisko Radziechów pod Sokalem. Od 8 września walczył na jednym przypadkowo pozyskanym z fabryki myśliwcu PZL P.11 „Kobuz” **por. pil. Henryk Szczęsny**, zestrzeliwując 2 samoloty. 10 września ewakuowano do Wielicka koło Kowna Eskadrę Ćwiczebną oraz Eskadrę Rozpoznawczą.

Duże wzmocnienie obrony powietrznej Dębina nastąpiło 3 września, kiedy to rozkazem dowódcy lotnictwa armijnego Armii „Kraków” nastąpiło przesunięcie z lotniska Rakowice koło Krakowa części 121 Eskadry Myśliwskiej na lotnisko Podlódów koło Dębina. O godzinie 16. nakazano odlot 17 samolotów myśliwskich PZL P.11 i 1 samolotu RWD-8 do Podlódowa. Po wylądowaniu, z braku obsługi technicznej, która przemieszczała się transportem samochodowym, piloci zamaskowali samoloty i pełnili warty.

Samolot myśliwski PZL P.11, jednosilnikowy, jednoosobowy, był uzbrojony w 2–4 karabiny maszynowe oraz mógł przenosić 4 bomby po 12,5 kg. Prędkość maksymalna 375 km/h. Rok produkcji 1934.

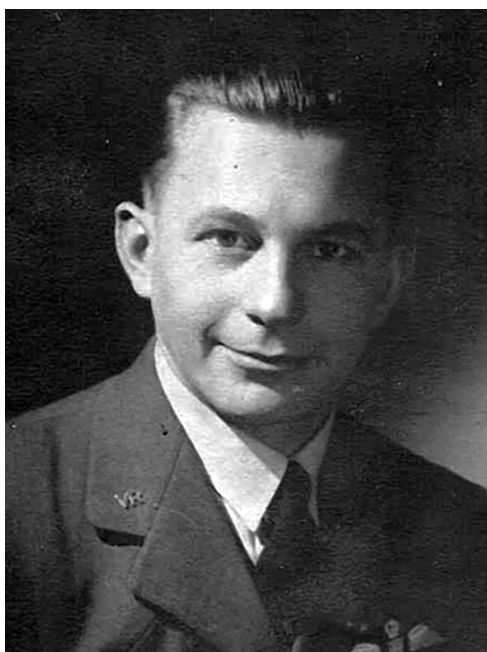


Por. pil. Henryk Szczęsny (RG)

21 Samolot rozpoznawczy i lekkiego bombardowania **PZL-23 „Karaś”** został skonstruowany w 1934 roku. Ulepszoną wersję PZL-23B wyprodukowano w latach 1936–1938 w PZL w Warszawie w liczbie 210 egzemplarzy. Samolot osiągał prędkość 319 km/h na wysokości 3650 m. uzbrojony był w 700 kg bomb i w 3 karabiny maszynowe kal. 7,9 mm. Wskutek niewłaściwego kierowania „Karasi” do walki jako bombowców nurkujących i szturmowców do atakowania niemieckich pojazdów pancernych, Polacy stracili w kampanii wrześniowej około 120 samolotów, najwięcej procentowo, bo 86% wyjściowego stanu.



PZL P-11 komendanta szkoły – Jerzego Bajana. (RG)



Ppor. pil. Tadeusz Nowak (RG)

4 września dywizjon podjął działalność obrony nieba nad Dęblinem. **Ppor. Tadeusz Nowak** wystartował ok. godz. 9. rano przeciw bombowcom atakującym lotnisko w Dęblinie. W pogoni za niemieckimi bombowcami w stronę Radomia został ostrzelany przez polskie OPL, przywożąc 12 dziur w płatach i kadłubie.

5 września **ppor. Wacław Król** i **kpr Piotr Zaniewski** zestrzelili jednego Dorniera Do-17²² bombardującego lotnisko Borowina koło Dęblina. Po południu Dywizjon przebazował się na lotnisko Kraczewice

22 **Dornier Do 17**, ze względu na wydłużony kadłub zwany „latającym ołówkiem”, był na początku wojny, obok Ju-87 i He-111 podstawowym bombowcem Luftwaffe. Seryjną produkcję Do-17M1 rozpoczęto w końcu 1937 roku. Uzbrojony był w trzy ruchome karabiny MG15 kal. 7,92 mm, zabierał 1000 kg bomb. Załoga składała się z trzech osób. Maksymalna prędkość 410 km/h, zasięg do 1300 kilometrów. W okresie wojny hitlerowcy wyprodukowali łącznie 1700 Dornierów różnych wersji.



Ppor. pil. Waclaw Król (RG)



Kpr. pil. Piotr Zaniewski (RG)



Kpt. pil. Tadeusz Sędzielowski (RG)



St. szer. Marian Futro (RG)



Pchor. Władysław Gnyś (RG)

16 września oddziały niemieckiego Wehrmachtu 10 Armii gen. Reichenau wkroczyły do Dębina.

koło Opolu Lubelskiego, gdzie przebywał przez cztery dni, działając patrolami przeciw wyprawom bombowym w okolicach Lublina, zapuszczając się także w okolice Dębina.

8 września w rejonie Puław w czasie pościgu za bombowcami Luftwaffe zostali zastrzeleni przez własną artylerię przeciwlotniczą **kpt. pil. Tadeusz Sędzielowski**²³ i **st. szer. pil. Marian Futro**²⁴. Obaj zginęli.

9 września rano klucz **pchor. Władysława Gnysia** zestrzelił w rejonie Kozienic jednego Heinkla 111.

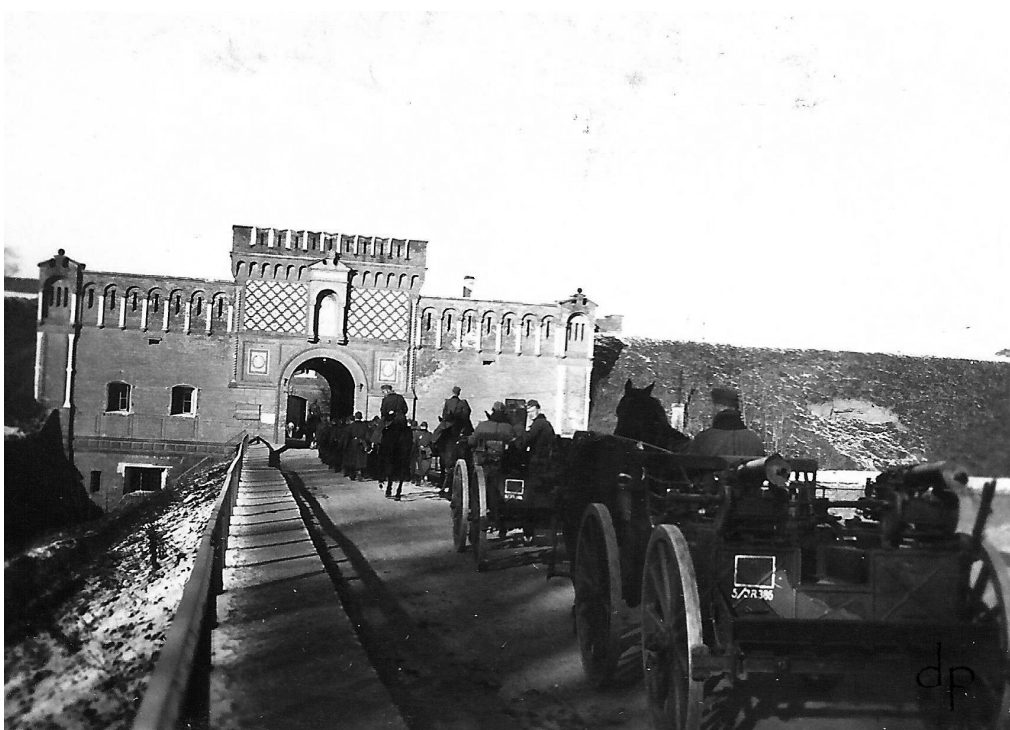
15 września Niemcy zajęli Główną Składnicę Uzbrojenia w Stawach.

23 **Kpt. pil. Tadeusz Sędzielowski**, ur. 9.03.1906 r. Absolwent SPL w Dęblinie (4 promocja) mianowany ppor. obs. 15.08.1930 r. Po promocji został przydzielony do 3 pl w Poznaniu i latał jako obserwator w dywizjonie liniowym. Skierowany na kurs pilotażu do CWOL w Dęblinie, po powrocie do pułku latał w 31 eskadrze liniowej, następnie w 132 eskadrze myśliwskiej, a w 1937 r. przeniesiony został do 2 pl w Krakowie. Od 1938 r. dowodził 121 eskadrą myśliwską w składzie lotnictwa armii „Kraków”. 8.09.1939 r. wystartował na samolocie PZL P.11c, prowadząc eskadrę na przechwycenie niemieckiej wyprawy bombowej. Podczas lotu powrotnego jego samolot został zestrzelony przez własną artylerię plotn. w rejonie Puław. Kpt. Sędzielowski pochowany został na cmentarzu w Łagowie k. Zwolenia.

24 **St. szer. pil. Marian Futro**, ur. 11.04.1919 r. Absolwent SPLdM w Krośnie, w 1938 r. przydzielony do 2 pl w Krakowie, brał udział w kampanii wrześniowej 1939 r. w składzie 121 eskadry myśliwskiej, przydzielonej do dyspozycji dowódcy lotnictwa armii „Kraków”. 8.09.1939 r. wystartował z lotniska Kraczewice k. Opolu Lubelskiego na samolocie PZL P.11c w składzie eskadry na lot bojowy z zadaniem przechwycenia niemieckiej wyprawy bombowej w rejonie Puław. Podczas lotu powrotnego na małej wysokości został zestrzelony przez własną artylerię plotn. w rejonie Ciepiewa. Pilot zginął. Pochowany został na cmentarzu wojennym w Ciepiewie.



Niemcy wkraczają do Dębina – 16 września 1939 r. – ulica Warszawska. (AC)



Oddziały Wehrmachtu zajmują Twierdzę Dębina – 16 września 1939 r. (MK)



Most kolejowo-drogowy na Wiśle – 6 września 1939 r. (NAC)

7 Czarne dni okupacji

Kazimierz Gruszecki ps. „Wicher”, rocznik 1925, wspominał pierwsze dni okupacji:

„Jak oni tu weszli, opanowali lotnisko, to cóż, trzeba było za czymś się zakręcić. Worek pod pachę i hajda na stację, wiedzieliśmy, co w trawie piszczy. Tory zbombardowane, nie można było zrobić żadnych przetoków, stacja była rozbita, a tam pozostały polskie transporty. To my zaraz na szaber. Rozbijaliśmy wagony, a Niemcy jeździli na motorach z koszami. To były Zindappy, BMW – a na nich rkaemy. My się chowaliśmy

za koła. Koła kolejowego nie przestrelili. Jak tylko przejechali, my cyk na wagony. Wyciągało się całe wory wszystkiego, co tam było. Ja przyniosłem do domu pół metra soli – pięćdziesiąt kilogramów. Sól to była najważniejsza rzecz. Za sól wszystko się dostało. Wymiana. Za kilogram soli metr kartofli, kaszę, mąkę czy inne rzeczy. Sól



Kazimierz Gruszecki ps. „Wicher”. (tO)



Letov Š-328 – jeden z trzech samolotów, na którym w czerwcu 1939 r. słowaccy lotnicy uciekli do Polski lądując w Dęblinie. (TJK)

była poszukiwana. Przecież za okupacji było ciężko i wszystko było wydzielone na kartki. Była sól w sprzedaży, ale wiadomo, że to były ciężkie czasy. Wszystko było na kartki tylko, że było to tak zrobione, że nic nie przepadło. Co się należało, to Niemcy dopilnowali. To byli gospodarze. Przyniosłem tę sól i poszedłem drugi raz, ale nic już nie było. Rozbijamy następne wagony, a tam konserwy. Te, z których żołnierzom grochówę robili. Znów pół worka przyniosłem i jeszcze raz poszedłem. Jak na stacji już nic nie było, to poszliśmy na lotnisko. Wypatrywaliśmy Niemców i jako pierwszej rzeczy szukaliśmy broni, najlepiej automatów. Jednak nie było nic pod ręką, ale stały samoloty. Lotnisko było zbombardowane, niektóre były sprawne. Takie, z których wypuszczali skoczków – trzymotorowe Fokiery. Z tych spuszczały benzynę, a w hangarach stały czeskie samoloty. To były Smoliki S-328. Teraz wiem, jaki to typ, sprawdziłem, ale wtedy nie wiedzieliśmy. Były podobne do „antków” – dwupłatowe. Były też nasze PWS-26. Te były szkolne – do nauki pilotów na myśliwce. Rzucali im małe spadochroniki dwa metry średnicy z obciążnikami i piloci do tego strzelali. Te były zupełnie nowe. Jednak sierżant powiedział nam tak – Chłopcy, jak będzie możliwość, te sa-

moloty należy zniszczyć, obrabować i potłuc. Tylko pamiętajcie, żeby nie palić tylko zepsuć i zniszczyć, jak podpalicie, to będzie wiadomo, że jest dywersja i sabotaż. To my wzięliśmy nożyki i do dzieła. Jak obdarłeś, pociągnąłeś, rwało się to jak prześcieradło. Zwijaliśmy to jak mapy i zabieraliśmy do domu. Jeszcze się namówiło kolegów – chodźcie tam rabować, niszczyć, przecież nowe samoloty, żeby ich Niemcy nie przejęli. Rozbiliśmy i zabraliśmy wszystko, co się dało. Były jeszcze jakieś różności, ale przecież żelastwa czy gruzu nie będę brał...”.

Od połowy października 1939 r. Niemcy nakazali Żydom odgruzowywać i porządkować lotnisko. Do obowiązkowej pracy skierowano Polaków, mieszkańców Dęblina i rolników z konnymi furmankami z okolicznych wiosek.

Wspomina **Czesław Majsterek**, rocznik 1921:

*„W październiku Niemcy wydali zarządzenie, że stu chłopaków do 18. roku życia ma się zgłosić do sprzątnięcia lotniska. Rad nie rad, trzeba było iść, to nieduże miasto, więc zgłosiliśmy się z chłopakami. Mnie i paru innym kazali palić książki z biblioteki i papiery z różnych kancelarii. Potem, przechodząc z **Jurkiem Puścikowskim** koło hangaru znaleźliśmy nowiutki polski samolot. Co tu robić? Leżał tam jakiś pręt metalowy, pilnowałem przy drzwiach, a on robił dziury, rwał przewody. Poniiszczyliśmy ten samolot nie tylko po wierzchu tylko tak, żeby już nic z niego nie było. Udało nam się jeszcze zabrać z jednostki sprzęt sportowy – buty piłkarskie, rękawice bokserskie. Dzięki temu mógł powstać Amatorski Klub Sportowy. Mieliliśmy sprzęt...”.*

Dwunastoletni wówczas **Artur Filippek** pamięta:

„Po zakończeniu walk pod Kockiem wróciliśmy z ewaku-



Czesław Majsterek (tO)



Artur Filipek (tO)

acji do domu na teren niczyj. Ale już wiosną 1940 r. widziałem obrazek, którego nie zapomnę. Na obrzeżach placu wzlotów, orientacyjnie gdzieś w okolicy stadionu i kortów tenisowych (obecnych), zwleczono z hangarów i zasobów składnicy lotniczej sterty zgruchotanych samolotów, podlegały, że tak powiem, utylizacji. Tzn. polscy robotnicy oddzielali: co do spalenia na jedną stronę, zaś materiały wtórne, metale kolorowe itp. na posortowane kupy. Moje serce krwawiło na taki widok. Dziecko, które wcześniej przedepało lotni-

sko wzdłuż i wszerz, a w powietrzu widziało wszystko, co najlepsze i niezwykione, miało prawo popłakać.

I na otwarcie cyklu (1939) szybki powrót do realu. Wehrmacht połączył Lotnisko z Twierdzą, gdzie stacjonowali żołnierze, kablem telefonicznym dużej średnicy, rozwijanym z ogromnych drewnianych rolek, łączonych przez wtyczki w ciąg. Kabel leciał rowem z ul. Warszawskiej i rynsztokiem do rzeczki i dalej przez pola i drogi do Twierdzy. Dla bezpieczeństwa ukazało się ogłoszenie w jęz. polskim, że w razie sabotażu mieszkańcom na posesji grozi... kara śmierci! Sypialiśmy na zmianę przy tym ustrojstwie nocami. I tak to się nam zaczęło. Pojęcie »Zakładnik« pomału przebijało się do świadomości Polaków przed okupacją...».

A tak to zapamiętał nauczyciel **Tomasz Kusyk** w swoich spisanych wspomnieniach:

„Następnie zażądano zakładnika, który miał być stracony na wypadek jakiejś nielojalności obywateli. Tym zakładnikiem został **Jan Hołubek**, zamożny mieszkaniec Dębłina z ulicy Warszawskiej, właściciel masarni i sklepu mięsnego. Trzymali go Niemcy w aresz-

cie w Twierdzy przez kilka tygodni. Połączenie telefoniczne pomiędzy poszczególnymi jednostkami wojskowymi mieli Niemcy przy pomocy kabla rzuconego przez pola i drogi i zmusili całą ludność polską do pilnowania, aby ktoś nie przeciął im tego połączenia. Musieliśmy przeto na każdych 50mb kabla postawić jednego człowieka do pilnowania w dzień i w nocy na zmianę. Na mnie wypadło pilnowanie w bardzo wietrzny i zimny dzień. Trudno było po prostu wytrzymać tego zimna...”



Tomasz Kusyk (AK)

Mężczyźni zarabiali 1 markę za godzinę pracy. W soboty wydawany był deputat: 2 kg bułka chleba, 2 l kwaśnego wina, pojemnik smalcu podobnego do margaryny nazywanego „małpim smalcem” i 1/2 kg cukru.

Od początku wojskowe władze przystąpiły do energicznej, prowadzonej z rozmachem rozbudowy lotniska, przystosowując go do obsługi obok samolotów szkolnych i myśliwskich, także do startów i lądowań bombowców.

Lotnisko odbudowywał i rozbudowywał 82 Flug Ausbau Regiment pod dowództwem płk. Petrauschke, który na początku był zarazem komendantem lotniska.

Przy pomocy Żydów i polskich robotników jednostka ta oczyściła lotnisko z gruzu i przystąpiła do pospiesznej odbudowy głównych jego obiektów. Lotnisko przystosowano do bazowania jednostek lotniczych bojowych i szkolnych oraz do remontu samolotów. Uruchomiono węzeł betoniarski składający się z czterech dużych betoniarek²⁵.

25 Austriacki Żyd Herman Wenkart w swoich wspomnieniach opublikowanych w Wiedniu w 1969 roku opisał wydarzenie, które zaważyło na jego życiu.

Pewnego letniego dnia 1941 roku, kiedy ciężko pracował na węźle przy betoniarce, w pobliżu wylądował samolot, z którego wysiadł pilot kapitan Edward Bromowsky.

W 1918 roku na froncie we Francji H. Wenkart, wówczas oficer pruskiej armii, wyniósł pod ostrzałem

Piach budowlany do produkcji ogromnej ilości betonu wydobywali piaskarze zwani potocznie „bagrowniki” z dna Wisły przy pomocy podziurawionych, blaszanych, posmołowanych wiader przymocowanych na sztywno do drewnianych długich drągów.

Piach wydobywał piaskarz z wytyczonego przez żeglugę toru żeglugowego, co służyło jego pogłębianiu i za co im specjalnie płacono. Zanurzał wiadro, nabierał piach i ciągnął do góry, po wycieknięciu wody, wysypywał urobek na podłogę specjalnej krypy. Drugi piaskarz przy pomocy jeszcze dłuższej drewnianej tyczki, tzw. „psychówki”, sterował łodzią, odpychając się od dna.

Piach składowano na brzegu obok mostu kołowego na Wiśle. Po kilkuniedniowym osuszeniu piach ładowali Żydzi na furmanki konne i wieziono za przejazd kolejowy na Balonnej. Sołtys gminy Irena codziennie wyznaczał rolników z furmankami do tzw. szarwarku. Tu Żydzi przesypywali piach do metalowych wywrotowych kolib i po wąskotorówce pchali ulicą Spacerową, a następnie ulicą Szpitalną (obok obecnego szpitala), aż do węzła betoniarskiego, który zlokalizowany był w miejscu obecnych pawilonów handlowych.

(Na lotnisko Niemcy nie wpuszczali furmanek, obawiając się kradzieży broni i innych rzeczy i wywożenia ich ukrytych w wozach).

Następnie taczkami po pochyłym pomoście usypywano górę piachu do zasypywania do betoniarek. Obok stały ogromne silosy, z których czerpano cement. Beton wlewano do następnych kolib i po przestawianych torach pchano na budowę placów przy hangarach i drogi dojazdowe wokół lotniska. Ogromne ilości betonu wylewano na nowe pasy startowe.

Na samym węźle betoniarskim przez 12 godzin przez 6 dni w tygodniu pracowało ponad 50 Żydów, następna setka pchała koliby z betonem. Żydzi pracowali także w co drugą niedzielę.

ciężko rannego towarzysza do punktu sanitarnego i uratował mu życie.

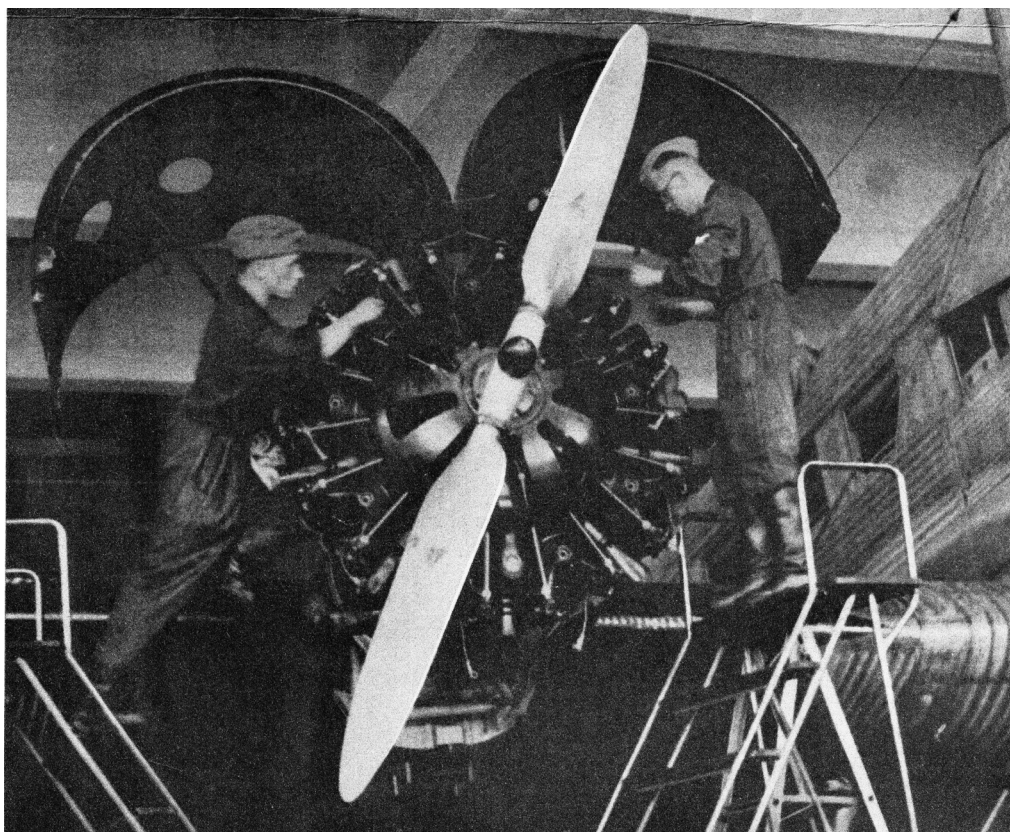
Niemiecki oficer poznał go, uściskał i wstawił się u komendanta lotniska, a ten mianował go szefem kancelarii w Niemieckim obozie pracy przymusowej Żydów na Balonnej. Przez pozostałe dwa i pół roku, aż do 23 lipca 1944 roku pełnił on praktycznie funkcję żydowskiego komendanta obozu.

Szczegóły życia Żydów w obozie pracy na lotnisku zawarte są w książce wydanej w 2015 roku przez Małgorzatę Iwaniec i Tadeusza Opiekę „Rozwój i zagłada społeczności Żydowskiej w Dęblinie w latach 1837–1947”. Książkę wydano z okazji odsłonięcia na Balonnej obelisku upamiętniającego zagładę 3500 dęblińskich Żydów i tablicy upamiętniającej dęblińskie getto umieszczonej na budynku biblioteki na ulicy Okólnej.

Prace betoniarskie prowadzili Niemcy przez kilka lat, głównie siłami Żydów, których około 1200 przetrzymywali w obozie „Bauleitung der Luftwaffe” na Balonnej, aż do 23 lipca 1944 roku.

Pod koniec 1941 roku Fliegerhorstkommando na lotnisku zatrudniało 1800 Polaków i Żydów.

Odbudowano także oraz wyposażono warsztaty lotnicze i już na przełomie 1939/1940 roku werbowano do nich polskich fachowców z wielu specjalności zawodowych, a przeważnie b. podoficerów i pracowników cywilnych z przedwojennego Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa, którzy tworzyli związek warsztatów lotniczych (Werf II) z polskim personelem, za który odpowiedzialny był wobec Niemców b. chorąży lotnictwa **Józef Daruszewski**. Niemcy dysponowali pełnym wykazem polskich przedwojennych pracowników wojskowych i cywilnych. Na wiosnę 1940 r. przybyła na lotnisko załoga niemiecka, składająca się prawie wyłącznie z Austriaków



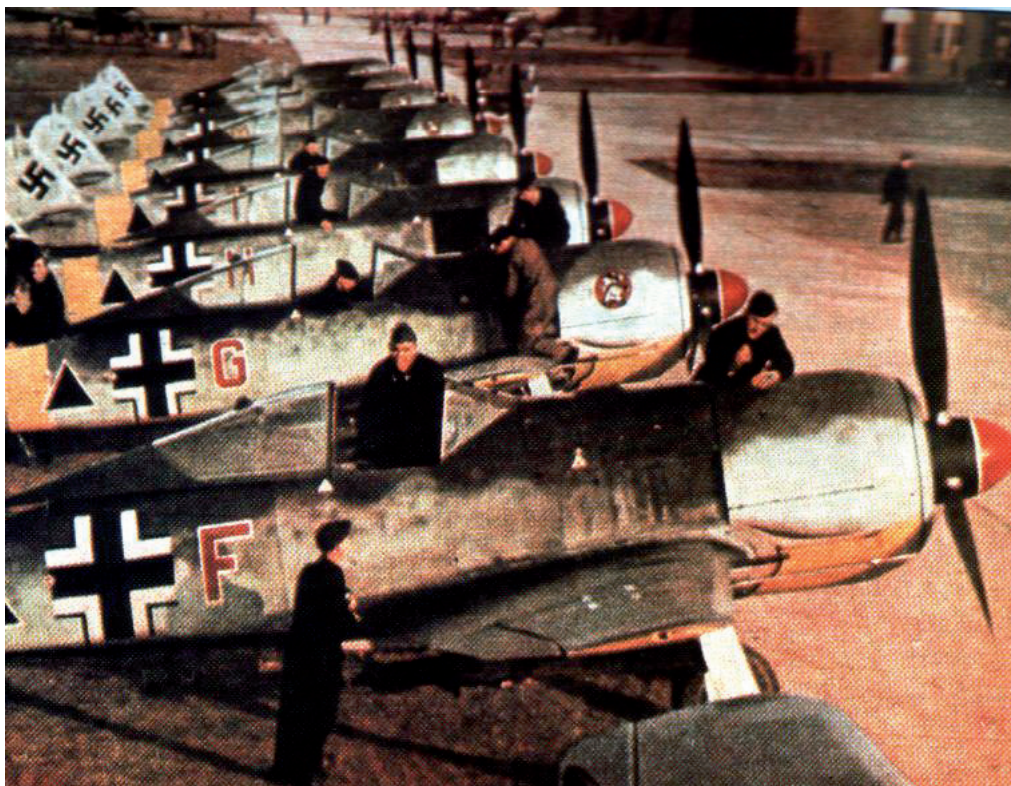
Okupacja niemiecka w Dęblinie. Niemieccy mechanicy naprawiają silnik samolotu Ju52 w warsztacie lotniczym Werft I. (tO)



Hala montażowa GSL wykorzystywana przez Niemców do naprawy zdobycznych samolotów polskich. Na pierwszym planie remont PZL.23 „Karaś”. (TJK)

trzymanych w żelaznej dyscyplinie. 3000 ludzi szkolono w przyspieszonym tempie. Znaczną część załogi niemieckiej stanowiło 136 mechaników płatowcowych i silnikowych wojskowych i majstrowie lotniczy, z których utworzono warsztaty z personelem niemieckim (Werf I), mającym bezpośredni dostęp do samolotów. W skład załogi niemieckiej lotniska wchodziło również ponad 100 członków młodzieżowej organizacji Hitlerjugend. Na stanie maszyn znajdowało się ok. 40 bombowców jedno i dwumotorowych oraz 80 Jungmeisterów i innych lekkich. W warsztatach lotniczych odbywała się wymiana części i drobne remonty. Potrzeby lotów zaspokajały 4 duże zbiorniki benzynowe.

Od połowy maja 1940 r. przebudowano lotnisko ze szkolnego na wojenne i w tym celu budowano pasy startowe dla najcięższych maszyn oraz rozbudowano bazę lotniczą. W ostatnie dekadzie czerwca 1940 r. wyjechała z małymi grupkami załoga niemiecka lotniska (stara) a na jej miejsce przybyła nowa, składająca się z 200 uczniów pilotów, 20 instruktorów, 600 osób



Focke-Wulf Fw-190 z jednostki Schlachtgeschwader 1 – Dęblin, koniec 1943 roku. (MK)

obsługi wojskowej technicznej i 1600 piechoty lotniczej. Szkolenie zmieniło się na intensywne nocne (rundy), w dzień przeważały pojedyncze loty na lekkich maszynach, ćwiczone też akrobację i loty na dużej wysokości. Stan maszyn zwiększył się do 160. Zwiększył się także personel wojskowy i cywilny niemiecki w warsztatach.

Od połowy lipca 1940 roku nastawiono żołnierzy na możliwość nalotów nieprzyjacielskich, usypano potrójne wały i postawiono oddziały dla ochrony nowych koszar, komendy i Głównej Składnicy Lotnictwa. Na wszystkich wyższych budowlach urządzano stanowiska ckm p-lot w liczbie 25–30, w hangarach przygotowywano zenitówki, a częściowo i wystawiono je. Od grudnia 1940 r. obowiązywało zaciemnienie.

Zimą 1940/41 r. pędzili Niemcy Żydów do usuwania śniegu z pola lądowań oraz dojazdów do hangarów. Coraz więcej gromadzono samolotów bojowych, głównie myśliwskich, trwały bowiem przygotowania do inwazji niemieckiej na Związek Radziecki.



Wizyta generała Luftwaffe na lotnisku w Dęblinie. (TJK)



Generał Luftwaffe Shnepf wychodzi drugim wyjściem z budynku Działu Nauk. (TJK)

Wiosną 1941 r. stan przygotowań do wojny z Sowietami kontrolował generał Luftwaffe Schnepff.

Tym, co się dzieje na lotnisku w Dęblinie interesowali się członkowie z wywiadu ZWZ/AK. Szczególnie interesowali się obsadą dowódczą na lotnisku w Dęblinie i na lotniskach satelickich, wyposażeniem i rozbudową lotniska, zapasami paliwa i bomb. Rozpoznanie oznakowania samolotów ułatwiało ich lokalizację i ruch powietrzny. Zwracali uwagę na nastroje żołnierzy obsługi i lotników.

Informacje przekazywali Stanisławowi Przykuckiemu oraz Piotrowi Nałaskiemu. Zbierali oni meldunki od wielu wywiadców z całego Rejonu nr 5 ZWZ obejmującego Irenę-Dęblin i sporządzali raporty wywiadu Rejonu nr 5. Na podstawie raportów rejonowych powstawały raporty Komendy Obwodu Puławy. Oto fragmenty takiego Raportu Nr 3 z dnia 2.05.1941 roku:

20 V 41

(na miesiąc przed napadem na Związek Radziecki)

RAPORT WYWIADU ^{2 a} II Fg^a

Dęblin – lotnisko (patrz plan)⁴: Stan załogi, jak w raporcie z dnia 22 IV – bez zmian. Zakwaterowani w budynkach mieszkalnych w południowej stronie lotniska, w barakach i w budynkach koszarowych (plan 1–1)⁴. Funkcyjni – mechanicy w liczbie około 400, zamieszkali dotychczas na lotnisku, przeniesieni zostali do wsi Massów na południe od lotniska oraz do baraków, znajdujących się między wsią a lotniskiem. W tych samych obiektach kwaterują przybyłe oddziały artylerii p[rzeciw]lot[niczej]. Szkolenie lotnicze – intensywne. Loty dzienne i nocne na różnych typach maszyn, przeważnie na lekkich bombowcach typu „Junkers”. Stan maszyn – około 150, większość „Junkersy” i „Avie”, pozostałe – myśliwce bojowe „Messerschmitt” i inne w liczbie około 42 sztuki. Stan samochodów – około 350–400 sztuk, większość ze znakiem „żółtego lwa”, część zaś z „czerwoną podkową” na chłodnicy. Począwszy od ostatnich dni kwietnia, aż do chwili obecnej, wszelkie zapasy materiału lotniczego i amunicji lotniczej wywożone są z magazynów po-

ciągami w kierunku Warszawy. Między wsią Masów a lotniskiem ustawiono w pierwszych dniach maja br. 4 działa plot. z amunicją przygotowaną w pobliżu oraz 3 działa plot. obok wsi Mierzwiączka w odległości około 500 m od toru kolejowego. OPL bierna – przygotowana.

T w i e r d z a : W obiektach zajmowanych przez „Infanterieregiment 461” kwateruje nowo przybyły „Infanterieregiment 82”. Należy organizacyjnie do d[owódc]twa dywizji Puławy. Znak na samochodach – „żółty lew”. Feldpost 09642. D-ca pułku? Tabor pułkowy – około 53 samochodów. Prócz tego pułk posiada 53 motocykle. Będzie to prawdopodobnie oddział rozpoznawczy pułku. Dotychczasowe zapasy „Armeeverpflegungslager–Ost”, wynoszące przeciętnie 500 wagonów żywnościowych i paszy, wzrosły do około 700 wagonów. Przybyło w m-cu maju 287 wagonów wagi 2518 ton. Artykuły: mąka, kartofle, pomarańcze, konserwy, piwo, owies, siano, słoma, torf i inne. W tym samym czasie odeszło 34 wagony wagi 254 ton paszy, w tym 31 wagonów do Puław, 2 wagony do Siedlec i 1 wagon do Zajeździe.

S t a w y (plan V–l–5)⁴: „Armeemunitionslager”. Załoga „Felde-
aig”, stanowiąca obsługę magazynów amunicji – bez zmian. Pododdziały wchodzące w skład ww. jednostki – jak w raporcie z dnia 22 IV br. Ruch amunicji: 1 IV przybyło 29 wagonów bomb lotniczych i 9 samochodów amunicji plot., 1 IV wysłano 3 samochody amunicji karabinowej do Puław i przybyło 62 wagony amunicji (?), 6 IV przybyły 3 wagony bomb lotniczych 250 kg, 10 IV wysłano 7 wagonów amunicji plot. kal[iber] 40 mm, 13 IV przybyło 32 wagony amunicji plot. kal[iber] 40 mm, 17 IV wysłano 10 samochodów bomb lotniczych wz. 207 W. BZ-6, 18 IV wysłano 4 samochody bomb lotniczych wagi 250 kg każda, 19 IV przybyło 30 wagonów amunicji (?) i 6 samochodów materiałów sapersko-minerskich, 22 IV przybyło 11 samochodów amunicji ppanc. 22 (OWP), 27 IV nadeszło ponaglenie, by prace nad rozbieraniem amunicji polskiej 75 mm jak najszybciej zakończyć. Łuski przeznaczono na szmelc, pociski zaś i proch przygotowane w skrzyniach do wysyłki. Prace na rozbiórką w toku. Na terenie przyległym do rejonu

Stawów (tzw. „wycinki”), po lewej stronie szosy Irena – Kock buduje się w szybkim tempie 13 baraków i 3 studnie. Przeznaczenie nieznane. W dn. 1 IV przybyła 1 kompania Baubat[alion] (?) w sile 2 oficerów i 85 szeregowych.

Stacja kolejowa: Kolejarze niemieccy, żandarmeria, wartownicy – bez zmian. Ruch transportów w m-cu kwietniu silnie wzmożony w różnych kierunkach, szczególnie na Łuków i Lublin. Ostateczny termin zakończenia prac przy rozbudowie węzła kolejowego, tj. rampy przy parowozowni, przepustu na torze warszawskim wyznaczono na 14 V br. Na terenach zwrotnic budowane są betonowo-drewniane schrony plot. Przygotowania do OPL–biernej zakończone.

Irena: Załoga – bez zmian. Szosa Dęblin – Kock ma być do dnia 15 V naprawiona prowizorycznie. 3 mostki na terenie Irenej wykonano już w połowie z żelazo-betonu, wykańczane są w drugiej swej połowie tylko drzewem. OPL–bierna – przygotowana.

Na całym terenie Dęblin – wszystkie baraki i budynki malowane są dla celów maskowniczych na kolor oliwkowy z różnokolorowymi plamami. Poza tym wszystko, jak w raporcie z dnia 20 IV – bez zmian.

Żyrzyn – dwór: „Forstschutz” – 25 ludzi, warta przy tartaku – 12 ludzi. W nowej gminie przy szosie od pierwszych dni maja urządza się „Tankstelle”. Do zbiorników dowozi się benzynę samochodami ze znakami „żółty lew” z Puław. Do dnia 10 bm. dowieziono benzynę na 25 samochodach.

Osiny – majątek: Przybyła w pierwszych dniach maja br. kolumna taborowa konna ze znakiem „żółty lew”.

Bałtów, gm. Żyrzyn: Przygotowano kwatery dla oddziału pionierów, który będzie zatrudniony przy umocnieniach.

Wojna rozpoczęła się w dniu 22 czerwca 1941 r. Od tego czasu z położonego na zapleczu frontu lotniska dęblińskiego startowały na wschód samoloty bojowe.

Po przesunięciu się frontu w głąb Związku Radzieckiego przestawili się Niemcy w zasadzie na szkolenie w Dęblinie swoich pilotów myśliw-



Wspólny posiłek oficerów i podoficerów Luftwaffe – pilotów myśliwskich, na lotnisku w Podlodowie. W tle myśliwce Messerschmitt Bf-109. (tO)

skich na Messerschmittach Bf 109²⁶ i Focke Wulf 190²⁷ i bombowców na Ju 87 „Stukas”²⁸.

26 **Messerschmitt Bf 109** – samolot myśliwski jednomiejscowy. Messerschmitt Bf 109 był samolotem, z którym Polacy walczyli od pierwszego do ostatniego dnia wojny. W bitwie o Anglię większość samolotów myśliwskich stanowiły Bf 109E. Samolot ten przewyższał osiąganymi wszystkimi samolotami aliantów w ciągu pierwszych ośmiu miesięcy walk. Uzbrojony był w dwa karabiny maszynowe MG 17 kal. 7,92 mm montowane z przodu kadłuba i dwa w skrzydłach oraz działko FF/M kal. 20 mm. Osiągał prędkość 560 km/h, pułap 10 500 m, zasięg 700 km. W czasie wojny hitlerowcy wyprodukowali 30 480 samolotów Bf 109 wszystkich wersji.

27 **Focke Wulf Fw 190** – samolot myśliwski i myśliwsko-bombowy, jednomiejscowy. Następca słynnego Messerschmitta Bf 109, ceniony tak bardzo, że wyprodukowano go ponad 20 000 egzemplarzy w różnych wersjach. Pierwsze egzemplarze Fw-190A1 pojawiły się nad Wielką Brytanią w sierpniu 1941 roku, były szybsze i zwrotniejsze od Spitfire V. Początkowo były uzbrojone w cztery karabiny MG 17 kal. 7,92 mm, osiągały prędkość 630 km/h. Z czasem zwiększono uzbrojenie o dwa działka MG FF kal. 20 mm. Zbiorniki paliwa miały pokryte surową kauczukową gumą samozalepającą się.

28 **Junkers Ju 87 „Stuka”** (Sturzkampfflugzeug) był jednym z głównych symboli niemieckich sił zbrojnych podczas II wojny światowej, pełniąc funkcję „latającej artylerii”. Pierwszy prototyp Ju 87 został wyprodukowany w Szwecji w 1933 roku. Po wprowadzeniu szeregu poprawek został oblatany 17 września 1935 roku.

Samolot uzyskiwał prędkość w nurkowaniu dochodzącą do 600 km/h, a przelotową 340 km/h. Uzbrojenie stanowiły dwa karabiny maszynowe MG 17 kalibru 7,92 mm zamontowane na skrzydłach. Tylony strzelec/operator radiostacji miał do dyspozycji karabin maszynowy MG 15 kalibru 7,92 mm do obrony tylnej półsfery. Początkowo mógł zabierać do 500 kg bomb (w późniejszych wersjach nawet do 700 kg).

1 września 1939 roku Luftwaffe dysponowała 366 samolotami w wersji A i B, które zapisały się wyjątkowo złą sławą, prowadząc działanie nie tylko przeciw celom wojskowym, ale i cywilnym.



Fragment lotniska od strony północnej, na wysokości ulicy Pocztowej (obecnie Piłsudskiego). Widoczne ogrodzenie z siatki drucianej i metalowych słupków. Na większości odcinków lotnisko było ogrodzone gęstym rzędem drutów kolczastych, przymocowanych do drewnianych pali. (TJK)



Budynki mieszkalne folwarku Dęblin przy ogrodzeniu lotniska, od strony północnej (za budynkiem Urzędu Gminy Irena). W tle hangary MOB (mobilizacyjne). (TJK)



Wielka parada niemieckich Regimentów Luftwaffe na lotnisku w Dęblinie w dniu 20 kwietnia 1942 r., w dniu 53. rocznicy urodzin Adolfa Hitlera. (TJK)

W listopadzie 1941 roku wysłano wszystkich zdrowych i sprawnych Niemców na front, a młodzież z Hitlerjugend wcielono do SS. Z pułku 82 Fl. Ausb. Reg. większość żołnierzy wyjechała do oddziałów bojowych w Królewcu i Szczecinie.

Stan załogi niemieckiej zmniejszył się o ok. 150 osób personelu latającego i 100 ludzi oddziału wartowniczego, a zwiększył się personel wojskowy i cywilny w warsztatach parkowych, które rozszerzono.

Lotnisko dęblińskie czynne było do końca okupacji. Jego załoga ulegała niewielkim zmianom. Cały czas prowadzono tu szkolenie pilotów.



20 kwietnia 1942 r., z okazji 53. urodzin Adolfa Hitlera, Niemcy urządzili na polu wzlotów przed portem lotniczym uroczystą paradę regiméntów Luftwaffe.

Z lotniskiem w Dęblinie powiązane były sąsiednie lotniska i lądowiska w Podlodowie, Ułężu, Gołębiu, Borowinie, Zajezerzu i Klikawie.



Wielka parada niemieckich Regimentów Luftwaffe na lotnisku w Dęblinie w dniu 20 kwietnia 1942 r., w dniu 53. rocznicy urodzin Adolfa Hitlera. (TJK)

8 Praca w warsztacie na lotnisku w Dęblinie

Już w grudniu 1939 roku sukcesywnie organizowano na nowo pracę w lotniczych warsztatach remontowych. Jak to wyglądało „na żywo” przedstawia relacja przedwojennego harcerza ze Stężycy, członka ZWZ/AK ps. „Stalszer” **Bronisława Piskorskiego**:

... W styczniu w rozmowie ze Stanisławem Włodarczykiem ps. „Dytko”, który był moim zleceniodawcą z racji mojej specjalności wojskowej – mechanik lotniczy – zalecono mi zatrudnić się na lotnisku w Dęblinie celem wywiadu, dywersji i sabotażu, gdyż obiekt niedawnego lotniska Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa (CWOL) stał się dużym obiektem zainteresowań sztabu niemieckiego. W początku stycznia 1940 r. rozpocząłem pracę na lotnisku. W wydzielonym pomieszczeniu, o jednym wyjściu, pracowało około 130 polskich rzemieślników w różnych specjalnościach. Nadzór średni 3 majstrów



Bronisław Piskorski ps. ZWZ/AK „Masztaler” (MI)

i tłumacz – Polacy. Szperaliśmy po wszystkich budynkach i rozbitych magazynach, rozpoczynając pracę od sabotażu gospodarczego, wynoszenia wszystkiego, co miało wartość dla wroga. Początkowo nie było ścisłej kontroli wychodzących pracowników, zresztą i potem były kontrole sporadyczne. Wynoszono w torbach z odpadami drewna, w workach – lakiery, farby, pokosty, karbid, naftę, benzynę, kit do okien, zamki, narzędzia. Nim przystąpiono do porządkowania magazynów cięto na odpowiednie wymiary lotnicze blachy aluminiowe, chromoniklowe i czarne, z których wykonywano: z blach aluminiowych – wszelkiego rodzaju naczynia kuchenne od baniek na mleko, garnków, patelni do łyżek wazowych, nawet miski i talerze. Z blach chromoniklowych ja wykonywałem garnki, kubki, monogramy na albumy i małe monogramy na torebki. Z blach czarnych wykonywano piecyki węglowe, trociniaki, rury, kolanka i szufelki. Ze stali narzędziowej ja wykonywałem siekiery, młotki, babki do klepania kos. Ze stali szlachetniejszej wykonywano zamki do pistoletów, młynki do mielenia zboża na chleb i śrutowniki do mielenia zboża na śrutę dla trzody (młyny były do wyłącznych potrzeb Niemców). Z kątowników, teowników i rurek wykonano wiele sanek.

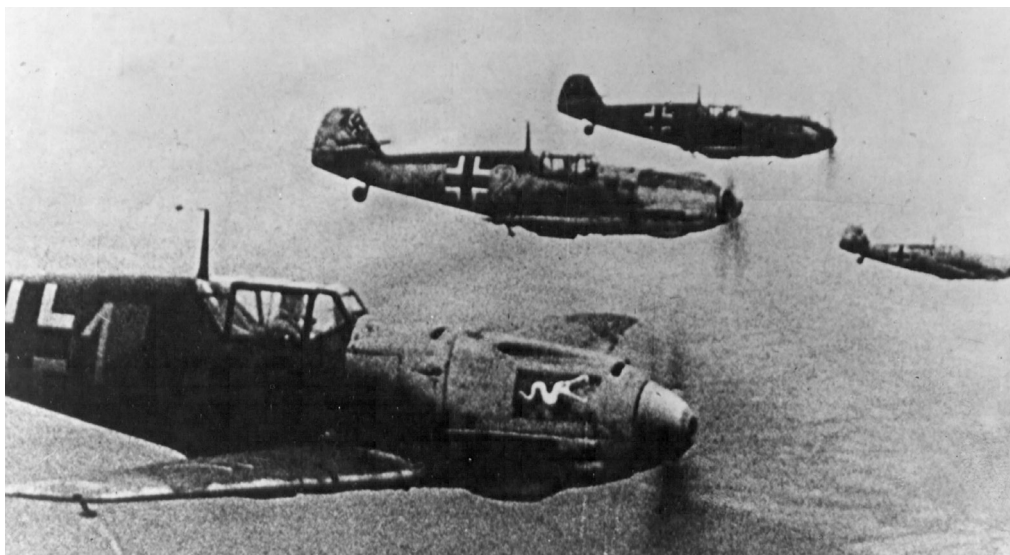
Wiosną 1940 r. okupanci przystąpili do intensywnej niwelacji lotniska po wybuchach bomb, odgruzowania hangarów, budynków mieszkalnych, sal wykładowych Szkoły Orląt w Dęblinie i remontu uszkodzonych budynków. Zatrudnili około 2000 Żydów, około 40 Polaków z pojazdami konnymi, 500 Polaków cieśli, murarzy i pomoc do napraw hangarów i magazynów. Żydów używali do robót ziemnych i do odgruzowania. Zjechało ze Śląska i z Niemiec około 1000 osób urzędników, magazynierów, fachowców różnych specjalności i nadzór. Pracownicy polskiego warsztatu byli używani do napraw wiat i drzwi magazynów oraz pomieszczeń biurowych przyległych do hali parkowej.

Brałem udział przy szkleniu okien świetlików ściany przedniej hali parkowej nad wiatą. Przy tej okazji wiele kilogramów kitu przeszło w ręce potrzebujących Polaków. Pod koniec 1940 r. do przygotowanych pomieszczeń przybyło kilkuset nowych Niemów, specjali-

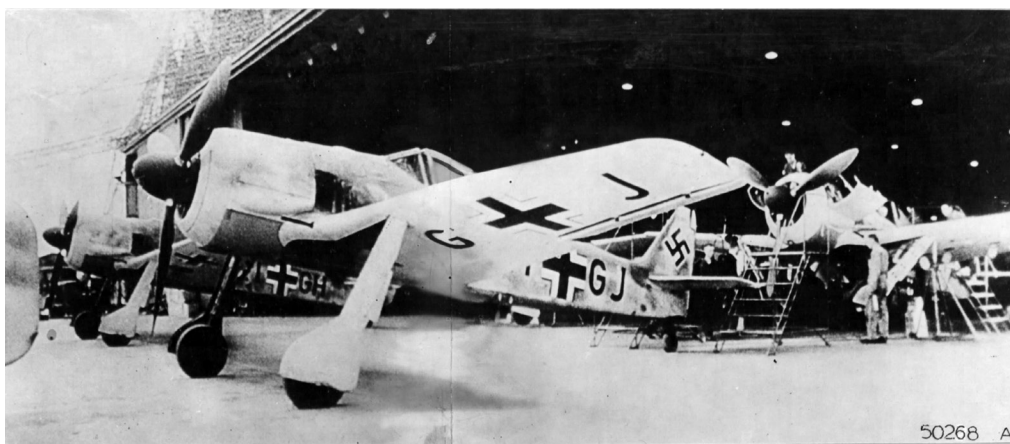
stów z dziedziny obsługi lotnictwa, około 500 żołnierzy z lotnictwa, ok. 100 chłopców należących do Hitlerjugend z okolic Śląska. Z tą grupą Niemców przyjechało kilkunastu z tajnej policji po cywilnemu, wędzających po katach, obserwujących zachowanie się i pracę Polaków. Ja w tym okresie byłem zatrudniony przy ostrzeniu i lutowaniu pił taśmowych do cięcia drzewa. Niemcy rozpoczęły produkcję skrzyń do przesyłki części wojskowych. Początkowo byli zadowoleni z regeneracji pił. Gdy zorientowałem się do czego służą, zaczęły się rwać w czasie cięcia desek, reklamacje nie skutkowały, zainteresowali się mną jacyś cywile i majster niemiecki. Udowadniałem złą jakość blaszek mosiężnych do lutowania i proszku, robiłem przy nich próby, prosiłem by zrobił próbę lutowania ktoś ze specjalistów niemieckich, ale piły się rwały. Patrzyli na mnie podejrzliwie, bo początkowo piły były dobre.

Oczywiście o wszelkich zmianach na lotnisku w zachowaniu się Niemców w stosunku do pracowników polskich, poglądach politycznych Ślązaków, ruchu samolotów na lotnisku, inspekcjach wojskowych i cywilnych, o pracy dywersyjnej ze Ślązakami i młodzieżą z Hitlerjugend, o ubocznej produkcji Polaków, przemycaniu kabli, części elektrycznych, linek stalowych i wszelkich wyrobów, podawałem w przesyłanych meldunkach do „Dytko”. Też z terenu Stężycy o rewizjach dokonywanych w domach polskich, aroganckim zachowaniu się kolonistów niemieckich, o wykradaniu z koszar sprzętu wojskowego jak plecaki, koce, prześcieradła, pasy, bagnety.

W marcu 1941 r. Niemcy rozpoczęły szkolenie pilotów myśliwskich na samolotach Me 109 i Focke Wulf 190. Z wyniku częstych kapotaży przy lądowaniu 5 do 6 maszyn dziennie dawało do myślenia o słabym wyszkoleniu treningowym i pośpiechu szkolenia myśliwców. Wynikiem kapotaży było przy lądowaniu na jedno koło złożenie podwozia, podłamanie skrzydła, zarycie trzypiętrowym śmigłem w ziemię, czasami było przyczyną zgięcia wału. Ja widziałem dwa razy postawione maszyny na łbie i raz podłamane maszyny w ogonie. W kwietniu 1941 r. po wcieleniu Niemców, folksdojczów, hitlerjugend do wojska, 30 Polaków, między innymi ja, przydzielono po dwóch do obsługi maszyn po uprzednim pod-



Samoloty myśliwskie Messerschmitt Bf 109E w 1941 r. (RG)



Samoloty myśliwskie Focke-Wulf Fw 190. (RG)

pisaniu „cyrografu” na swoje życie na wypadek usiłowania sabotażu. Jednak maszyn uszkodzonych przy szkoleniu pilotażu nie dawano Polakom do przeglądu, robiła to wojskowa obsługa niemiecka.

W październiku 1942 r. z obrotnicy dwusilnikowego Me 110 skradziono sprzężony lotniczy KM MG-17. Przyglądałem mu się z bliska, był zamocowany na obrotnicy jedną śrubą Ø 24 mm, maszyna stała obok mojego warsztatu i w pobliżu mojej maszyny Me 110. Byłem



Samolot szturmowy Henschel Hs-129. (RG)



Bombowiec nurkujący Junkers Ju-87 Stuka w Północnej Afryce. (RG)

podejrzany o współudział w kradzieży, wypytywano mnie czy widziałem kogoś w pobliżu. Moje zaprzeczenia nie przekonały Niemców, a karabin jak nic na pewno wyszedł przez świetlik na dach i powędrował do partyzantki.

W listopadzie 1942 r. Niemcy ściągnęli dywizjonami z Afryki samoloty szturmowe Ju 87 i Heinkel 129, przeprowadzając ich ka-

pitalny przegląd i po przemalowaniu z koloru piaskowego na biały wysyłali na wschód (około 250 maszyn w styczniu 1943 r.). W takich przypadkach od ręki składałem meldunek. W lutym 1943 r. zażyłem pęknięcie ścięgna lewego podwozia. Zameldowałem majstromi, że maszyna jest sprawna i gotowa do lotu. Po tygodniu maszyna wystartowała, ale przy lądowaniu ścięgno całkowicie pękło, co spowodowało złożenie podwozia, nastąpiło złamanie płata, pocięcie śmigła i zgięcie wału. Maszyna stała dłuższy czas z boku. Byłem wzywany na dochodzenie. Uważali, że kradzież KM–lot i rozbięcie maszyny ma ścisły związek z moją osobą.

W kwietniu 1943 r. w czasie pracy przy warsztacie nieznanym mi mężczyzna, szatyn, wzrost około 1,8 m, przechodząc wolnym krokiem koło mojego stanowiska, nie zatrzymując się, ostrzegł mnie śląskim akcentem: „Pierunie, ty jesteś na ta lista do gestapo, uciekaj!”. Na drugi dzień byłem już w Warszawie...

Wspomniany już **Stanisław Wiak** relacjonuje, jak wyglądała praca uczniów-praktykantów w warsztatach lotniczych. Nadzór nad praktykantami miało dwóch Niemców, Adolek i tzw. „Mongol”.

Złośliwy „Mongol” za byłe przewinienie kazał w sobotę zostawać w pracy i sprzątać halę i myć kadłuby i płaty naprawianych samolotów, trzeba było pracować praktycznie bez przerwy, aż do poniedziałku rano.



Samolot myśliwski Messerschmitt Bf 110. (RG)

Praktykanci szkoły zawodowej o specjalności ślusarz-mechanik samolotowy na trzecim roku pracowali od 7. rano do 14.30 przez cztery dni, kiedy wieczorem szli na lekcje, w pozostałe dwa dni pracowali tak jak wszyscy do 18.

Nauka odbywała się na piętrze Szkoły Powszechnej nr 2 na początku na ul. Warszawskiej obok żandarmerii, lekcje trwały nawet do 20. Zimą, kiedy godzina policyjna obowiązywała od 6. do 20. uczniowie mieli przepustki do 21., ale było to niebezpieczne, po Irene chodziło dużo patroli wojskowych i żandarmerii. Latem godzina policyjna obowiązywała od 22. do 5. Przez trzy lata uczono matematyki, fizyki, chemii, materiałoznawstwa, rozszerzona była nauka języka niemieckiego.

Po roku przeniesiono ich do tzw. „Europy”, tak nazywano kamienicę, której właścicielem przed wojną był Żyd, krawiec o nazwisku Europa. Budynek sąsiedował z posterunkiem żandarmerii polowej, który był u Lipskich w głębi podwórka.

Uczniowie pracowali jako pomocnicy niemieckich mechaników, pomagali przy naprawie drobniejszych uszkodzeń, sprząтали stanowiska, zbierali, czyścili i układali narzędzia, myli naprawiane samoloty.

Hala montażowa był ogromna, mieściła naraz 20 myśliwskich „Messerschmittów”, było druga w Europie co do wielkości. Po wojnie, po przebudowie mieści się tu Dział Nauk. Mistrzem warsztatowym był p. **Jan Pisarski** instruktor silnikowy ze Żdźzar. Nauczycielem zawodu, który ich bezpośrednio szkolił był **Zdzisław Bondel** z Mierzwiączki z ul. Lipowej. W kuźni mistrzem był p. **Kapusta** ze Starówki. Mistrzem całego parku był Niemiec Werkmeister Nowotny, brat znanego pilota, który brał udział w uwolnieniu dyktatora Włoch, Mussoliniego.

Stanisław Wiak rozpoczął praktyki w „Werft II” we wrześniu 1941 roku.



Stanisław Wiak ps. „Mały”. (tO)

W tzw. „Werft II” pracowało ponad 300 Polaków mechaników, ślusarzy, stolarzy, kowali, malarzy, płatowców i osprzętowców, elektryków i innych specjalistów.

Remonty i przeglądy były przeprowadzane na myśliwcach Me 109, dwusilnikowych, dwumiejscowych Me 110, na myśliwcach Focke Wulf 190, samolotach Arado, dwusilnikowych, czteromiejscowych bombowcach Dornier Do 17, najbardziej popularnych dwusilnikowych pięciomiejscowych bombowcach Heinkel He 111, oraz na bombowcach Junkers Ju 52 i Junkers Ju 87 nazywanych „Sztukas”.

Jednosilnikowy bombowiec nurkujący negatywnie wślawił się we wrześniu 1939 r. nalotami nad Warszawą, nurkując z wyjąkami syrenami aerodynamicznymi zamontowanymi na osłonach stałego podwozia. To „Sztukas” ponownie bombardowały ulica po ulicy Warszawę podczas powstania w 1944 r.

Stanisław Wiak pamięta, że w hali montażowej dokonano naprawy i przeglądu olbrzymich sześciomotorowych transportowych Messerschmittów Me 323, tzw. „Gigantów”.

W pamięci Stanisława Wiaka przetrwał fakt epidemii tyfusu. W styczniu 1942 roku w Dęblinie wybuchła epidemia tyfusu przywleczona ze Stalagu 307 i z getta. W obawie przed przeniesieniem choroby na odgródzone od miasta lotnisko Niemcy zarządzili kwarantannę i przymusowo skoszarowali



Samolot transportowy Me-323 Gigant. (RG)



Groby niemieckich lotników. (tO)

w barakach Polaków pracujących w warsztatach. Po pracy nie mogli udać się do domu, musieli spać w szybko przystosowanych do mieszkania drewnianych barakach. Trwało to 2–3 miesiące, aż choroba w mieście została opamnowana.

Stanisław znał nieźle język niemiecki. Potrzebny był ślusarz-stolarz w budynku, tzw. „kwadracie” budowanym razem z „Pekinem”, w którym mieszkały Niemki ze służby pomocniczej. Tak więc na okres kwarantanny został zakwaterowany u Niemek. Kierowniczka przydzieliła mu mały pokój, gdzie miał zamieszkać. Przez 2–3 miesiące po pracy w warsztatach szedł do tego budynku.

Wieczorami naprawiał drzwi, dorabiał klucze do drzwi, dorabiał klucze do szafek i wykonywał inne naprawy gospodarcze. Wieczorami co bardziej żartobliwe Niemki, pomimo uprzedzeń i zakazów rasowych, prowokowały młodego przystojnego Polaka. Nie narzekał za bardzo, bo Niemki dosyć dobrze go karmiły, lepiej niż tych, co mieszkali w barakach.

Po klęsce pod Staliningradem, ledwie dotarło do Dębłina kilka He 111 bardzo podziurawionych, wymagających gruntownej naprawy.

Niezwykłym wydarzeniem był przylot na dęblińskie lotnisko ponad 300 bombowców oraz kilkudziesięciu myśliwców i samolotów, które przemalowano na jasne, piaskowe, pustynne kolory. Po tym zamaskowaniu samoloty te prawdopodobnie poleciały zasilić chwiejący się front niemiecki w Afryce.

Inny pamiętny fakt to tragiczny wypadek, jaki zdarzył się niemieckim komandosom, którzy ćwiczyli desant spadochronowy na poligonie za Wieprzem. W wyniku nieprzewidzianych okoliczności zabiło się naraz kilku spadochroniarzy.

Świadkowie mówili, że 2–3 skoczkom nie otworzyły się spadochrony, zaczęły spadać na czasie rozwiniętych wcześniej spadochronów kolegów, spadali łącznie, niektórzy pojedynczo. Kilku komandosów było połamanych, a kilku zginęło na miejscu. Zostali pogrzebani na niemieckim cmentarzu lotników w Dęblinie w lesie naprzeciwko cmentarza parafialnego.

9 Nieprawdopodobne spotkanie na robotach przymusowych w Rzeszy

Ojciec wspomnianego już Stanisława Wiaka – **Jan Wiak** od 1927 r. pracował w CWOL 1 jako ogrodnik. Prowadził ogrody warzywne i oranżerie z kwiatami, zaopatrywał kasyna w warzywa i szkołę w kwiaty.

We wrześniu 1939 roku został wcielony do 28 PAL w Zajezierzu. Po zwycięskiej bitwie pod Wieluniem dostał się do niemieckiej niewoli, a następnie skierowany do pracy przymusowej.

Jako wykwalifikowany ogrodnik został zatrudniony w gospodarstwie rolnym należącym do fabryki samolotów Arado Flugzeugwerke w Rathenow w Brandenburgii, na północ od Hamburga. W tym czasie fabryka produkowała wodnosamoloty rozpoznawcze Ar 196A-2. Z czasem przydzielono go do pracy w ogrodach dyrektora fabryki.

Po wcieleniu głównego ogrodnika do wojska Jan Wiak został awansowany na jego miejsce i nadzorował pracę wszystkich niewolników, m.in. Francuzów, Belgów i innych.

W 1940 roku miało miejsce wydarzenie, które Jan Wiak bardzo dobrze zapamiętał. Wchodząc do cieplarni z różami zauważył młodego żołnierza w roboczym kombinezonie, który wycinał najdorodniejsze róże. Zaczął łamaną niemieczyzną zwracać mu uwagę, aby nie rwał kwiatów, bo dyrektor będzie zły na niego, że źle pilnuje.

Niemiec nie zwracał uwagi na Polaka i dalej wycinał róże. Jan Wiak oddalał się od niego mówiąc po polsku do siebie pod nosem: „Jak temu skur-

wysynowi powiedzieć, żeby tego nie robił?”. Żołnierz po zebraniu dużego bukietu bez słowa wyszedł ze szklarni.

Po południu do Wiaka zgłosił się dolmeczner i oznajmił mu, że mają się zgłosić do dyrektora i żeby się odpowiednio ubrał.

Po zameldowaniu się w willi dyrektora, ten kazał ogrodnikowi opowiedzieć co było w oranżerii? Wiak powiedział, że był jakiś żołnierz i mimo jego interwencji nie słuchał i zerwał bukiet róż i to wszystko. W tym czasie z drugiego pokoju wyszedł oficer lotnictwa i kazał powiedzieć przez tłumacza co powiedział po polsku, Wiak powiedział, że nie pamięta. Wtedy oficer czystą polszczyzną powtórzył, co Wiak powiedział i powtórzył to swojemu ojcu po niemiecku. Obaj zaczęli się śmiać i oficer na polecenie ojca nalał w kieliszki wódki i wszyscy wspólnie wypili, po czym tłumacz został zwolniony.

Syn dyrektora zaczął po polsku pytać Stanisława Wiaka, gdzie pracował przed wojną i na jakim stanowisku. Wiak opowiedział, że w CWOL Nr 1 w Dęblinie jako ogrodnik, że początkowo mieszkał z rodziną na lotnisku, a od 1937 roku przeniósł się do własnego domku na Mierzwiączce na ulicy Ogrodowej 13.

Po chwili oficer wyszedł i wrócił z albumem zdjęć. Pokazał mu kilka kartek, na których byli przełożeni Jana Wiaka: **major Adolf Dziedzina**²⁹, chorąży Kozłowski i **sierżant Władysław Zachwieja**³⁰. Na następnym zdjęciu był Wiak z chorążym Kozłowskim na polu warzywnym. Na pytanie kto to jest? – odpowiedział, że on sam. Wtedy oficer zaczął pokazywać Wiakowi zdjęcia różnych obiektów wojskowych z lotniska w Dęblinie. Powiedział, że bez jego zgody żaden obiekt na lotnisku w Polsce nie zostanie wybudowany, gdyż jest głównym

29 **Mjr int. Adolf Mieczysław Dziedzina** – ur. 17 czerwca 1896 r. w Przemyślanach, s. Hieronima i Marii ze Szpileckich. Wstąpił ochotniczo do Armii gen. Józefa Hallera (1918). Awansował do stopnia por. ze starszeństwem od 1 czerwca 1919 r. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej został przeniesiony jako oficer prowiantowy do 52. Pułku Piechoty „Strzelców Kresowych” (stacjonującego w okresie pokojowym w Złoczowie) (1920–1921). W 1924 r. przeniesiono go do Okręgowych Zakładów Gospodarczych VI, a następnie do Rejonowego Kierownictwa Intendentury w Brześciu nad Bugiem. Awansował do stopnia kpt. w 1931 r. i został odkomenderowany do Szefostwa Intendentury Dowództwa Okręgu Korpusu VI Lwów. Ukończył Wyższą Szkołę Intendentury w Warszawie (1932–1933). Był oficerem intendentury w 5. Dywizji Piechoty we Lwowie (1933), a jako major został kwatermistrzem w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie (1933–1937). Był także inspektorem aprowizacji w Urzędzie Wojewódzkim we Lwowie (1939). 19 września 1939 r. podczas ewakuacji Bazy Lotniczej Dęblin i Komendy Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa nr 1 na południowy wschód Polski, na szosie Brzeżyny–Lwów w okolicy miejscowości Podhajce dostał się do niewoli sowieckiej. Był odznaczony: Krzyżem Walecznych, Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem Pamiątkowym Za Wojnę 1918–1921. Zamordowany w 1940 r. w Charkowie.

30 **Sierż. Władysław Zachwieja** po wojnie był kierownikiem gospody „Bajka” w Irenie na ulicy Warszawskiej naprzeciwko kina „Irena”.

inspektorem budowlanym obiektów lotniczych. Powiedział, że obecnie służy właśnie w Dęblinie. Na pytanie, jak mocno zniszczony jest Dęblin, odpowiedział, że nie bardzo, bo jest im potrzebne lotnisko. Poinformował Wiaka, że Mierzwiączka nie została zniszczona.

Trzeba w uzupełnieniu tego nieprawdopodobnego spotkania dodać, że oficer przekazał rodzinie Wiaka dwie paczki, w tym okazalszą od siebie. Zatrzaszczył się także o węgiel na zimę z 1940 na 1941 rok.

Potem wyjechał z Dęblina i kontakt z nim się urwał.

(Praca Jana Wiaka nie poszła na marne, drzewa, które posadził rosły. Po wojnie ogrody i rośliny ozdobne zlikwidowanej fabryki samolotów w Rathenow stały się własnością publiczną. Do dziś są chętnie odwiedzane przez mieszkańców).

Lotnisko w Dęblinie z każdym miesiącem odbudowy i rozbudowy stało się ważną bazą Luftwaffe. Tu szkolono młodych lotników, uruchomiono duże warsztaty remontowe, tu urządzono magazyny sprzętu, smarów, olejów i paliwa lotniczego. Tu miały swoje bazy jednostki bojowe lotnictwa myśliwskiego i bombowego. Wszystko służyło przygotowaniu przewidywanego ataku na Związek Radziecki.

W budynku Komendy Szkoły mieścił się sztab niemiecki, w którym urzędował komendant płk. Hönic. W piwnicy budynku był areszt i siedziba lotniskowej żandarmerii.

W czterech odremontowanych skrzydłach „podchorążówki” mieszkali szkolący się piloci oraz w pierwszych miesiącach wojny z Sowietami piloci bojowi myśliwców i bombowców.

W części naprawionych i odpowiednio adoptowanych pomieszczeniach budynku „Pekin” urzędowana była izba lekarska i wojskowy szpital. W pozostałych lokalach mieszkały rodziny niemieckie. W naprawionym gmachu Działu Nauk mieściły się sale wykładowe, biura, pokoje noclegowe wykładowców. W willach mieszkali oficerowie starsi. W dwóch willach oraz w budynku zwanym potocznie „kwadrat” mieszkały Niemki z kobiecej służby pomocniczej tzw. „blitzmedal” pracujące w biurach, sekretariatach w administracji i w służbie zdrowia.

W maju 1941 roku, na miesiąc przed inwazją, prowadzone było bardzo intensywne szkolenie pilotów. Loty dzienne i nocne na różnych typach ma-

szyn, przeważnie na bombowcach typu Junkers Ju 87, których było około 150 sztuk. Pozostałe to „Avie” i myśliwce bojowe „Messerschmitt–109 Bf” w liczbie 42 sztuk.

O godzinie 4. rano w niedzielę 22 czerwca 1941 roku z lotniska w Dęblinie wystartowały te samoloty oraz 90 bombowców Heinkel 111 do nalotów na Rosję. Trzy bombowce nie wróciły. Podobnie przez pierwsze tygodnie agresji z Dęblina szły naloty na Rosję.

Podczas surowej zimy z 1941 na 1942 rok Niemcy pod karą śmierci nakazali w całym Generalnym Gubernatorstwie oddawanie na potrzeby żołnierzy walczących na froncie w Rosji kozuchów, futer, szub i innych ocieplanych futrem płaszczy.

O innym wykorzystaniu kozuchów wspominał po wojnie dębliński kuśnierz **Bolesław Majkrzak**. Pracował w tym czasie w specjalnej pracowni kuśniersko–krawieckiej na dęblińskim lotnisku. Warsztaty mieściły się w barakach, naprzeciwko obecnego szpitala. Rozpruwali kozuchy na odpowiednie kawałki i zszywali z nich futrzane pokrowce na silniki samolotów startujących z lotnisk na wschodnim froncie.

Mieli przygotowane przez stolarzy płatowcowych odpowiednie dla poszczególnych typów samolotów atrapy silników, gniazdowych i rzędowych, w postaci drewnianych szkieletów.

Naciągali na nie skóry, odpowiednio kroili, zszywali i uzyskiwali pokrowce.

Pamięta, jak na bocznicy kolejową przed magazynami na lotnisku przychodziły wagony pełne futer i kozuchów. Dużo było mienia po Żydach.

Oprócz pokrowców szyli także futrzane buty dla lotników walczących na wschodnim froncie.

10 Sabotaż, wywiad, zdobywanie broni

Praca wywiadowcza i sabotażowa „Stalszera” wpisywała się w działalność konspiracyjną pracowników cywilnych zatrudnionych na lotnisku, którą organizowali: **sierżant Józef Modelski „Cygar”**, **Edmund Kotyza „Grot”** i **Czesław Szlendak „Maks”**.

Profesjonalnym wywiadem wojskowym kierował **porucznik c.w. Piotr Nafalski ps. „Syrka”**.



Edmund Kotyza ps. „Grot”. (MI)



Czesław Szlendak ps. „Maks”. (ZK)



Sierż. Stanisław Przykucki ps. „Polański”.
(tO)

Istotne informacje wojskowe pomagali mu zdobywać pracujący na lotnisku mieszkańcy Ireny: **Stanisław Przykucki ps. „Polański”**, **Stanisław Warda ps. „Fokstrot”**, **Henryk Darski ps. „Duglas”**, **M. Chieński ps. „Czarny”**, **Stanisław Szafran ps. „Mach”**, **Roman Suchocki**, łącznik, który zginął w 1944 r. w Oddziale „Zagona”, **Jerzy Stando ps. „Donast”**, **Mieczysław Kruk** i wielu innych, których trudno po latach ustalić.

W lotniczych warsztatach naprawczych prowadzono sabotaż. Polscy mechanicy udawali, że nie zauważyli samolotowych usterek technicznych i meldowali niemieckim majstrom gotowość maszyn do lotu. Loty z takimi usterkami kończyły się często uszkodzeniem maszyn albo nawet katastrofą. Wśród polskiego personelu warsztatów lotniczych była powszechnie praktykowana „żółwia” praca, którą motywowano dokładnością. Szerzyły się kradzieże materiałów. Z blachy chromoniklowej i aluminiowej wyrabiano potajemnie naczynia kuchenne, które sprzedawano do okolicznych wiosek.

W ostatnim tygodniu października 1941 roku Niemcy znaleźli na lotnisku 3 bomby zegarowe: w koszarach, w pomieszczeniu skrzyń silnikowych i trzecią w nieustalonym miejscu. Sprawcę podobno ujęto, a dostał się tam z fałszywą przepustką.

Choć lotnisko i warsztaty lotnicze były pilnie strzeżone, przemycano z nich broń do oddziałów partyzanckich. Z bombowców Heinkel 111 i innych, ustawionych na polu wzlotów w pogotowiu bojowym, wymontowywano skrycie lotnicze karabiny maszynowe, najczęściej nocą podczas deszczu.

W sabotażu i w akcjach zdobywania broni, amunicji, apteczek, map wojskowych i wyposażenia wojskowego uczestniczyli m.in.:

- **Janek Wojciechowski „Gryf”** – pod osłoną nocy zakradł się do stojącego przy hangarze Messerschmitta. Wyczekał odpowiedni moment i po ciemku, w rytm kroków wartownika wymontował lotniczy karabin maszynowy MG-15 i wyniósł z lotniska. Na drugi dzień zjawiał się w pracy, jak gdyby nic się nie stało. Do wściekłości doprowadził Niemców poszukujących sprawcy kradzieży fakt, że zostawił w miejscu wymontowanego LKM złotówkę, regulując w ten sposób rachunek za broń.



Pchor. Janek Wojciechowski ps. „Gryf”.
(tO)

Przez siedem dni gestapo szalało. Przeczesał cały Dęblin. Nie przeszkodziło to „Gryfowi” w wyniesieniu amunicji do skradzionego LKM.

- W nocy z 15 kwietnia 1944 r. **Józef Modelski ps. „Cygar”** wraz z **Kazimierzem Kozakiem ps. „Hak”** i **Anzelmem Jaskulskim ps. „Zagłoba”** wymontowali z bombowców Heinkel 111 dwa Lotnicze Karabiny Maszynowe MG-15. Przerzucili przez ogrodzenie lotniska obok dworku dr Sochackiego, gdzie mieszkał Modelski. W piwnicy „Cygar” miał przygotowaną kryjówkę, gdzie schowali karabiny. Najpierw szybko przerzucono te karabiny do komórki pobliskiego miesz-



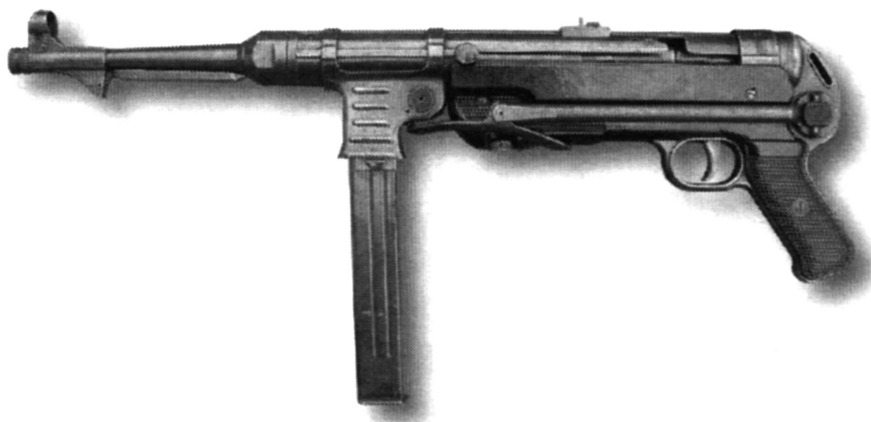
MG-15 (GSz)

kania **Klemensa Wojciechowskiego** na ul. Staromiejską, u których wynajmował kwaterę **Edmund Kotyza „Grot”**. Po kilku dniach Czesław Szlendak „Maks” wraz z **Kazimierzem Kamolą „Szermierz”** zabrali je do Masowa i ukryli w zabudowaniach ojczyma „Maksa”, u Jakubowskiego. Owinęte w papier karabiny przymocowali do ram rowerów i przewieźli ze Starówki na Masów. Z czasem jeden trafił do Oddziału Partyzanckiego **Mariana Bernaciaka „Orlika”**, drugi do Oddziału Lotnego **Jerzego Jaskulskiego „Zagona”**.

- Wieczorem 20 marca 1944 r. „Maks” wraz z **Kazimierzem Kamolą ps. „Szermierz”** w szalenie odważny i wręcz bezczelny sposób zakradli się przez świetlik na dachu do magazynu broni. W budynku Działu Nauk było pełno niemieckich lotników i żołnierzy z obsługi lotniska, oglądających za ścianą film puszczany z projektora. „Szermierz” wycią-



Kazimierz Kamola ps. „Szermierz”. (JK)



Pistolet maszynowy MP-40. (GSz)

gnął na sznurze worek z 10 nowoczesnymi „szmajserami” pistoletami maszynowymi (pm.wz.40) i jeden pistolet „Parabellum”.

„Maks” nie zdołał wdrapać się z powrotem po linie na dach. Pracując na lotnisku znalazł rozkład tego budynku, aby się wydostać musiał przejść przez salę kinową. Udało się. Wraz z „Szermierzem” przerzucili worek przez druty ogrodzenia lotniska i ukryli w zagrodzie „Maksa”. Broń bardzo się przydała do uzbrojenia żołnierzy Oddziału „Zagona”.

Innym razem „Maks” wraz z kolegami z Masowa zabrał, w ciągu jednej nocy z przebudówek przy biurach, zapasowe magazynki do tych automatów.

Eugeniusz Nojek ps. „Orzech” i **Jan Joński ps. „Jowisz”** wynieśli dwie skrzynki amunicji, w których było ponad 10 tys. sztuk naboju i 120 granatów zaczepnych; **Władysław Joński ps. „Barzycki”** z Mierzwiażki pracował w kotłowni na lotnisku i brał udział wraz z „Hakiem” w zdobyciu kolejnego lotniczego karabinu maszynowego; **Czesław Jakubicki ps. „Mars”** z Bobrownik potajemnie w warsztatach lotniczych dorobił cztery zamki do pistoletów maszynowych wzór 40 Bergman. Broń tą wyniósł z wagonu pocztowego **Witold Szczepański ps. „Podkład”**, ale nie miały zamków; **Stefan Miłosz ps. „Cel”** specjalizował się w dorabianiu zapasowych magazynków do różnych typów pistoletów.

Czesław Jakubicki ps. „Mars” jako tokarz dorabiał brakujące lub uszkodzone części do broni wynoszonej z rusznikarni w warsztacie w obecności Niemców, którzy się nie orientowali do jakiej broni ta część jest przeznaczona. Następnie tak obrobioną część wynosił do warsztatu Wawrzyniaka w Irenie, gdzie ją wykańczał. Bardziej skomplikowane części przewoził do Warszawy na ul. Sandomierską do II Miejskiej Szkoły Rzemieślniczej (którą ukończył w 1937 roku), gdzie znajomi instruktorzy udostępniali mu wszystkie potrzebne maszyny do wykonania danej części. Tak dorabiał zamki do pistoletów maszynowych typu „Bergman”, kompletował pistolety typu „Walter”, części skorodowane, magazynki do polskich rkm-ów i inne. Czesław Jakubicki wybierał także z samolotów i wynosił z **Kazimierzem Szczepańskim „Korcakiem”** apteczki oraz przekazywał je do oddziałów.

Józef Modelski również naprawiał i uzupełniał broń w warsztatach naprawczych narzędzi rolniczych w szkole rolniczej. W warsztatach tych cała ekipa dywersji dorabiała i naprawiała broń partyzancką na wielką skalę.

Włodzimierz Derysz i **Karol Kaczmarczyk** niszczyli, kiedy się dało, materiały i części samolotowe. Przedwojenni harcerze uczniowie-praktykanci trzeciego roku wieczorowej szkoły zawodowej, kształceni do zawodu ślusarz-mechanik samolotowy **Zdzisław Szeliga „Pocisk”**, **Stefan Russ** i **Stanisław Wiak „Mały”** stosowali sabotaż i wynosili w podręcznych torbach i workach farby, naftę, benzynę, kit i „fuchy” wykonane w pracy w warsztatach z wykradzionych materiałów. Pozwalało to trochę zarobić i pomagało okolicznym mieszkańcom przetrwać życie okupacyjne. **Józef Popis „Marcel”** zagrożony za wykradanie broni i apteczek uciekł do Oddziału Partyzanckiego „Zagona”.

Czesław Pawelec latem 1943 roku wyciągnął drutem zakończonym haczykiem trzy pistolety maszynowe MP-40 z magazynku w Dziale Nauk.

Ślusarz-mechanik samolotowy, **Mieczysław Klimkowski**, który naprawiał silniki samolotowe, stosował bardzo wyrafinowany i dotkliwy w skutkach sabotaż. Nawiercał bardzo cienkim wiertłem o średnicy 0,5 mm niewidoczny gołym okiem otwór w cylindrach tzw. „gilzach” w komorach spalania. Silnik był zmontowany, następował normalny rozruch, stopniowo się rozgrzewał, ale dopiero w trakcie lotu, kiedy silnik osiągał bardzo wysoką temperaturę, otwór się powiększał i zaczynało wyciekać paliwo z komory, powodując awarię kończącą się przymusowym lądowaniem lub katastrofą samolotu.

Inne uszkodzenia i zanieczyszczenia paliwa lotniczego powodowały zapalanie się gaźników startujących samolotów.

Gdy na lotnisku w Dęblinie zaczęły powtarzać się wypadki kapotażu, zapalania się gaźników i innych awarii żandarmeria lotnicza zaczęła podejrzewać o dywersję personel lotniczy. W rezultacie aresztowano 8 volksdeutschów z obsługi technicznej. Na szczęście, na razie, właściwi wykonawcy sabotażu nie zostali wykryci.

Por. Eugeniusz Rodak ps. „Malina” był komendantem AK Rejonu 6 obejmującego miejscowość Żyrzyn, Baranów i Kośmin.

Żołnierze AK z tych placówek, na wypadek wybuchu powszechnego powstania, mieli brać udział w opanowaniu lotniska Dęblin.

Przedwojenny porucznik WP, 35-letni E. Rodak, syn organisty z Bobrownik, uczestniczył w kampanii wrześniowej. Potem przez całą okupację działał w konspiracji. Zginął w nocy 22 stycznia 1944 roku podczas przeprowadzania wojskowego wywiadu na terenie lotniska Dęblin.

II Udział dębliniaków w odkrywaniu tajemnicy V-1 i V-2

Szczęśny Antoniewicz ps. „Rak” z Ryk przesłuchiwany po wojnie przez UB informuje, że w końcu 1943 roku został wezwany do Dęblina na naradę zwołaną przez komendanta bazy lotniczej **sierż. pil. Józefa Stradomskiego ps. „Sum”**³¹. Wśród kilku uczestników rozpoznał jedynie **Stanisława Chybałę**.

31 **St. sierż. Józef Stradomski ps. „Sum”**, ur. 17.01.1901 r. w Sosnowicach, s. Sylwestra i Marii z Handkiewiczów. W czasie okupacji zamieszkiwał na Rycicach, skąd pochodziła jego żona Marta Marcyniecka wraz z synem Zbigniewem ur. w 1934 roku. Następnie przeprowadził się do Ireny na Starówkę na ul. Przechodnią 12. W czasie okupacji potajemnie handlował oraz wykonywał fotografie do dokumentów, a także zdjęcia ze ślubów i wesel. od 1940 roku był d-cą oddziału lotniczego ZWZ na lotnisku w Dęblinie. Przekazywał meldunki i dane wywiadu lotniczego do Obwodu ZWZ Puławy oraz referatu lotniczego Okręgu Lubelskiego. Kierował OL „Pekin” do lipca 1944 roku, do wyzwolenia Dęblina.

Rysopis przekazany do UB w 1952 roku jak wyglądał w 1944 roku: wzrost ok. 180 cm, lat ok. 35, jasny blondyn, czesany do góry, od czoła łysawy, twarz owalna, lekko przygarbiony, ubierał się na sportowo, w górnej szczęce miał widoczny złoty ząb, palił dość dużo papierosów, pił wódkę, ale pijakiem nie był, opanowany, rozważny, wybitnie flegmatyczny. Podczas kampanii wrześniowej 1939 roku st. sierż. pilot J. Stradomski latał w plutonie lotniczym przeznaczonym do współdziałania z wojskami lądowymi pod dowództwem płk. Stefana Roweckiego Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej broniącej linii Wisły na odcinku Maciejowice–Annopol. Pluton ten został na lotnisku w Górze Puławskiej początkowo wyposażony w dwa nieuzbrojone samoloty Potez XXV. Następnie uzupełniony dwoma maszynami liniowymi PZL-23 „Karas” i działa w dniach 4–17 września.

W dniu 5 września rano rozpoznanie lotnicze na kierunku Puławy–Radom i Solec–Iłża prowadzili pilot Józef Stradomski i kpt obserwator Jarząbek. Chorego kpt. Jarząbka zastąpił por. obs. Romuald Staniewicz i sierż. strz. Stanisław Chybała. Pluton przebazowano na lotnisko w Żyrzynie, a następnie na lotnisko Kierz k. Lublina.

W dniu 9 września załoga „Karasia” w składzie por. obserwator Romuald Staniewicz, plut. pilot Głowacki i strzelec sierż. Stanisław Chybała wykryła kolumnę czołgów niemieckich w rejonie Sieciechów–Kozienice.

W lotach rozpoznawczych szczególnie zasłużyli się piloci st. sierż. Józef Stradomski i kpr. pilot Jan Szałkiewicz.

Józef Stradomski szczęśliwie dożył końca wojny. W 1946 roku z rodziną wyjechał z Dęblina na Dolny Śląsk.



Por. Klemens Kurzyp ps. „Wojtyński”. (tO)

Na spotkaniu pokazywane były plany nowej broni niemieckiej V-1. W okolicach Starachowic odnaleziono niewypał bomby latającej V-1. Ze zdobytych przez AK-owców części zrobiono szkice techniczne i rysunki obmiarowe. Podjęto decyzję, żeby niezwłocznie wysłać te dokumenty i znalezione części przy pomocy Lubelskiego Okręgu AK do Londynu.

Koresponduje z tym relacja **Klemensa Kurzypa ps. „Wojtyński”** Komendanta AK Rejonu Nr 5:

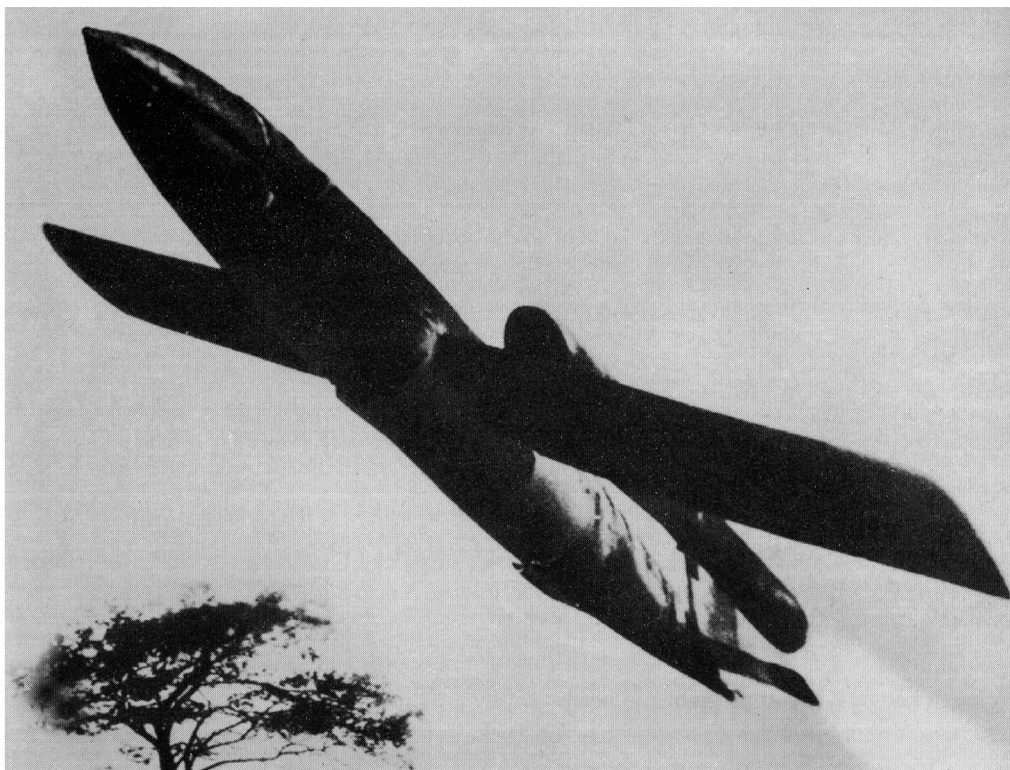
»Latem 1943 r. zastawiałem sznury na ryby przy kamiennej główce w tzw. Cuplu na Wiśle

*między Stężycą a Praźmowem. Rano i wieczór zachodziłem tam po-
debrać sznury i założyć przynętę na gołe haczyki u strągiełek. Często
odwiedzał mnie tam ukrywający się Moszek Szmulak, Żyd ze
Stężycy, aby porozmawiać.*

*Jednego bardzo pogodnego ranka usłyszałem jakby ciągnące się
na dużej wysokości z północy w moim kierunku echo strzału armat-
niego lub miernego grzmotu. Na niebie nie było ani jednej chmurki,
nie mogło to być zatem wylądowanie atmosferyczne. Wpatrywa-
łem się w błękit nieba, aby coś zobaczyć.*

*W pewnym momencie echo to ustało i dojrzałem jasny, metalicz-
ny przedmiot spadający w pionie, a jednocześnie znacznie wolniej
spadał lotem liścia ciemny przedmiot, jakby aparat nośny. Wkrótce
po upadku jasnego przedmiotu usłyszałem silną detonację po dru-
giej stronie Wisły, gdzieś na terenie gminy Brzeźnica. Następnie do-
leciał do ziemi również ciemny przedmiot, lecz tym razem detona-
cji nie było.*

*Słyszało się już w tym czasie, że Niemcy wynaleźli nową broń
raketową.*



Pierwsze opublikowane w czerwcu 1944 r. zdjęcie bomby latającej V-1. (AG)

Domyślałem się, że musiała to być rakietka. Wróciłem zaraz do Stężycy i wysłałem d-cę plutonu AK Jana Oleksego „Wiśnia” do Dębłina, żeby szczegółowo przekazał moje widzenie z podaniem kierunku oraz czasu i przybliżonego miejsca upadku rakiety lotniczemu pionowi wywiadu AK.

Z Dębłina niezwłocznie udała się grupa ludzi z wywiadu lotniczego na teren gminy Brzeźnica, we wsi Wólka Klasztorna odszukała lej po wybuchu rakiety, porobiła zdjęcia i pomiary oraz zabrała szczątki rakiety i aparatu nośnego – zanim przyjechała żandarmeria i zabezpieczyła teren. Lej był tak duży, że mały budynek mógłby się w nim zmieścić.

Z czasem poinformowano mnie, że szczegółowy meldunek z moich obserwacji oraz z przeprowadzonego na miejscu wywiadu wraz ze znalezionymi tam szczątkami rakiety, przesłany został jeszcze

tego samego dnia do Warszawy, skąd przy najbliższej okazji miał być przekazany do Londynu jako bardzo cenny...».

Konspiratorzy z dęblńskiego lotniska w pewnym stopniu przyczynili się do poznania tajemnicy rakiety V-2.

A oto co na ten temat powiedział były przedwojenny wykładowca z Działu Nauk inż. **Szymon Chruszcz**:

»Wiosną 1944 r. około godziny 16 nastąpiła wyjątkowo silna eksplozja na polach w okolicy Kozienic, której byłem świadkiem, przebywając we wsi Paprotnia gm. Stężycza w odległości kilkudziesięciu kilometrów.

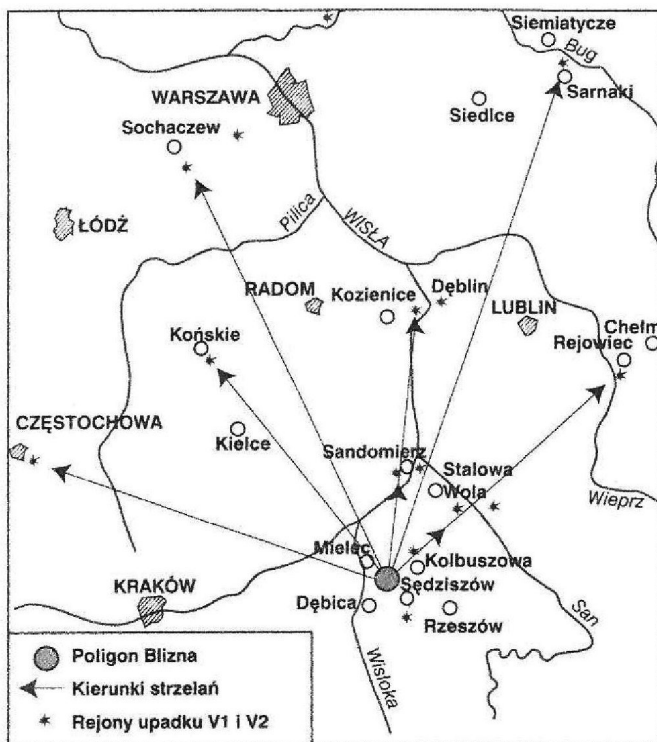
Zdarzenie to wywołało w najbliższej okolicy pewne poruszenie wśród ludności miejscowej, nasuwając różne domysły. Wyczuwając w tym niecodzienne zdarzenie, zasięgnąłem w następnym dniu w Dęblinie informacji od "naszego człowieka", byłego mego współpracownika z Działu Nauk w Dęblinie Bronisława Szerbarta, a pełniącego aktualnie /w czasie okupacji/ funkcję tłumacza i zastępcy Landkomisarza Edwarda Kirschnika w Dęblinie. Wymieniony opowiedział mi o silnym poruszeniu i zdenerwowaniu władz niemieckich, wojskowych i cywilnych, spowodowanym wydarzeniem pod Kozienicami. Oto krótka jego relacja /Szerbarta/: Wybuch pod Kozienicami nie jest zwykłym wydarzeniem. Dotyczy on tzw. Vunderwaffe, którą Hitler wielokrotnie obiecał swemu narodowi. Pocisk /tak go nazwał mój rozmówca/ został wystrzelony w m. Pustkow /tu podał nazwę miejscowości/, a skierowany był nad poligonem w Prusach Wschodnich.

Pod Kozienicami we wsi Dąbrówka nastąpił przedwczesny wybuch, co wywołało zrozumiałe poruszenie, zdenerwowanie i podniecenia władz okupacyjnych. Tyle wiadomości od Bronisława Szerbarta.

Po paru dniach zostałem zaproszony w Dęblinie przez znanego mi osobiście sierż. pil. Stradomskiego, który udzielił mi dalszych informacji o omawianym wydarzeniu. Miejscowe władze, mówił rozmówca, nie orientowały się w sytuacji w sprawie wybuchu i dlatego szczątki "pocisku" po przywiezieniu na lotnisko w Dęblinie pozostawione były bez nadzoru i zabezpieczenia, jak to bywało w zwykłych



Przygotowanie rakiety V-2 do startu w Peenemünde. (AG)



Miejsca upadków pocisków V-1 i V-2 wyrzeliwanych z poligonu Blizna w okresie od listopada 1943 do lipca 1944:

- k. Kolbuszowej: Niwiska, Trzeźń, Cmolas, Jagodnik;
- k. Stalowej Woli: Dąbrówka;
- k. Tarnobrzegu: Miechocin;
- k. Sandomierza: Mokrzyn;
- k. Kozienic: Dąbrówki;
- k. Dębina: Wólka Klasztorna;
- k. Skierniewic: Budy Grabowskie, Kawęczyn, Raducz, Ruda n. Rawką, Wola Pękoszewska;
- k. Częstochowy i Końskich;
- k. Siedlec i Łukowa.

/szkic/. (AG)

wypadkach lotniczych. Dopiero na alarm wszczęty przez czynniki zatrudnione przy próbach z “wynalazkiem” władze w Dęblinie zrozumiały sprawę, zabezpieczając je. Ten właśnie czas między przywiezieniem a zabezpieczeniem szczątków wystarczył na zrobienie dokładnych pomiarów i szkiców. Po tym krótkim wstępie wymieniony wręczył mi plik papierów z prośbą o doraźne zaopiniowanie pod względem rysunkowym. Były to szkice różnych ocalałych i nie bardzo zniszczonych częściowego “pocisku”. Rysunki nie były wprawdzie warsztatowe, ale wystarczająco dokładne z wymiarami i nazwami technicznymi. O ile mogłem się zorientować części przedstawione na rysunkach dotyczyły głównie elementów silnika, ogólnie mówiąc części napędowej. Szkice uznałem za wystarczające. Rozmówca oświadczył, że wszystko to skierowuje się do władz wyższych – polskich.

Wkrótce po aresztowaniach na lotnisku w Dęblinie dowiedziałem się, że pomiaru, szkiców i rysunków dokonał 18-to letni chłopak Zygmunt Wawrzyniak, którego Niemcy stracili w Lublinie tuż przed ucieczką z tego miasta...«.

12 Wielka wsypa

Do Dębłina od wschodu zbliżał się front. Dyscyplina w warsztatach lotniczych się rozluźniła. Na bramach niemieccy wartownicy byli mniej surowi. Mieli głowę zajęłą troską o swe dalsze losy. Rozmyślali, co się dzieje z ich rodzinami w bombardowanym dywanowo kraju.

Polscy robotnicy coraz częściej wykradali i wynosili broń, amunicję, mapy lotnicze, racje żywnościowe, apteczki i inne przydatne rzeczy z wyposażenia wojskowego.

W maju 1944 roku Niemcy nasilili kontrole w celu ukrócenia kradzieży. Użyli podstępu w celu wykrycia sprawców kradzieży. Pokryli jakimś środkiem chemicznym wnętrza remontowanych samolotów i magazynki broni i amunicji.

Niemiec Werkmester całego parku w „Werft II” Nowotny przeprowadził rewizję w szafce **Tadeusza Przerwy**. Następnie kazał mu umyć ręce. Pod wpływem wody ręce zabarwiły się na kolor żółty. Był to dowód, że wynosił on coś z samolotu lub z magazynu, do których nie powinien mieć dostępu. Został aresztowany.

Razem z Tadeuszem Przerwą pracował **sierż. Józef Modelski**. Już w 1940 roku wstąpił do Związku Walki Zbrojnej obierając sobie pseudonim „Cygar”. Był aktywnym, bardzo odważnym żołnierzem Związku Odwetu przekształconego w Oddział „Kedywu” dowodzonego przez st. sierż. Kazimierza Kielczykowskiego ps. „Błysk”, przedwojennego podoficera z Głównej Składnicy Uzbrojenia nr 2 w Stawach.

Brał udział we wszystkich akcjach bojowych oddziału.

Kiedy wczesnym rankiem wracał z akcji, był już czas, aby iść do pracy na lotnisku – nie było kiedy ukryć broni. Zdarzało się więc, że przez cały dzień chodził po warsztacie ze schowanym pistoletem za paskiem, z tyłu spodni. Zapasowe magazynki nosił w kieszeniach roboczego fartucha. Nerwy miał jak ze stali, spokojnie rozmawiał z niemieckimi majstrami.

Szczególne nasilenie walki z hitlerowcami nastąpiło z początkiem 1944 roku.

- W dniu 13 lutego brał udział w rozbrojeniu dwóch żołnierzy Wehrmachtu w Dęblinie obok cmentarza wojskowego (obecnie komunalnego). W trakcie rozbrajania jeden z Niemców został zastrzelony.
- 2 kwietnia rozkręcał szyny kolejowe na linii Dęblin–Stawy.
- W nocy z 15 kwietnia wraz z Kazimierzem Kozakiem ps. „Hak” i Anzelem Jaskulskim ps. „Zagłoba” wymontowali z bombowców Heinkel 111 dwa Lotnicze Karabiny Maszynowe MG-15.
- 3 maja dowodził sekcją „Kedywu” w zarekwirowaniu 600 tys. zł z kasy dęblińskiej stacji osobowej.
- 8 maja ponownie uczestniczył w skoku na kasę kolejową na stacji osobowej w Dęblinie. Zdobyto 70 tys. zł i dwa pistolety. Akcją dowodził „Zagon”.
- 9 maja brał udział wraz z częścią Oddziału „Zagona” w próbie odbicia z aresztu, w podwórku obok urzędu gminy w Irenie, partyzanta Zdzisława Piżewicza ze Stężycy.

Po aresztowaniu Tadeusza Przerwy, „Cygara” z ostrożności wywiózł żonę i dzieci do znajomych w Ułężu. Wyczyścił ze wszystkich dokumentów i podejrzanych rzeczy mieszkanie i skrytki w piwnicy.

Sam wierzył w swoją szczęśliwą gwiazdę i zjawił się w pracy w kuźni, aby zlikwidować swoje rzeczy. Zamierzał uciec do lasu, do Oddziału „Zagona”. Niemcy już na niego czekali. Natychmiast skuli go kajdankami i zawieźli do aresztu, który mieścił się w piwnicy (z lewej strony od głównego wejścia) w budynku obecnej komendy szkoły lotniczej.

BRAWUROWA UCIECZKA

W dniu 29 maja 1944 roku w trakcie przesłuchania zdjęto Modelskiemu kajdanki. Przesłuchujący „Cygara” oficer zaczął wygrażać mu pistoletem. Zde-

terminowany Modelski wyrwał mu pistolet i błyskawicznie strzelił mu w głowę, szybko zastrzelił siedzącego obok protokolanta. Wybiegł po schodach na górę i zaczął uciekać w kierunku wsi Masów. Wskoczył na ogrodzenie, zaczął się wspinać, aby przerzucić się przez druty kolczaste na drugą stronę siatki. Był jasny majowy dzień, zauważył to wartownik z tzw. masowskiej bramy, szybko wymierzył, strzelił i niestety śmiertelnie Go trafił.

Niemcy kazali zakopać Go na miejscu, za drutami. Po trzech dniach odkopali Go krewni, **Stefan i Franciszek Chadaj** z ulicy Warszawskiej, mieszkali vis á vis apteki, obaj szewcy. Po cichu pochowali Go na cmentarzu parafialnym w Dęblinie. W miejscu pochówku do dzisiaj nie ma żadnego nagrobka, nie ma nawet symbolicznego brzoźowego krzyża.

Wreszcie nastąpiła największa wsypa. W dwa dni po aresztowaniu „Cygara” na długim korytarzu warsztatu remontowego kazano wszystkim polskim pracownikom ustawić się wzdłuż jednej i drugiej ściany z wyciągniętymi do przodu rękami. Po kolei moczono dłonie pracowników i natychmiast aresztowano tych, których dłonie zabarwiły się na żółto.

Pamiętam – wspomina Stanisław Wiak – że stałem na korytarzu na gumowych nogach, bo wcześniej brałem udział w wynoszeniu broni i amunicji. Na szczęście w ostatnich dniach – nie. Ręce mi się trzęsły, ale były czyste. Aresztowali kilkanaście osób, głównie najmłodszych pracowników i praktykantów.

Niemcy aresztowali i wywieźli do gestapo na Lubelski Zamek m.in. braci **Zygmunta Wawrzyniaka** (19 l.) i **Kazimierza Wawrzyniaka** (17 l.) pracujących w wywiadzie AK, dostarczających meldunki Stanisławowi Włodarczykowi ps. „Dytko”. Nauczyciela zawodu **Zdzisława Bondela** oraz uczniów, **Stanisława Langa** (19 l.) i **Zbigniewa Kurzypa**³² (18 l.). Na

32 **Kurzyp Zbigniew** ur. 9.10.1926 r. we wsi Mierzwiączka, syn Kazimierza i Stefanii. Kolega z jednej klasy Janka Wojciechowskiego ps. „Gryf” – uczestnika zamachu na Petersena. Przed wojną członek I Drużyny Harcerskiej w Dęblinie. 27 kwietnia 1944 roku aresztowany przez gestapo na lotnisku w Dęblinie. O okolicznościach aresztowania tak opowiada Kazimierz Gruszecki ps. „Wicher”, kolega szkolny Zbyszka.

...Dwaj moi koledzy – jeden z nich nazywał się Zbyszek Kurzyp – jechali po prowiant i jeden z nich wskoczył do remontowanego po bojowym locie bombowca Heinkel-111 i zakosił zasobniki żywnościowe. W przypadku biedy samolot został zestrzelony i musiał przymusowo lądować na terenie nieprzyjaciela, to w tych zasobnikach lotnicy mieli witaminy, specjalne pastylki do odkażania wody i czekolady witaminowe, że jak jedną tabletkę odłamałeś, to na cały dzień starczało. Dzięki nim załoga mogła przeżyć miesiąc. Zatrzymali nas czterech, którzy pracowali przy naprawie samolotów i co piętnaście minut patrzą nam na ręce. I nam i Niemcom, którzy z nami pracowali. Oni do nas – was ist los?. A ja im mówię, że nie wiem. Dwie, trzy godziny, a oni trzymają pod ścianą cały polski warsztat. Już fajrant a oni trzymają dalej. Później ten kumpel wraca z Kurzypem z prowiantem na kuchnię. Niemcy doskoczyli do Kurzypa i krzyczą – O, są – żółte plamy na rękach. Wi-



Uczniowie wieczorowej szkoły zawodowej pracujący w warsztatach na lotnisku - 1942 rok. Na podstawie podpisów na odwrocie są to: Połatyński, A. Mikulski, P. Przerwa, K. Wawrzyniak, S. Czyż, Tadeusz Szarzyński, T. Osipiak, Janek Wojciechowski, M. Mięsiak, Kurek, Z. Syroka, K. Gruszecki, Z. Wawrzyniak, Z. Bondel, Z. Kurzyp, L. Marut, Longin Kubasi, Jan Pisarski (w jasnym garniturze) - instruktor silnikowy. (GSz)

cztery dni przed wyzwoleniem Lublina, 20 lipca 1944 roku, wszyscy zostali bestialsko zamordowani przez gestapo.

W kilka dni potem ktoś przyniósł wiadomość, że na liście do aresztowań znajdują się kolejni konspiratorzy **Kazimierz Ilczewski**, **Bronisław Kozak**, **Czesław Jakubicki „Mars”** i **Stefan Więcek**. Na szczęście dzień minął spokojnie. Nazajutrz żaden z nich nie stawiał się do pracy.

docznie w remontowanym przez nas Heinklu był posypyany niewidzialny proszek na uzbrojenie i na wyposażenie samolotu. Kurzypa aresztowali. W tym dniu aresztowali również braci Wawrzyniaków, Stanisława Langa i Zdzisława Bondla z Mierzwiączki. Nas zwolnili.

Zbyszek Kurzyp podobno się tłumaczył – młody jestem (miał niecałe 18 lat), nigdy nie jadłem czekolady, a wiedziałem że są w pojemnikach, Niemcy o tym mówili. Udawał głupiego. Nic nie pomogło. Został razem z pozostałymi wywieziony do siedziby gestapo na Zamek Lubelski.

Tak jak i pozostali został zamordowany na Zamku Lubelskim w dniu 20 lipca 1944 roku...”.

13 Spowodowane katastrofy lotnicze

0 skuteczności sabotażu w warsztatach lotniczych świadczą meldunki placówek AK z Dębłina.

- 9 lipca 1943 roku spadł w wyniku awarii obok wsi Wólka Profecka k. Puław myśliwiec Focke Wulf 190, który spłonął wraz z pilotem.
- W dniu 2 sierpnia 1943 r. około godz. 11. w pobliżu Naęczowa spadł niemiecki samolot myśliwski Bf 109. Samolot należał do bazy Dęblin. Pilot zabił się. Akcję ratowniczą i zebranie części ze zniszczonego samolotu przeprowadziła żandarmeria polowa z Puław. Katastrofa nastąpiła w wyniku sabotażu dokonanego przez żołnierzy Armii Krajowej – pracowników obsługi lotniska.
- 23 sierpnia 1943 roku na terenie gminy Kurów lądował przymusowo niemiecki samolot wojskowy z lotniska Dęblin. Samolot uległ uszkodzeniu, pilot nie odniósł ran, komenda lotniska zabrała niezwłocznie samolot. (Działanie dywersji AK na lotnisku).
- W dniu 6 września 1943 roku o godzinie 12.30 na terenie Ireny spadł dwumotorowy samolot bojowy z lotniska Dęblin. Spośród pięciu członków załogi czterech zostało rannych, jeden zginął. Samolot uległ całkowitemu zniszczeniu. Przechodzący w pobliżu wypadku członek lotniskowej straży pożarnej w Dęblinie został zabity. Akcję ratunkową prowadziło lotnisko z Dębłina. (Wynik sabotażu dokonanego przez żołnierzy AK na lotnisku).

Tak to zapamiętał **Czesław Majsterek**:

„Któregoś dnia w tym miejscu gdzie jest bank i Policja, na rogu Okólnej i Rynek, rozbił się bombowiec. Wracał z bombardowania i rąbnął podchodząc do lądowania przy tak zwanym Deutsche Haus – jakieś sto metrów koło mojego sklepu. Zamknąłem i pobiegłem zobaczyć co się stało. Wyciągaliśmy pilotów i układaliśmy w rzędzie. Wszyscy jeszcze żyli, ale byli bardzo poturbowani. Strasznie jęczeli z bólu. Szkoda nam ich było, Niemcy Niemcami, ale trzeba ratować. Przecież człowiek taki jak wszyscy, choćby i nas bombardował. Kazali mu i tyle. Zaraz przyjechały karetki i ich zabrały, ale chyba żaden nie przeżył. W ogóle pośród zwykłych żołnierzy często zdarzali się normalni, dobrzy ludzie. Nie tak jak Gestapo czy żandarmi, bo to były bandziory...

Do dzisiaj nie mogę uwierzyć w to, co widziałem na własne oczy. To był chyba cud. Inni ludzie, którzy to widzieli też tak mówią. Za Żdżarami nad Kleszczówką zderzyły się dwa samoloty ćwiczebne. Ulica Warszawska była wtedy wybrukowana kocimi łbami. Po tej drodze jechał po wypadku niemiecki samochód. Czerny, osobowy, ale bardzo duży. Jechał na pełnym gazie. Nagle mały Żydziak wybiegł na drogę, prosto pod koła. Mały chłopak, może miał z osiem



Tadeusz Gowin. (tO)

lat. Zatrąbili, przejechali po nim i pojechali dalej. Parę razy go przekręciło pod samochodem, a ten poderwał się i uciekł na ulicę Okólną. Wszyscy jak tam staliśmy, nie wiedzieliśmy, co się stało...”.

O innej katastrofie lotniczej wspomina mieszkaniec wsi Borowa, 92-letni

Tadeusz Gowin:

„Któregoś popołudnia latem 1943 roku spadł samolot niemiecki na pole, tuż obok fortu Borowa, po drugiej stronie Wieprza. Pobiegliśmy z kolegami, aby zobaczyć czy we wraku, któ-

ry nie wybuchł, są lotnicy, ale nie było. Widocznie wcześniej wyskoczyli na spadochronach. Po około godzinie przyjechało wojsko z lotniska w Dęblinie i zabrało szczątki samolotu...”

Do niedawna na polu był wzgórek, gdzie uderzył samolot – nic nie chciało się rodzić, obecny właściciel pola w końcu rozorał ten pagórek, ale ślady pozostały. Mieszkaniec Borowej **Sławomir Kłos** zebrał kilka kawałków rozbitego samolotu, wg starych mechaników samolotowych są to części od dwumotorowego bombowca nurkującego Henschel Hs 129.

Jak na meldunki z dwóch miesięcy to awarii i katastrof jest dużo. Świadczyło to o aktywnej walce sabotażowej polskich mechaników pracujących w lotniczych warsztatach remontowych na lotnisku w Dęblinie.

14 Oddział Lotniczy „Pekin”

Równoległe z organizacją w Dęblinie cywilnych struktur ZWZ przystąpiono do tworzenia Oddziału Lotniskowego podporządkowanego pionowo referatowi lotnictwa komendy Okręgu Lubelskiego. Głównymi organizatorami byli **pplk. Czesław Marek** oraz **kpt. pil. Paweł Łaszkiwicz ps. „Zbigniew”**. Po wcześniejszej śmierci pplk. Marka faktyczne dowództwo Oddziału przejął **st. sierż. pil. Józef Stradomski ps. „Sum”**, który mieszkał na Starówce w Irenie na ulicy Przechodniej 12 i stale przebywał na miejscu.

Formalnym dowódcą był kpt. Łaszkiwicz, który utrzymywał kontakty z szefem referatu lotniczego komendy Okręgu Lubelskiego AK **por. pil. rez. Januszem Mościckim ps. „Jacek”**³³ oraz z Komendą Główną AK z **płk. Adamem Kurowskim ps. „Artur”**.



St. sierż. pil. Józef Stradomski ps. „Sum”.
(MW)

³³ **Mościcki Janusz ps. „Jacek”**. Oficer rezerwy lotnictwa; kapitan, major (Rozkaz likwidacyjny KG AK z 15 I 1945 r.). Urodzony 10 I 1906 r., bratanek Prezydenta Ignacego Mościckiego, z zawodu inżynier rolnictwa. We wrześniu 1939 r. był dowódcą Plutonu Łącznikowego 3 pułku lotniczego przy sztabie



Chor. Czesław Judejko (MW)

Na lotnisku na co dzień pracą Oddziału kierował **chor. Czesław Judejko** (przedwojenny instruktor strzelania powietrznego w CWL 1). W ZWZ i AK pełnił funkcję oficera żywnościowego Rejonu Dęblin.

Pod koniec okupacji Oddział Lotniczy „Pekin” liczył około 90 członków konspiracji podzielonych na kilka sekcji:

– obrony przeciwlotniczej – d-ca st. **sierż. Tomasz Wołkuski**,

– start i ewidencja lotów – d-ca **chor. Lisowski**,

– straż pożarna – komendant **Karol Głowacki ps. „Józef”** i strażacy, mieszkańcy Dęblina,

– uzbrojenie – d-ca **sierż. Stanisław Chybała**³⁴ ps. „Wilk” (przed wojną instruktor strzelania i bombardowania w Dziale Nauk). Według rela-

Armii „Poznań”. Został uwięziony w VII Forcie w Poznaniu, skąd zbiegł i przedostał się na Lubelszczyznę. W sztabie okręgu AK objął funkcję szefa sztabu lotnictwa. Był m.in. organizatorem i dowódcą operacji pod kryptonimem „Most I” pod Beżycami. Pracował wówczas w majątku Kierz jako jego administrator. Podczas „Burzy” wszedł w skład ekipy zastępczej, która nie miała ujawniać się po wkroczeniu Armii Czerwonej. Aresztowany przez NKWD, został po badaniach przy ul. Chopina osadzony na III polu obozu na Majdanku, skąd 23 VIII 1944 r. wywieziono go transportem do Riazania. Później przebywał w Diagilewie i Griazowcu. Zwolniony w listopadzie 1947 r., po powrocie osiedlił się w Poznaniu i podjął pracę w budownictwie. Zasłynął jako znakomity radiesteta. Zmarł na początku lat osiemdziesiątych. Był odznaczony m.in. VM V kl.

34 **Sierż. Stanisław Chybała** ur. 28.03.1905 roku, w Węgliniu w powiecie Radomsko, syn Józefa i Walerii Skalików.

We wrześniu 1926 roku został powołany do służby czynnej i wcielony do Oddziału Służby Lotnictwa w Poznaniu, gdzie po sześciomiesięcznej szkole pełnił funkcję pomocnika mechanika lotniczego.

Z dniem 17 grudnia 1927 roku został przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Dęblinie, gdzie pracował jako pomocnik mechanika lotniczego. 1 lipca 1928 roku został skierowany do Szkoły Zbrojmistrzów na Warszawskiej Cytadeli na roczny kurs rusznikarski. Po ukończeniu tego kursu powrócił do OSŁ w Dęblinie na stanowisko młodszego majstra wojskowego. W 1936 roku awansowany został w CWAL jako rusznikarz na majstra wojskowego.

W wrześniu 1939 roku został wcielony do Plutonu Lotniczego Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej dowodzonej przez płk. Grota-Roweckiego, jako strzelec płatowcowy. 6 września 1939 roku uczestniczył w locie rozpoznawczym na samolocie PZL-23 „Karas” jako strzelec pokładowy.

9 września po południu, podczas rozpoznania lotem koszącym załoga, por. obs. Voellnagel, kpr. pil. Szałkiewicz i strzelec pchor. obs. Dreja (zgłosił się ochotniczo) wykryli duże zgrupowanie pancerne npla na postoju w m. Ciepłów.



St. sierż. Tomasz Wałkuski (MW)



Sierż. Stanisław Chybała ps. „Wilk” (MW)

cji Stanisława Chybały zadaniem jego sekcji było zdobywanie broni i amunicji oraz przygotowanie ludzi do zadań bojowych.

Udało się ustalić ponad dwadzieścia nazwisk zaprzysiężonych członków Oddziału Lotniczego „Pekin”.

Nazajutrz rozpoznanie na korzyść Armii „Lublin” – przepraw nieprzyjaciela przez Wisłę na odcinku od m. Solec do m. Maciejowice – przeprowadzili: por. Staniewicz, plt. Głowacki i sierż. Chybała. Wykryto kolumny czołgów i samochodów w rej. Sieciechów – Kozienice oraz silne walki o przeprawę pod Maciejowicami. Po godz. 15:00 załoga ponownie wystartowała dla rozpoznania ruchów npla w rej. Dęblin – Ryki – Góra Kalwaria. Ostrzelano z lotu ptaka niskiego oddziały niemieckiej broni pancernej. Wieczorem przesunięcie plutonu na lotnisko Kierz (30 km na zachód do Lublina). Z plutonu ubył chory sierż. Chybała.

Wraz personelem z CWL Stanisław Chybała przemieszczał się na wchód w stronę Rumunii. 4 października 1939 roku oddział został rozbity przez wojska Sowieckie pod Włodzimierzem Wałyńskim. Szczęśliwie udało się mu uciec z niewoli Sowieckiej i powrócić do domu w Dęblinie.

Po powrocie podjął pracę na lotnisku w Ułężu jako hydraulik.

Na początku 1940 roku został zaprzysiężony do Związku Walki Zbrojnej i przybrał pseudonim „WILK”.

W kwietniu 1940 roku, jako komendant ZWZ Lotniska w Ułężu wraz z sierż. pil. Józefem Stradomskim ps. „SUM” komendantem Bazy Lotniczej obejmującej lotniska w Dęblinie, Ułężu, Łysobkach i w Gołębiu, zwerbował Feliksa Antoniewicza ps. „Rak”, który zaprzysiężył kolejnych pracowników do prowadzenia wywiadu lotniczego.

Stanisław Chybała przeniósł się do pracy w Dęblinie i był w kierownictwie Ośrodka Lotniczego AK „Pekin” jako d-ca sekcji uzbrojenia.

Po wojnie pracował na lotnisku w Dęblinie jako podoficer zawodowy w stopniu sierżanta. Dęblinianie pamiętają go jako znanego społecznika i działacza sportowego, który często sędziował mecze piłkarskie „Czarnych Dęblin”.

Szczególnie barwną i brawurową postacią był **kpt. pil. Paweł Łaskiewicz ps. „Zbigniew”**, kadet z Chełmna.

Oto, jak wspomina go **Halszka Szoldrska**, autorka książki „Lotnictwo Podziemia, czyli dzieje Wydziału Lotniczego KG AK”:

»...Utrzymując łączność z terenem, poznałam wielu dzielnych ludzi, m.in. „Zbyszka”. Pamiętam iż „Jacek” (por. pil. rez. Janusz Mościcki) zagroził mi, że jeśli będzie dalej lekceważył niebezpieczeństwo, to z organizacji wyleci. Chodziło o to, że „Zbyszek” w Dęblinie w polskim mundurze lotniczym po jakiejś akcji, o zmroku jesiennym, gdy gestapo go poszukiwało, przyłączył się do pościgu za sobą, udając Niemca. Tym razem się udało, ale otrzymał zakaz noszenia munduru lotniczego. Później powstała niezawiniona przez niego awantura, wynikająca z przyzwyczajenia do operowania kryptonimami. Otóż pewnego dnia „Zbyszek” do mnie zatelefonował. „Spaliliśmy się w drobiazgi. Profesor, poparzenie III stopnia, ja mam opalone ręce, brwi...”. Powtórzyłam komu trzeba ten alarmujący meldunek. Wśród najbliższych z konspiracji zaniepokojenie. Polecono mi natychmiast wyjaśnić. Nikt nie miał wątpliwości, co oznacza w słowniku konspiracji „spalony”. Montowano środki ostrożności, tłumacząc, że poparzenie III stopnia, to pewnie aresztowanie itd., itd.

Gdy dotarłam do „Zbyszka”, ten najspokojniej mi wyśnił, że to żaden kryptonim, tylko autentyczny pożar w domu na ul. Kieleckiej w Warszawie, gdzie miał skrytkę. Właściciele mieszkania pędzili tam bimbler. Wskutek jakiejś nieostrożności powstał pożar: „Zbyszek” właśnie przyjechał z Białej Podlaskiej, gdy pożar sięgał jego skrytki. Miał tam broń i granaty. Zaryzykował – podszedł do oficera pożarnictwa, który kierował gaszeniem i poprosił o pozwolenie wyniesienia rzeczy z jednego pokoju. Porucznik zgodził się. Gdy „Zbyszek” kończył wnosić, nadjechali Niemcy zwabieni wybuchami. Wszystko wyniósł ze skrytki, dokumenty i broń, ale poparzył się. Potem „Zbyszek” postarał się dowiedzieć, czy strażak ten był godny zaufania. Okazało się, że tak samo należał do AK jak i „Zbyszek”³⁵.

35 **Łaskiewicz Paweł ps. „Zbigniew”**. Oficer służby stałej lotnictwa; porucznik, kapitan (1944 r.). Urodził się 12 VI 1914 r. w Grudziądzu jako syn podoficera zawodowego. Był w Korpusie Kadetów nr

W końcu 1944 roku aresztowany przez NKWD trafił do obozu w Diagilewie k. Riazania. Latem 1945 r. udało mu się uciec z tego zaślania. Była to jego trzecia, wreszcie udana, desperacka próba odzyskania wolności.

Po powrocie do kraju kpt. Łaskiewicz, awansowany do stopnia majora był – pod pseudonimem „Rawicz” – aż do ujawnienia się wiosną 1947 r., inspektorem należącego do Okręgu Lubelskiego WiN Inspektoratu „Północ”, obejmującego obwoody: Biała Podlaska, Radzyń, Łuków i Siedlce.

OL „Pekin” tworzyli m.in. **sierż. Stanisław Sobczyk ps. „Sieniewa”, st. sierż. Władysław Walczak, plut. Stanisław Kulis, st. sierż. Tomasz Wołkuski, por. obser. Klimas, st. sierż. Władysław Kiczak, por. pil. Roman Machczyński³⁶, por. pil. instruktor Antoni Szymański, plut. Józef Szczęsny, Teofil Czerwiński, Marian Szostakiewicz, plut. Stefan Prokop, sierż. pil. Edmund Jaroszewicz, plut. Bolesław Termer, Piotr Siek, sierż. Marcin Graff ps. „Ko-**

2 w Chełmnie, a następnie ukończył Szkołę Podchorążych (grupa Techniczna), otrzymując przydział do 1 pułku lotniczego w Warszawie; służył w 220 Dywizjonie Bombowym. Na kilka miesięcy przed wybuchem wojny został skierowany do specjalnej jednostki lotniczej w Gnojnie pod Włodzimierzem Wołyńskim. Po 17 IX 1939 r. znalazł się w niewoli radzieckiej. Wkrótce zbiegł i przedostał się w rejon Suchowoli na Podlasiu. Tam dołączył do Dywizjonu Artylerii Konnej ppłk. Żybskiego. Walczył pod Kockiem. Po kapitulacji SGO „Polesie” gen. Kleeberga trafił do niewoli niemieckiej, skąd również uciekł.

Ukrywał się w Warszawie, gdzie związał się z ZWZ. W 1940 r. skierowany na teren obwoody ZWZ Radzyń Podlaski, początkowo zajmował się wywiadem, legalizacją i dywersją bojową, a w kwietniu 1943 r. objął funkcję szefa lotnictwa Inspektoratu Rejonowego „Radzyń”. Po kilku miesiącach przeniesiono go do Dęblińska, gdzie powierzono mu obowiązki komendanta konspiracyjnej bazy lotniczej.

Przy końcu lipca 1944 r. w drodze do Dęblińska został aresztowany przez NKWD na terenie powiatu radzyńskiego. Początkowo był więziony w areszcie NKWD w Lublinie, a później na Majdanku, skąd 23 VIII 1944 r. wywieziono go transportem do obozu w Riazaniu. Później przebywał w Diagilewie.

W lipcu 1945 r. uciekł z tego obozu. Należał do nielicznych, którym udało się przedostać do kraju. „Do ucieczki – pisze w swoich wspomnieniach – przygotowywałem się z kilkoma kolegami już od momentu umieszczenia mnie w obozie na Majdanku. Niestety, zamysł ten się nie udał. Druga ucieczka, planowana, w czasie jazdy pociągiem, przez wyłamanie podłogi w wagonie, z powodu nieprzychylnego do niej stosunku niektórych współtowarzyszy, nie doszła do skutku. Trzecią próbę planowałem w Riazaniu w czasie pobytu w KPZ. Choć przygotowania do niej były już daleko posunięte, nie została zrealizowana w związku z przeniesieniem mnie z KPZ do obozu [...]. Ostatnia próba, podjęta w lipcu 1945 r. w Diagilewie, mimo że była całkiem przypadkowa, udała się, chociaż połowicznie: dwaj uciekinierzy dotarli do kraju, trzej – niestety – nie”.

Po powrocie nawiązał kontakt z organizacją WiN obwoody białskiego, a od lutego 1946 r. był inspektorem WiN na obwoody Biała Podlaska, Radzyń Podlaski i Łuków. Funkcję tę pełnił do czasu ujawnienia organizacji w kwietniu 1947 r. Do 1951 r. pozostawał bez pracy. Potem znalazł zatrudnienie w transporcie spółdzielczym, a następnie w transporcie łączności. Od 1964 r. do czasu przejścia na emeryturę (1979 r.) pracował w „Mostostalu” w Zabrze.

- 36 **Por. pilot Roman Machczyński** został aresztowany 9 września 1943 r. przez gestapo z Kazimierza Dolnego w warsztacie krawieckim Głowiaka i Niedźwiedzia w Irenie na ulicy Warszawskiej 65. W trakcie „oblewania” kapitulacji faszystowskich Włoch i odsunięcia Mussoliniego od władzy. W śledztwie nie załamał się, „nie sypał”, przeżył więzienie na Zamku Lubelskim. Po wojnie mieszkał w Warszawie i pracował w Ministerstwie Handlu.



plut. Stanisław Sobczyk ps. „Sieniawa”
(MW)



starszy majster wojskowy Władysław
Walczak (MW)



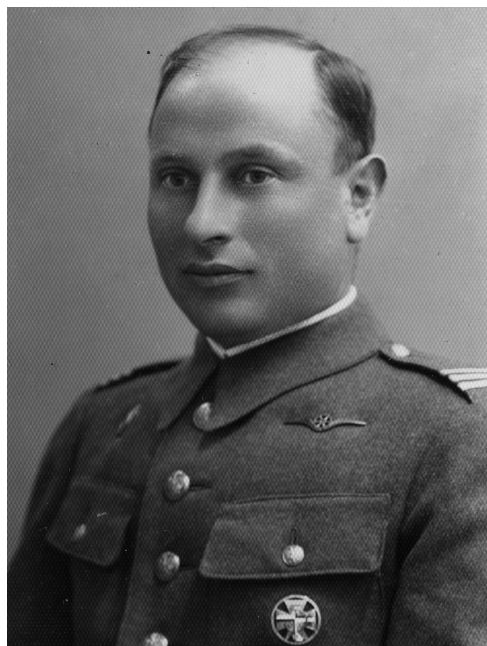
starszy majster wojskowy Władysław
Kiczak (MW)



podmajster wojskowy kapral Józef
Szczęsny (MW)



sierż. pil. Edmund Jarosiewicz (MW)



młodszy majster wojskowy plut. Bolesław Termer (MW)

narski” (późniejszy komendant V Rejonu WiN Dęblin–Stężycza, w okresie kwiecień–czerwiec 1946 r.), **sierż. pil. mechanik Zdzisław Górecki ps. „Płaszczak**”, „spalony” na lotnisku uciekł do Oddziału Leśnego **por. Jana Targońskiego ps. „Hektor**”, a następnie do OL **por. Bolesława Frańczaka ps. „Argil**”, gdzie zajmował się organizacją i odbiorem zrzutów lotniczych, oraz inżynierowie zatrudnieni przy odbudowie lotniska **por. rez. inż. Goc** i **inż. Kaszkiewicz**.

Stefan Miłosz ps. „Cel”, w trakcie przesłuchania w Urzędzie Bezpieczeństwa w Garwolinie w 1949 roku zeznał:



majster wojskowy Marcin Graff ps. „Konarski”. (MW)

*„W 1942 r. zostałam wciągnięty do organizacji O.L. (Oddział Lotniczy) przez **Szostakiewicza Mariana**, zam. w Irenie, lecz za-
barwienia tej organizacji nie znałem. W organizacji tej otrzymałem
pseudonim »Miecz«. Prasę do czytania otrzymałem od Szostakie-
wicza. Organizacja ta miała zadanie przygotować wszystkich fa-
chowców, aby w razie usunięcia się Niemców opanować lotnisko,
natomiast podczas pracy prowadzić sabotaż, celem przeszkadzania
Niemcom. W organizacji tej byłem do wyzwolenia tutejszych tere-
nów”.*

Meldunki cywilnego wywiadu, które gromadził zatrudniony na lotnisku jako urzędnik **Stanisław Włodarczyk ps. „Dytko”** przekazywał organi-
zatorowi wywiadu wojskowego st. sierż. pilotowi Władysławowi Kiczakowi. Meldunki te wędrowały do Obwodu AK Puławy i równoległe do referatu lot-
niczego Lubelskiego Okręgu AK.

Wywiad stanu osobowego jednostek lotniczych, sprzętu lotniczego przez
cały okres okupacji prowadził **Władysław Kiczak**. On wraz z **Zygmun-
tem Wawrzyniakiem** kontaktował się z wywiadem AK na rejon dębliński
jak również z referatem lotniczym Lubelskiego Okręgu AK.

Główne cele postawione przed Oddziałem to wywiad, kontrwywiad, dy-
wersja i przygotowywanie do przejęcia lotniska w czasie powstania zbrojne-
go.

W planie akcji „Burza” głównym zadaniem OL „Pekin” wraz z dębliń-
skimi placówkami AK było uratowanie i przejęcie obiektów lotniskowych
w momencie wycofania się Niemców.

15 Tajny lotniskowy „Biuletyn Informacyjny”

Oddział Lotniczy wydawał „Biuletyn Informacyjny”. Większość informacji do biuletynu była dostarczana z nasłuchu radiowego. Bezpośrednim założycielem punktu nasłuchu radiowego był **st. sierż. Stanisław Chybała**. W jego działalności pomagali mu **st. sierż. Władysław Kiczak**, **Władysław Kisiel** i **Władysław Chmielewski**. Punkt ten mieścił się na wieży ciśnień. Odbiornik umieszczony był za zbiornikami wodnymi, w luce pod kratkami. Niemcy tam chodzili, ani jednemu jednak nie wpadło na myśl, aby tę kratę podnieść i coś tam szukać. Wiadomości z nasłuchu przekazywał do drukarni Stanisław Chybała. Wiadomości były z Londynu i z radiostacji radzieckich. Najczęściej słuchali o godz. 9.00, 15.00 i 21.00. Jako antenę do radia wykorzystywano przewody od dzwonek sygnalizacyjnych /że zbiorniki są puste/.

Drukarnia mieściła się u **Jana Marcyniaka** /członka AK/ na ulicy Warszawskiej nr 2 w Dęblinie. W drukarni swojej wykonywał różne zlecenia niemieckie, plakaty, obwieszczenia i druki dokumentów. „Biuletyn informacyjny” wydawał na papierze z przydziału niemieckiego.

Wiadomości z nasłuchu Stanisław Chybała przekazywał Józefowi Stradomskiemu, ten **Kazimierzowi Turkiewiczowi**³⁷ /mistrz stolarski, przed woj-

³⁷ **Turkiewicz Kazimierz** (68 lat), ur. 30.12.1877 r., s. Józefa i Eleonory z Sibilskich, m. Skulsk, pow. słupecki, woj. poznańskie, stolarz, emeryt, członek PPS. Działacz społeczny. W okresie okupacji współpracował z OL „Pekin” rozprawdzał po Dęblinie tajny lotniskowy „Biuletyn Informacyjny”.

W sierpniu 1944 roku sowieckie władze wojskowe powołały komisję do zbadania zbrodni hitlerowskich popełnionych na sowieckich jeńcach wojennych w Twierdzy Dęblin.

ną pracownik parku lotniczego/, który wiadomości te przekazywał Marcyniakowi. Pomagał mu jeszcze **pplk Czesław Marek**, lecz ten został zamordowany w 1943 r. w Oświęcimiu i z Marcyniakiem kontaktował się tylko Turkiewicz. On również zabierał wydrukowany nakład i zanosił Stradomskiemu, a gdy jego nie mógł zastać, oddawał **Stanisławowi Włodarczykowi ps. „Dytko”**. Od Turkiewicza biuletyn brali również przedstawiciele innych placówek i plutonów z całego rejonu dęblińskiego.

Biuletyn miał format A4 i był wydawany w dość dużym nakładzie około 500 egzemplarzy. Ukazywał się przeważnie co dwa tygodnie, czasami raz na miesiąc, zależnie od ważności wiadomości i od możliwości jego wydrukowania. Na lotnisko biuletyn zanosił w ilości kilkudziesięciu sztuk **Stanisław Chybała** i tam je rozdawał. Rozprzestrzeniany był przez zaprzysiężonych członków OL. Na końcu biuletynu był napis „po przeczytaniu oddaj zaufanemu”. Zdarzały się wypadki, że biuletyn podrzucany był Niemcom, oczywiście tylko ten, w którym były wiadomości o niepowodzeniach wojsk niemieckich, szczególnie na froncie wschodnim. Drukarnia pracowała do końca okupacji, później Marcyniak zlikwidował ją i wyjechał do Warszawy.

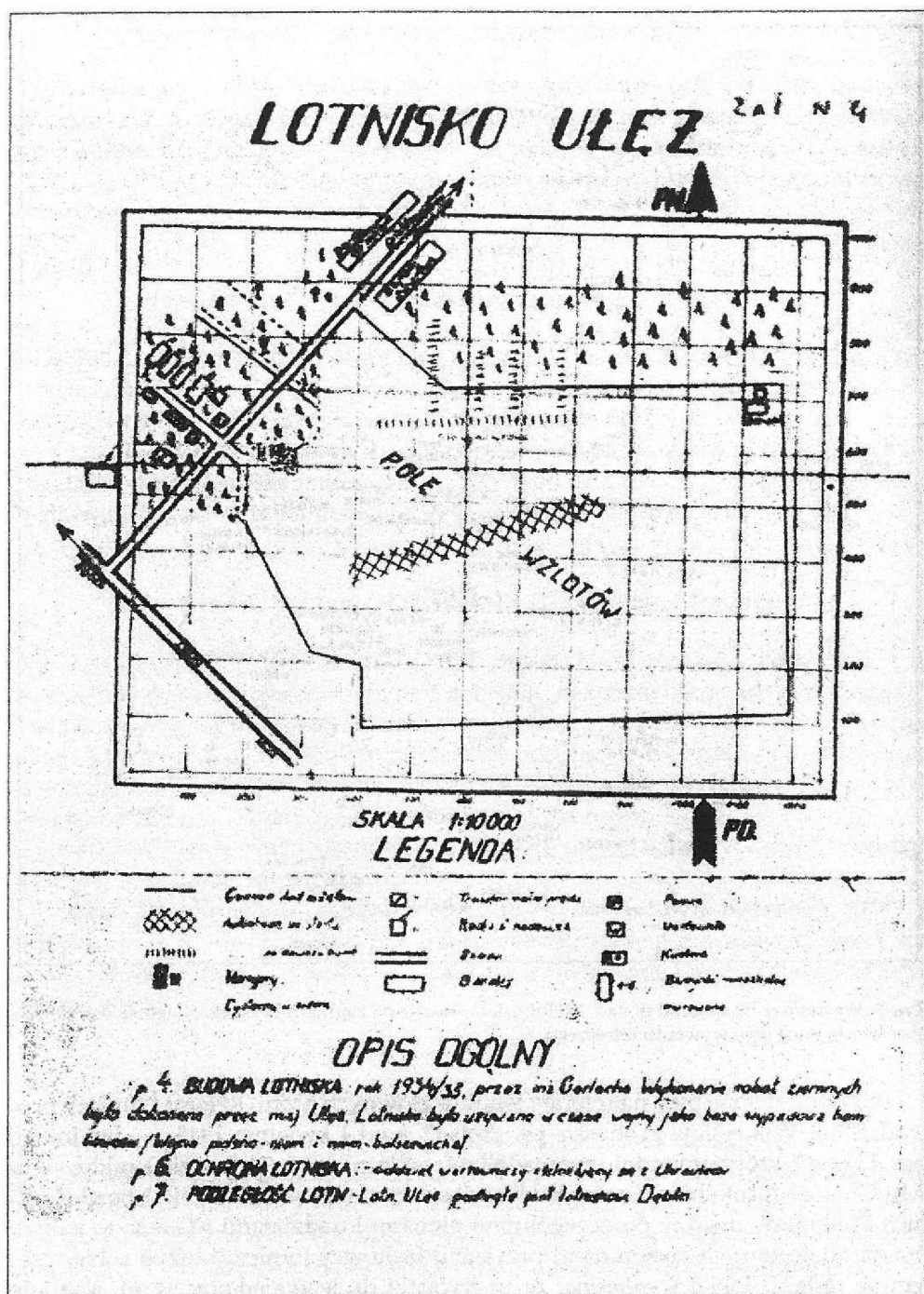
Kazimierz Turkiewicz reprezentował mieszkańców Dębina, składał zeznania jak naoczny świadek tej bestialskiej zbrodni.

16 Działalność wywiadowcza na lotnisku w Ułężu

Oddział Lotniczy „Pekin” obejmował swym oddziaływaniem, oprócz lotniska w Dęblinie, także lotniska w Ułężu, w Łysobykach i w Gołębiu. Wynika to m.in. z zeznań złożonych w 1954 roku w Urzędzie Bezpieczeństwa przez **por. Szczęsnego Feliksa Antoniewicza** z Ryk ps. „Rak”. Oświadczył, że został zwerbowany do OL „Pekin” przez sierż. pil. **Józefa Stradomskiego** ps. „Sum”, w kwietniu 1940 roku.

Początkowo zadaniem oddziału było sporządzanie szkiców lotnisk i prowadzenie na nich aktualnego wywiadu oraz rozpracowywanie tych lotnisk od strony technicznej, jak: wartość bojową samolotów, typy samolotów, lokalizacja składów benzyny i amunicji, zmian jednostek wojskowych, prze-marsze jednostek wojskowych, ilość i jakość uzbrojenia, zapasy bomb, rozpracowanie zabudowy lotnisk i sporządzanie aktualnych szkiców tych obiektów, stanu załogi, jej pochodzenie, morale załogi i jej wartość bojową.

Później, po napadzie na związek Radziecki, rozpracowywano kierunki lotów niemieckich, stany i zmiany jednostek wojskowych i samolotów na lotniskach. Notowano, ile samolotów startowało, a ile powracało. Poprzez podsłuch podczas prowadzonych odpraw z niemieckimi pilotami w baraku na lotnisku w Ułężu, w pobliżu którego pracowali Polacy, uzyskiwano cenne informacje o nalotach. Czasami udawało się podejrzeć tablice, na których strzałkami wskazywano załogom samolotów kierunki startów i lotów bojowych.



Plan lotniska Ułęż k. Dębliń z albumu lotnisk niemieckich Wydziału Lotniczego KG AK. Krysunek obejmuje obszar 1000 x 1200 m

Wszystkie meldunki składane były do Stradomskiego, który wg „Raka” był dowódcą całej bazy, tj. wszystkich czterech lotnisk.

Oprócz prowadzenia wywiadu na lotniskach mieliśmy za zadanie werbowanie nowych członków do siatki wywiadowczej. Każdy nowy konspirator miał zwerbować trzech nowych zaufanych ludzi.

Szczesny Antoniewicz zwerbował: **Władysława Kłaka**, z zawodu stolarza, zamieszkałego w Ryczy–Nowodwór – pracownika na lotnisku w Ułężu. **Aleksandra Lipińskiego** – przedwojennego sierżanta zamieszkałego w Nowodworze, po wojnie nauczyciela. Nauczyciela, ppor. rezerwy z Nowodworu o nazwisku **Władysław Rek ps. „Żaba”**³⁸, który w czasie okupacji również pracował na lotnisku w Ułężu.

W 1940 roku na lotnisku w Ułężu pracował jako hydraulik przedwojenny mechanik lotnik w stopniu sierżanta **Stanisław Chybała**. Był on dowódcą grupy ZWZ na lotnisku w Ułężu. Służbowo podlegał Stradomskiemu.

Jemu przekazywałem meldunki, a on „Sumowi” – zeznawał Antoniewicz.

Lotnisko w Ułężu oddane do użytku w 1937 roku było jednym z najnowocześniejszych lotnisk szkolnych. Miało nowoczesne obszerne hangary, murowane, dobrze wyposażone baraki koszarowe, domy mieszkalne dla kadry instruktorskiej. Stołówka serwowała smaczne i obfite posiłki w kasynie.

W związku z zagrożeniem niemieckim, z początkiem 1939 roku, przeniesiono z Grudziądza do Ułęża Wyższą Szkołę Pilotażu. Komendę sprawował **kpt. pil. Stanisław Brzezina**, późniejszy as myśliwski w bitwie o Anglię.

38 **Władysław Rek** przed wojną służył w 15 pp „Wilków” w Twierdzy Dęblin. Służbę ukończył w stopniu ppor. rezerwy. Był aktywnym członkiem AK Placówki Uleż. Przez okres okupacji pełnił obowiązki dowódcy plutonu zorganizowanego spośród członków AK ze wsi Nowodwór i okolic. W ramach akcji „Burza”, 27 lipca 1944 roku poprowadził swój pluton na zgrupowanie odtwarzanej 2 kompanii batalionu 15 pp AK „Wilków”. W rejon koncentracji do lasy koło wsi Oszczywik przymaszerowali w nocy z 27 na 28 lipca. Na zbiórkę przybył również 1 pluton AK z Podlodówka i 3 pluton AK z Sobieszyna.

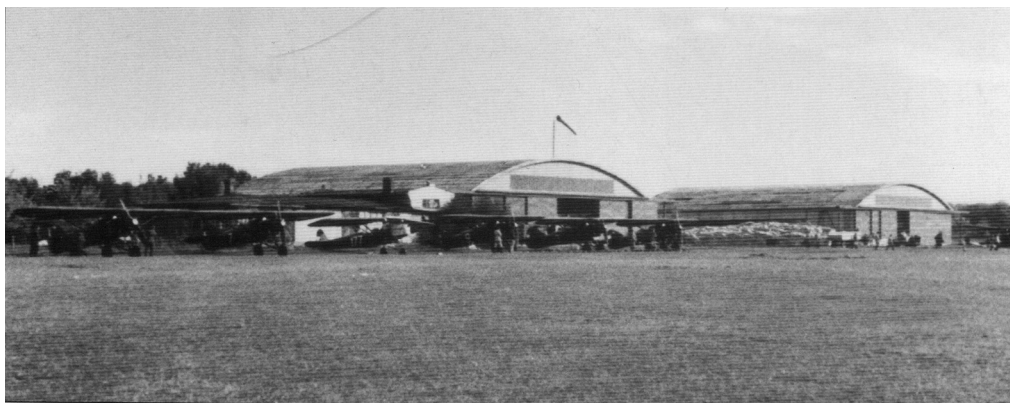
2 pluton, którym dowodził ppor. rez. Władysław Rek miał następującą obsadę dowódczą:

- dowódca plutonu – ppor. rez. Władysław Rek
- zastępca dowódcy – plut. rez. art. Józef Pietrzak (wójt gminy Uleż)
- drużyna z Nowodworu – plut. zaw. łączn. Aleksander Lipiński
- drużyna z Zawitały i Urszulina – kpr. rez. Władysław Gęgała
- drużyna z Trzcianki i Grabowca – st. sierż. Józef Jurkiewicz.

Zgromadziło się ponad 180 żołnierzy uzbrojonych w karabiny i pistolety. Pluton z Sobieszyna dysponował dwoma Rkaemami i Lotniczym Karabinek Maszynowym wykradzionym z samolotu niemieckiego.

Po rozformowaniu zgrupowania, w dwa tygodnie potem, ppor. Rek wraz z kilkoma żołnierzami AK jechali furmankami z ukrytą bronią i żywnością na pomoc walczącej Warszawie.

17 sierpnia 1944 roku w okolicach Garwolina Władysław Rek został aresztowany. Zesłany do łagru na Sybir przeżył katorgę i szczęśliwie powrócił do domu w listopadzie 1947 roku.



Lotnisko Ulęż, hangary Szkoły Pilotażu, samolot PWS-10 (z numerem 15), obok samolot RWD-8 (z numerem 224). (TJK)

W okresie okupacji lotnisko wykorzystywane było do celów szkoleniowych i bojowych przez Luftwaffe. Ze względu na piękne położenie lotniska wśród sosnowych lasów sięgających do leniwie płynącego Wieprza Niemcy urządzili tu sanatorium dla lotników kurujących się po serii bojowych lotów nad Rosją.

W reklamach dowództwo Luftwaffe zachwalało: Światowej sławy kurort w sercu Generalnego Gubernatorstwa. „Cudowne leśne położenie, wspaniałe widoki, rzeka, przyjemne słońce, lotnisko, boisko sportowe, lodowisko, korty tenisowe, basen kąpielowy, zabiegi lecznicze i rehabilitacyjne, restau-



Samoloty PWS-10 zdobyte przez Niemców na lotnisku w Ułężu. (TJK)

racja z gorącymi smacznymi daniami i alkoholowymi napojami, codzienne koncerty”.

Niestety w czasie ewakuacji w lipcu 1944 roku nie udało się członkom OL „Pekin” przeszkodzić hitlerowcom w zniszczeniu pięknego lotniska. Praktycznie Niemcy zniszczyli wszystkie ważniejsze urządzenia lotnicze. Wysa-

dzili minami obiekty lotniskowe, koszary i domy mieszkalne, zbombardowali pole wzlotów.

Nieprawdziwe są meldunki AK oddziału „Orlika”, że pluton dowodzony przez **por. Zygmunta Kęskę ps. „Świt”** rozgromił Niemców usiłujących zniszczyć lotnisko w Ułężu i uratował obiekty lotnicze.

Nieprawdziwy jest też raport AL, że oddział dowodzony przez **Juliana Gransztofa ps. „Jastrząb”** w dniu 25 lipca 1944 roku zdobył i zabezpieczył przed zniszczeniem obiekty wojskowe lotniska w Ułężu.

17 Ostatnia rozgrywka z okupantami – wyzwolenie lotniska

Okolo 10 lipca 1944 roku Niemcy nakazali pracującym w „Werft II” likwidować warsztaty lotnicze. Kazali rozmontowywać maszyny i obrabiarki, składać do olbrzymich drewnianych skrzyń i ładować do kolejowych wagonów towarowych. Polacy zdawali wszelkie narzędzia, które także wywożono.

W „Werft I” był oddział Hitlejugend liczący już tylko około 50 młodych Niemców szkolonych na mechaników lotniczych. Ewakuowano ich dwa tygodnie wcześniej.

Polacy musieli także rozbierać i ładować maszyny i urządzenia z „Werft I” warsztatu lotniczego, w którym pracowało kilkuset Niemców, Austriacy i około 100 Ślązaków. Był tam zdecydowanie lepszy i nowocześniejszy park maszynowy.

W tym czasie niemieccy saperzy, wykorzystując Żydów z obozu „Bauleitung der Luftwaffe” na Balonnej, systematycznie zaminowywali prawie wszystkie ważniejsze obiekty i urządzenia lotniskowe. Jako materiał wybuchowy używali bomby lotnicze, nawet kilkuset kilogramowe.

Piszą o tej ciężkiej pracy zagonieni przez hitlerowców dęblinscy Żydzi, którzy przeżyli wojnę. Przy pomocy wózków musieli wozić i ręcznie wsadzać do piwnic ciężkie bomby. Saperzy podłączali kable i druciane przewody do tych ładunków wybuchowych i ciągnęli do gniazd i bunkrów, skąd zamierzali wszystko wysadzać w powietrze przy ostatecznym opuszczeniu lotniska.

Wszystko to bacznie obserwowali członkowie Oddziału Lotniczego AK i członkowie AK z Placówki Masów.

Kiedy już było wyraźnie słycać ruskie grzmoty artyleryskie, Niemcy 23 lipca zaczęli wysadzać niektóre obiekty. Zdążyli wysadzić ocalałe z nalotów trzy skrzydła Szkoły Podchorążych Lotnictwa, budynek „Pekin”, siwe koszary, halę montażową, hangar – w którym mieściła się Lotnicza Straż Pożarna, stolarnia i malarnia – jeden z dwóch magazynów materiałowych znajdujących się z halą montażową.

Na szczęście włączyli się AK-owcy z lotniska i z Masowa i przecinali połączoną sieć kabli i przewodów, uniemożliwiając zniszczenie części obiektów.

W nocy z 24 na 25 lipca Niemcy wysadzili kotłownię parową obsługującą „Pekin” oraz pole wzlotów i niektóre drogi dojazdowe. W ostatniej chwili zdołali jeszcze zburzyć (9 i 10) najnowocześniejsze ogrzewane hangary, drugie co do wielkości według rozstawu rozsuwanych drzwi – 53m, w Paryżu – 53,5 m.



Młodszy majster wojskowy Stanisław Kulis (MW)

na lotnisko od strony Kleszczówki wjechały czołgi Armii Czerwonej z fizylierami na pancerzu.

Szczególnie zasłużył się **plut. Stanisław Kulis**, który poprzecinał przewody prowadzące do budynków mieszkalnych i do sztabu, przez co ocalały. Członkowie drużyny dywersyjnej AK z Masowa działający na lotnisku poprzecinali przewody prowadzące od gniazd detonatorów do budynków Komendy Szkoły, kasyna oficerskiego oraz oddziału portu lotniczego.

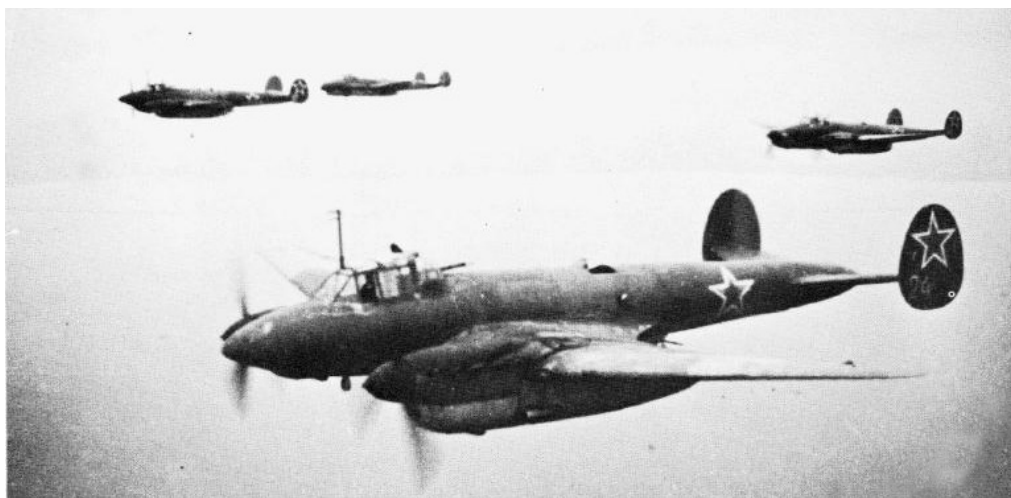
Była to jedyna udana akcja w ramach planu „Burza” na lotniskach polskich. Niemcy byli zaskoczeni szybkością wkraczania wojsk radzieckich.

Po południu 25 lipca 1944 roku

18 Wyzwalanie Dębłina – nalot rosyjskich samolotów na Dęblin

W pamięci mieszkańców Rycic i Mierzwiączki przetrwały obrazy nocnego bombardowania dęblińskiego węzła kolejowego przez radzieckie lotnictwo.

Tuż przed północą 24 lipca 1944 roku przyleciało ponad 20 sowieckich bombowców Pe-2³⁹, pierwsze rzuciły na spadochronikach flary. Miasto zostało oświetlone. Zaczęło się bombardowanie. Samoloty bombardowały



Sowieckie samoloty bombowe Pe-2 (RG)

³⁹ Pe-2 – sowiecki dwusilnikowy bombowiec nurkujący, skierowany do produkcji w listopadzie 1940 r. Uzbrojony w 4 karabiny maszynowe i 1200 kg bomb. Prędkość maksymalna 540 km/h, pułap 8800 m, zasięg 1500 km. Załogę stanowiło 3 lotników. Na bazie tego samolotu produkowano również dwumiejsowy samolot myśliwski Pe-3bis. łącznie wyprodukowano ponad 11 000 egzemplarzy w różnych wariantach.

głównie okolice stacji kolejowej Dęblin. Dlaczego? Otóż wywiad partyzancki i rozpoznanie lotnicze przekazało dowództwu Frontu Białoruskiego, że 22 lipca 1944 roku do Dęblina przybyła 17 Dywizja Wehrmachtu posiadająca w swym składzie pułki artylerii i oddziały piechoty zmotoryzowanej. Zadaniem 17 Dywizji docelowo było bronić wzdłuż lewego brzegu Wisły odcinka frontu od Sandomierza do Warszawy.

Jaka to była ogromna masa sprzętu wojskowego i ludzi to trzeba wiedzieć, że skład dywizji piechoty to m.in. 3 pułki piechoty, pułk artylerii, batalion przeciwpancerny, batalion saperów, batalion łączności. Siła liczebna łącznie ponad 17 tys. żołnierzy, w tym 534 oficerów, 2701 podoficerów, 14.397 szeregowych. Transport dywizji stanowiło: 4842 konie, 919 pojazdów zaprzęgowych, 394 samochodów osobowych, 615 samochodów ciężarowych, 3 pojazdy opancerzone, 527 rowerów. Uzbrojenie dywizji to m.in. ok. 13.000 karabinów, ponad 500 ckm i rkm, 75 armat przeciwpancernych, 36 haubic 105 mm, 84 granatniki 50 mm, 12 armat plot. 20 mm.

Dużą część Dywizji z marszu przetransportowano z Dęblina na lewy brzeg Wisły. Część wojska, w tym pułki artylerii rozlokowano wzdłuż ulicy Lipowej – od torów kolejowych do fortu Mierzwiączka – pod osłoną olbrzymich lip. Pułki piechoty rozlokowały się na Rycicach, najwięcej wojska stacjonowało przy stodołach na tzw. Starych Rycicach wzdłuż ulicy Starej.

W następnym dniu, 23 lipca, całe niemieckie wojsko pośpiesznie ewakuowało się na drugi, zachodni brzeg Wisły. Rosjanie nie wiedzieli o ewakuacji.

Samoloty bombardowały z góry naznaczone na mapie cele do zniszczenia. Pomimo intensywnego oświetlenia terenu lotnicy nadlatywali nad cel i zrzucali bomby, nie obserwowali szczegółów. Bomby spadały na stanowiska opuszczone przed kilkoma godzinami przez Niemców. Duże bombardowanie nie przyniosło efektów militarnych – spalono i zniszczono wieś Rycice i dużą część wioski Mierzwiączka.

Bomby spadały głównie na Stare Rycice i północną część Mierzwiączki. Płonęły domy, obejścia i kwartały stodoł, które stały oddzielnie.

Wystraszeni, poparzeni ludzie z Mierzwiączki uciekali na pobliski fort, gdzie były schrony i piwnice pokryte zwałami ziemi, które dały schronienie przed atakami lotniczymi, a później przed niemieckim ostrzałem artyleryjskim zza Wisły. Udzielono im pomocy medycznej. Uciekinierów szukających schronienia w forcie przybywało, aż uzbierało się ponad 1000 osób.

Oprócz pogorzalców chronili się mieszkańcy pobliskich wsi, wszyscy chcieli czuć się bezpieczniej pod osłoną grubych murów i ziemnych nasypów.

(Na front na Mierzwiączce 26 lipca przybył liczący ponad 30 osób oddział partyzancki AK pod dowództwem por. Zygmunta Matysiaka ps. „Sęp”. Zadaniem partyzantów była ochrona obiektów wojskowych, magazynów, utrzymanie porządku publicznego oraz udzielanie pomocy mieszkańcom Dębłina).

Mieszkańcy Rycic uciekali przez bagna i grzędzawiska do lasu i na łąki pobliskiej wsi Krukówka.

W czasie bombardowania Mierzwiączki w nocy z 24 na 25 lipca 1944 roku zginęło dwoje dzieci: 8-letni **Edzio Wiśniewski** i 13-letnia jego siostra **Bogusia**.

Na Rycicach zginęli: małżeństwo **Stanisława Stręk** (57 l.) i jej mąż **Feliks** (55 l.), **Marcjanna Wnuk**, **Henryk Kwieciński**, **Bolesław Piskała** i **Zbysław Piskała** (ojciec i syn, spalili się w płonącej stodole) i **Ignacy Chrzan** (57 l.).

Już 25 lipca w nocy zginęli: **Jan Hys**, **Wincenty Skowronek**, **Bolesław Piskała**, **Kazimierz** i **Antonina Augustyniakowie**, **Jadwiga Salska**, **Anna Wiśniewska**, **Józef Ziębiński** i **Bronisław Kalbarczyk** (52 l.). 26 lipca zmarł **Mieczysław Nachtman** z Michalinowa, 27 lipca zmarła **Maria Bąk** ranna podczas bombardowania na Mierzwiączce.

W nocy 24 lipca Rosjanie zbombardowali obrzeża lotniska, które było już opuszczone przez wojsko niemieckie. Pojedyncze bomby spadły na Starówkę za remizą strażacką. Część bomb spadała na okazałe kamienice na ulicy Pocztowej. Zburzony został m.in. murowany, piętrowy dom, w którym przed wojną mieścił się posterunek Policji Państwowej, poczta i restauracja „Lublinianka”. W sierpniu 1920 roku kwaterował w tej kamienicy Marszałek Józef Piłsudski.

Zburzono jeszcze kilka kamienic m.in. kamienicę kupca żydowskiego Sucher Rubina, Idasy Milgrojm, Tyły Handelsman, lekarza Wajnapela Natana. Ocalała zbudowana tuż przy ogrodzeniu przy bramie wjazdowej na lotnisko rozlewnia wód gazowanych.

(Po wojnie na tzw. „spaleniskach” wzdłuż dawnej Pocztowej zbierałem pieczarki, rafą łowiłem ptaki szczygły, które ładnie ćwierkały. Gdy wydo-

roślałem, latem chodziłem z kolegami na trawę do „kawiarenki pod wioskami” na wino „patykiem pisane” pite z butelki, przekąszane herbatnikami petitt).

Według informacji wynikających z meldunków oddziałów Armii Ludowej działających w okolicy lotniska w Dęblinie i w Ułężu dowództwo sowieckiego lotnictwa wiedziało, że na lotnisku w Dęblinie nie ma już żołnierzy niemieckich. Wiedziało, że na węźle kolejowym w Dęblinie partyzanci AK wspólnie z dęblińskimi kolejarzami unieruchomili 5 niemieckich transportów wojskowych.

W kwietniu 1944 roku zrzucono na spadochronach grupę sowieckich wywiadowców, którzy obsługiwali radiostację.

Sztab AL utworzył pod dowództwem **kpt. Mikołaja Paromonowa ps. „Dąbrowski”** grupę wywiadowczą, której zadaniem było zbieranie i przekazywanie za pomocą radiostacji do Polskiego Sztabu Partyzanckiego w ZSRS informacji o: dyslokacji jednostek niemieckich, garnizonach żandarmerii i gestapo, ruchach wojsk niemieckich, transportach zidentyfikowanych jednostek kierowanych na front wschodni, składzie i zawartości pociągów, stacjach wyjazdu i docelowych. W miarę możliwości podawano także numery pociągów oraz dokładne rozkłady jazdy. Miało to znaczenie przy bombardowaniu przez samoloty sowieckie ważniejszych transportów niemieckich. Aby móc wykonywać te zadania kpt. Paramonow zorganizował wśród kolejarzy dęblińskich siatkę wywiadowczą.

Na stacji kolejowej w Leopoldowie ulokowano sowieckiego wywiadowcę polskiego pochodzenia Falkowskiego, jako zastępcę zawiadowcy stacji, który obsługiwał radiostację i informował wojskowych o transportach kolejowych.

Oddział partyzancki po kpt. Paramonowie przejął jako dowódca **Henryk Celiński** z Ryk, który przyjął pseudonim „**Witos**”.

Celiński, po ukończeniu wojskowej Szkoły Lotniczej w Zamościu, wiosną 1945 roku rozpoczął służbę w OSL w Dęblinie, gdzie w stopniu kapitana przez kilka lat pracował w pionie polityczno-wychowawczym szkoły.

19 Akcja „Burza” – kryptonim „Ocalić Dęblin”

Przy planowaniu powstania powszechnego oraz akcji „Burza” dowództwo Obwodu Puławy wiele uwagi poświęciło kwestii ocalenia przed zniszczeniem obiektów twierdzy Dęblin z lotniskiem i węzłem kolejowym. Realizację tego planu, określonego kryptonimem „Ocalić Dęblin”, podjęto 24 lipca. W sprawozdaniu z wykonania akcji „Burza” czytamy:

„W rejonie 5 [Dęblin–Ryki] d-ca plutonu 8/15 pp por. „Melchior” [Władysław Piskala], znajdujący się wówczas w Bobrownikach, otrzymał 24.7. godz. 8.20 meldunek, że patrol niemiecki w sile 10 ludzi dokonał przed pół godziną rozpoznania mostu na Wieprzu w Bobrownikach i że pozostawiwszy na moście 2 żołnierzy uzbrojonych w kb i granaty, poszedł dalej w kierunku na Kleszczówkę. Z rozkazu Melchiora zaalarmowano pluton i na most wysłany został patrol 1 + 5 pod dowództwem kpr. „Orzecha” (uzbrojenie: broń krótka). Posterunek niemiecki na moście został przez patrol zlikwidowany przy wykorzystaniu momentu zaskoczenia. Gdy grupa pozostałych Niemców przechodziła przez las krasnogliński, kpr. Marek z 2-ma żołnierzami zaatakował z zasadzki jej tylne ubezpieczenie, zabijając 2 Niemców.

O godz. 11-tej od strony lotniska nadszedł do Bobrownik drugi patrol npla, również w sile 10 ludzi, dowodzony przez oficera i wyposażony w rkm. 4-ch z nich weszło do miasta, podczas gdy dowódca z resztą żołnierzy zajął stanowisko na odległym o pół km cmenta-

rzu żydowskim. W zasadzce urządzonej na skraju miasta przez nasz patrol czterej Niemcy zginęli. Strat własnych nie było. Na odgłos strzelaniny pozostała grupa nadciągnęła z odsieczką. Melchior, nie chcąc wszczynać walki w mieście, lecz przenieść ją na drugi brzeg (z uwagi na możliwość późniejszych represji), wycofał swój oddział przez most na drugą stronę Wieprza, w rejon wsi Niebrzegów. Oddział liczył w tym momencie 10 ludzi uzbrojonych w kb, z czego 5-ciu utworzyło przy wykorzystaniu zarośli zasadzkę na lewym brzegu, 3-ch stanowiło jej obwód, 2-ch wreszcie pozostało w Bobrownikach jako ubezpieczenie tylne przed ewentualnymi posiłkami z lotniska.

Oddział niemiecki w szyku ubezpieczonym przedostał się na drugą stronę mostu, został przez naszych żołnierzy przepuszczony i skierował się do wsi Niebrzegów. Gdy po niedługim czasie npl zamierzał powrócić przez most, żołnierze nasi otworzyli ogień. 3 Niemców padło, 1 został ciężko ranny. Oficer jednak, schwyciwszy rkm od zabitego celowniczego, rozpoczął ostrzeliwać nasze stanowiska, inny Niemiec otworzył ogień z pi-emu i wykorzystując tę przewagę ogniową npl zdołał przedostać się przez most”.

Dzięki działaniom podjętym przez **ppor. Władysława Piskalę „Melchiora”** most na Wieprzu w Bobrownikach został ocalony, a żołnierze Armii Krajowej mogli przystąpić do obsadzania okolicznych dróg i obiektów. W ciągu kolejnej nocy partyzanci oczyścili z Niemców szereg obiektów w Dęblinie oraz w jego najbliższej okolicy. Zlikwidowali przy tym kilka grup niemieckich saperów zamierzających wysadzić magazyny broni w Stawach, parowozownię, a przede wszystkim – ogromną ilość bomb lotniczych zgromadzonych na dęblińskim lotnisku.

Żołnierze AK opanowali i utrzymali w swych rękach do momentu nadejścia czołowych jednostek rosyjskich mosty na Wieprzu (w tym kolejowy) oraz twierdzę, oswobadzając trzymany tam jeńców rosyjskich. Nie udało im się co prawda zdobyć węzła kolejowego, ale skutecznie zablokowali pięć znajdujących się tam pociągów wojskowych, które miały między innymi przewozić czołgi.

20 Atak czołgów na Dęblin

Mówiąc szczerze, to ja zdobywałem Dęblin – mówi 92-letni **Stanisław WIAK**.

A oto, jak do tego doszło: W połowie lipca Niemcy urządzali łapanki, wyciągali mężczyzn z domów i kierowali do kopania schronów i transzei. Nikt dobrowolnie nie chciał pomagać hitlerowcom. Ludzie kryli się, uciekali z Dęblina do pobliskich wsi, gdzie mieli rodziny.

16-letni Stach Wiak na piechotę uciekł do babci, do wsi Poręba koło Pogonowa nad Wieprzem.

25 lipca 1944 roku do wsi wjechała duża kolumna czołgów Armii Czerwonej (Brygada Pancerna 16 Korpusu Pancernego z Armii Pancerniej Gwardii).

Wysiadł dowódca i pytał, jak najprędzej dojechać do Iwangrodu?

Mieszkańcy odpowiedzieli, że jest tu chłopak z Dęblina, który zna drogę.

– Dawaj na tank! Nawet nie zdążył pożegnać się z babcią.

Bez przeszkód dojechali do Parafianki, tu zbombardowały kolumnę niemieckie samoloty, ale nie trafili. Z wściekłości obniżyli lot i z karabinów maszynowych próbowali ostrzelać fizylierów siedzących na czołgach. Doświadczeni frontowcy już wcześniej leżeli w rowach, jedynie zdezorientowany Stach, przerażony, wtulał się w pancierz czołgu. Na szczęście drewniany most na Wieprzu był cały i nie zaminowany. Dojechali do krzyżówek na Moszczance i tu zaczął się problem. Trzeba skręcić w lewo na Dęblin. Rosjanin upierał się, że trzeba jechać na Iwangorod, bo miał carskie mapy. Nie mógł zrozumieć, że Iwangorod to Dęblin. Zdenerwowany Stanisław wskazał

na tej mapie – Patrz, tu są Ryki. Patrz, tu jest droga na Kock – więc tu musi być droga na Iwangorod, czyli Dęblin. Rosyjski dowódca popatrzył, zmarszczył brwi i po rosyjsku powiedział: Jeśli kłamiesz, to cię zabiję jako szpiega!

Kolumna czołgów dojechała na wzgórze na wysokości wsi Kransogliny, niedaleko było widać cmentarz. Stanisław wskazywał ręką – na lewo jest lotnisko, na prawo stacja kolejowa, prosto twierdza Dęblin.

Dowódca skierował dwa plutony czołgów na lewo przez Kleszczówkę, w kierunku lotniska. Stach ostrzegał, żeby trzymać się drogi, bo z boku grząskie bagna. Po niecałej godzinie czołgi bez jednego wystrzału opanowały lotnisko.

21 Walka o wyzwolenie Ireny i twierdzy

Reszta czołgów pociągnęła dalej brukowaną szosą na Irenę. Przy dróżniku na Żdżarach napotkali na pierwszy opór Niemców. Patrol saperów zaminywał mostek. Na widok zbliżających się czołgów otworzyli ogień z panzerfaustów. Pierwszy czołg został trafiony. Czołg dowódcy ze Stachem jechał trzeci w kolumnie. Fizylierzy błyskawicznie zaatakowali i zastrzelili cały niemiecki patrol. Na wysokości ulicy Ordynackiej (PCK) wpadli pod ostrzał artyleryjski. Trafiony został drugi czołg, Stach widział, jak palący się czołg toczył się Ordynacką i zatrzymał się obok zburzonej Żydowskiej bożnicy. Załoga zdołała wyskoczyć i uratować się. (Uszkodzony czołg długo po wojnie stał na ulicy Okólnej).

Pomimo ostrzału z dwóch baterii



Maj 1947 r., Dęblin, róg ulicy Okólnej i PCK, czołg T-34 czołówki 16 KPG, uszkodzony przez Niemców 25.07.1944 r. (WS)

dział przeciwlotniczych ustawionych na górze za przejazdem kolejowym na ulicy Warszawskiej skierowanych lufami poziomo i jednego działa przeciwpancernego ustawionego w rowie po lewej stronie ulicy – czołgi parły dalej. Na wysokości ulicy Kościelnej (1 Maja) trafiony został trzeci czołg i kawałek dalej, tuż przed przejazdem (na wysokości kamienicy Ochniów) – czwarty. Tego już było za wiele. Rozwścieczeni czołgiści na pełnym gazie wpadli z impetem na środkowe działo i obsługujących hitlerowców. Stach usłyszał głośny chrzęst miażdżonego żelaza i rozpaczliwy krzyk rozjeżdżanych Niemców. Obsługa dwóch pozostałych dział uciekła w popłochu. Zatrzymali się przy parku. Niemcy nie bronili Twierdzy. Dowódca skierował jeden pluton czołgów w kierunku na Puławę w celu uchwycenia drewnianego mostu drogowego na Wieprzu. Reszta czołgów okrążyła Twierdzę i parła na drewniany most drogowy na Wiśle. Zdołali jeszcze dogonić grupę żołnierzy niemieckich którzy pieszo uciekali przez most na drugą stronę Wisły. Ostrzelali ich z karabinów maszynowych. Strzelali też filizjerzy z pepeszek i diegtariarów. Mostu nie przekraczali, bo bali się, że jest zaminowany. Dowódca brygady podał przez radio dowódcy Korpusu swoją pozycję i meldował, że Iwangorod zajęty. Po pewnym czasie samochodami nadjechało dużo piechoty. Wtedy zwolnili Stanisława, który udał się do domu, na ulicę Ogrodową, gdzie byli rodzice.

22 Walka o stację

W emocjach i huku szumiących po bruku szosy żelaznych gąsienic czołgów T-34 Stanisław Wiak nie zauważył, że dowódca skierował na prawo przez ugory i krzaki kompanię czołgów w celu opanowania stacji kolejowej.

Z relacji innych mieszkańców Dębłina wiadomo, że około godziny czwartej po południu 25 lipca 1944 roku nadjechały czołgi do Mierzwiączki, w rejon stacji kolejowej. Na torach stały wagony 5 transportów niemieckich unieruchomionych, bo partyzanci z AK wysadzili tory wyjazdowe na Warszawę i na Radom za Wisłę.

Jeden z czołgów, pokonując przejazd kolejowy na Michalinowie, oddał strzał z armaty do położonej już przy ulicy Wiślanej odległej zaledwie o 100 m chłodni-lodowni, wyglądającej jak bunkier (pryzma w kształcie piramidy z tafli lodu przysypanej trocinami). Pod gruzami budowli zginęła 3-osobowa pochodząca z poznańskiego rodzina Skibów: **Helena Skiba** (44 l.), **Józef Skiba** (55 l.) i ich córka.

Na ulicy Wiślanej, w okolicy obecnego kościoła, dwóch mężczyzn ubranych w czarne kolejarskie mundury pomachało czapkami w powitalnym geście. Strzelec pokładowy przestraszył się, że rzucają w czołg granaty lub butelki zapalające. Pociągnął za spust karabinu maszynowego i skosił obu. Jeden z zabitych to **Zygmunt Sosnowski** pochowany na cmentarzu komunalnym.

Czołgi sunęły dalej ulicą Wiślaną, chciały dołączyć do Brygady do mostu na Wiśle. Napotkały silny ogień artyleryjski. Działo na czterech kołach,



Rok 1946, Dęblin, ul. Wiślana, czołg T-34, uszkodzony przez Niemców 26.07.1944 r. (WS)

przeciwlotnicze, dużego kalibru, ustawione było w osi ulicy Wiślanej i ziało silnym ogniem. Niemcy zniszczyli trzy czołgi, w tym jeden na wysokości domu Radomskich.

Tymczasem zapadł zmierzch. Niedobitki hitlerowców pod osłoną nocy uciekały za Wisłę. Nad ranem zniszczyli drewniany most.

Kluczową rolę w walkach o Dęblin odegrali czołgiści sowieckiej 2 armii pancerniej. W rosyjskim opracowaniu „Gwardyjska czołgowa” czytamy:

„Na długo przed dotarciem do Dębłina sił głównych został posłany tam na zwiad pluton pancerny w sile dwóch czołgów T-34 ze 164 brygady pancerniej. Obserwując ostrożnie podejścia do miasta, zwiadowcy ustalili, że nie wszystkie transzeje i dzielnice zajęte są przez wojska przeciwnika. W niektórych miejscach wzdłuż okopów przechadzali się tylko wartownicy. Było oczywiste, że dębliński garnizon nie zauważył pojawienia się naszych czołgów. Wówczas zwiadowcy z maksymalną prędkością przesunęli się ku północno-wschodniej części miasta i stamtąd skierowali się do centrum.

W jednym z budynków w centrum miasta zwiadowcy zauważyli ochronę. Lejtnant Byczek, dowodzący zwiadem, doszedł do wniosku, że w budynku musi być ulokowany jakiś sztab⁴⁰. Przekazawszy rozkaz dowódcy drugiego czołgu lejtnantowi Kubience: «Rób, jak ja», otworzył ogień z działa do okien budynku. Faszyci w panice rozbiegali się. Wówczas lejtnant Byczek rozkazał lejtnantowi Kubience wziąć budynek i podejścia do niego pod ostrzał, a sam z sierżantem Trofimowem odważnie wtargnął do budynku sztabu. W jednym z pokoi rozbroili oni niemieckiego pułkownika, u którego znaleźli mapę sytuacyjną. Niemiecki pułkownik wraz z mapą został dostarczony do sztabu 164 brygady pancernej”.

Historyk wojskowości Wojciech Kempa w książce „Na przedpolu Warszawy” tak opisuje walki o zdobycie Dębłina:

„...Natarcie oddziału wydzielonego 16 korpusu pancernego⁴¹ na Dęblin rozpoczęło się 25 lipca około godziny 6.00 rano. Stosunkowo łatwo udało mu się opanować lotnisko, po czym uderzył on na ośrodek Irena, na wschodnim skraju miasta. Tu jednak natrafił na zdecydowany opór Niemców, którzy – posiadając dobrze zorganizowaną obronę przeciwpancerną – zdołali zatrzymać atak. W tej sytuacji dowódca oddziału wydzielonego nakazał przejść do obrony w oczekiwaniu nadejścia sił głównych korpusu.

A te przybyłe do rejonu lasu Krasnogliny około południa i z miejsca wykonały atak na miasto. Atak nie przyniósł jednak powodzenia. Wobec tego pełniący obowiązki dowódcy 2 armii pancernej gen. Radziewskij nakazał dowódcy korpusu, by ten, atakując nieprzyjaciela częścią sił od czoła, głównymi siłami obszedł Dęblin od północy i południa.

W ślad za tym gen. Dubowoj wydał rozkaz, w myśl którego oddział wydzielony wzmocniony 15 brygadą zmotoryzowaną i 1441 pułkiem dział pancernych miał wznowić atak od wschodu, 107 bry-

40 Wspomniany wyżej niemiecki sztab mieścił się prawdopodobnie w kamienicy na rogu ulic Warszawskiej i Okólnej.

41 W skład oddziału wydzielonego – o czym była już mowa – wchodziły: batalion + kompania czołgów 164 brygady pancernej, jeden batalion zmotoryzowany 15 brygady zmotoryzowanej, dwie baterie dział pancernych, kompania moździerzy oraz pluton saperów.



Miejsca na planie Dęblina, gdzie Niemcy zniszczyli rosyjskie czołgi w trakcie walk o Dęblin, 25 i 26 lipca 1944 r. (WS)

gada pancerna miała obejść miasto od północy i zaatakować je wzdłuż linii kolejowej oraz szosy Steżyca–Rycice, a 164 brygada pancerna (bez pododdziałów wchodzących w skład oddziału wydzielonego) – wzdłuż lewego brzegu rzeki Wieprz, a kierunku na Borową i południowo-wschodni skraj Dęblina. 109 brygada pancerna, stanowiąc drugi rzut korpusu, miała posuwać się w ślad za 15 brygadą zmotoryzowaną. Akcję miał wspierać 86 pułk artylerii raketowej.

W trakcie dokonywania przegrupowania oddziały korpusu poniosły spore straty wskutek niespodziewanego ataku niemieckiego lotnictwa. Rosjanie, przyzwyczajeni do tego, że ich lotnictwo wywalczyło panowanie w powietrzu, nie zachowali właściwej dyscypliny w zakresie maskowania, a artylerii przeciwlotniczej nie było na pozycjach. W wyniku tego nalot 30–35 samolotów nieprzyjacielskich zdeorganizował po części przygotowania do ataku i spowodował kilkugodzinne opóźnienie. Korzystając z tego, Niemcy zdążyli odpowiednio przygotować obronę i przeprowadzić na zachód od-

działów tyłowych. O godzinie 19.00 rozpoczął się szturm, który poprzedził nalot artyleryjski i raketowy. Walki o Dęblin trwały przez całą noc i doprowadziły do wyparcia Niemców na drugi brzeg Wisły. Niemcy zdołali wycofać się w sposób zorganizowany, wysadzając za sobą mosty na Wiśle...”

26 lipca nie było już Niemców po tej stronie Wisły. Stacja kolejowa i cały węzeł kolejowy został zdobyty przez główne siły pancernego korpusu. Dęblin był wolny!

Po południu 27 lipca, po opanowaniu przez 16 Korpus Pancerny Dębli-
na, dowódca Korpusu gen. mjr Iwan Dubowej zaprosił na przyjęcie party-
zantów AK, którzy uczestniczyli w walkach na lotnisku i na węźle kolej-
wym. Spotkanie odbyło się na polanie, w lesie na północ od Kleszczówki.

General podziękował partyzantom za pomoc w zdobyciu miasta, za zdo-
bycie i utrzymanie mostów na Wieprzu w Bobrownikach i w Dęblinie i prze-
kazanie ich Armii Czerwonej.

23 Młodzieńcza artylerysjka fantazja

Klimat pierwszych dni po wyzwoleniu oddaje doskonale fragment listu, który otrzymałem od 90-letniego **p. Artura Filipka**, liczącego sobie wówczas 16 lat, który tak to opisuje:

*„...W okolicach 28 lipca 1944 roku penetrowałem pobojuwisko z kolegą z piekarni **Kreczmańskim**, imienia nie pomnę. Wszystko to widziałem na własne oczy i pamiętam doskonale. Nie miałem smykalki do broni, wybuchów, strzelaniny, odwrotnie niż kumpel. Toteż kiedy znaleźliśmy się pod przejazdem na ulicy Warszawskiej w Dęblinie, gdzie od strony «Benzynówki» stało działo przeciwlotnicze z lufą skierowaną poziomo do miasta, na czterech kołach samochodowych, a po drugiej stronie działko przeciwpancerne – w rowie. Oba instrumenty nienaruszone (!) gotowe do użycia. Mój kolega postanowił zrobić użytek z dużego kalibru i dowalić Szwabom. On działonowy, ja donoszący amunicję z podręcznego składu, umieszczonego w głębokim poboczu. Co wymyślił – zrobił. Obrócił korbkami lufę na Zawisłe mniej więcej pod kątem 45 stopni na maksymalny zasięg. Ja doniosłem pocisk: mosiężna łuska i dziobasty ładunek. Nie zorientował się, na szczęście, że pocisk był pozbawiony nakręcanej na czubek spłonki wybuchowej, nieuzbrojony. Zapakował go do komory, zatrzasnął i na wszelki wypadek do spustu przywiązał długi drut i odpalił pierwszą salwę. Ten numer kilkakrotnie z uciechą powtórzyliśmy. Aż nadjechała kolumna kilku samochodów z pol-*

skimi żołnierzami. Poprosili nas o pokazanie drogi do Twierdzy, do magazynów żywnościowych (mąki). Przy bramie lubelskiej rozstał się prawie jak wyzwoliciel z jarzma okupacyjnego. Jak daleko i celnie strzelaliśmy nikt nie wie. Bogu dzięki, jak się później okazało zapalniki do uzbrojenia pocisków leżały dalej w pięknych bachelitowych, cylindrycznych opakowaniach. Dalszy los reducty obronnej Wehrmachtu nie jest mi znany. Spalony czołg na Rynku stał długo i śmiało się w szkole, że stoi tak długo w obronie cnoty naszej miejscowej piękności. Okazało się później, że daremnie...”

24 Wkroczenie do Dębłina żołnierzy Dywizji Kościuszkowskiej

28 lipca 1944 r. mieszkańcy Dębłina witali serdecznie żołnierzy 1DP, której sztab rozmieścił się we wsi Młynki, a sztab 1 Armii w Bałtowie. W dęblińskiej twierdzy Niemcy pozostawili na łasce losu wielu rannych i chorych jeńców rosyjskich. Magazyny były pełne artykułów żywnościowych i medykamentów. Jednostki wojskowe uzupełniały swoje braki w tym zakresie. Wiele lekarstw trafia na połowy punkt sanitarny urządzony w Irenie przy ulicy Pocztowej nr 17. W pobliżu rozlokowała się kompania sanitarna, która musiała trzykrotnie zmieniać miejsce swego postoju po ostrzale artyleryjskim. Przeprowadzki skończyły się po zdjęciu obserwatora niemieckiego, który z wysokiego komina kierował ogniem niemieckiej artylerii. Zanim do tego doszło ogień niemiecki spowodował wiele szkód. W czasie ostrzeliwania punktu obserwacyjnego zostało zabitych kilku oficerów, podoficerów i szeregowych, m.in. zginął oficer operacyjny kpt. Nasiek, a ppor. Winiarski zastrzelił się po urwaniu mu przez pocisk lewej ręki. 28 lipca zaczęły obsadzać okolice Dębłina coraz to nowe jednostki 1 Armii WP. W Dęblinie zjawia się por. Józef Światło i organizuje wiec w pobliżu zniszczonego czołgu przy dawnym rynku. Agituje za wstępowaniem do wojska i milicji. Przekonuje, że w MO powinni się znaleźć najlepsi przedstawiciele byłych organizacji podziemnych i niezorganizowani, którzy będą ochraniać zakłady remontowe i magazyny, dbać o mienie mieszkańców i ich spokój. Do milicji wstępuje 10 b. czł. AK. Wśród nich znaleźli się m.in. Edmund Seredyn i Szcze-

pan Zieliński. Z niezorganizowanych znalazł się Jan Kowalczyk. Komentem posterunku został członek PPR – Mięsiak. Równolegle odbywał się ochotniczy zaciąg do Wojska Polskiego. W pobliżu budynku urzędu gminnego zebrało się około 200 młodych chłopców i mężczyzn. Wożami konnymi podwieziono ich do „krzyżówek” i tam zaczęły się pierwsze aresztowania. Wzywanych przetrzymywano w piwnicach, wywożono do Lublina, gdzie poddani byli śledztwu. Pytano, co robili w czasie okupacji, kogo znają z AK itp. Niektórym udało się zbiec, zaczęli się ukrywać. W tym samym czasie aresztowani zostali przez NKWD dwaj bracia – Kazimierz i Czesław Lis, żołnierze oddziału partyzanckiego.

25 Forsowanie Wisły

Pierwsze dwie sierpniowe noce to przygotowanie do forsowania Wisły i walki o przyczółki na lewym brzegu. Zabrakło przygotowania artyleryjskiego, gdyż liczone na osiągnięcie rejonu Głuśca przez zaskoczenie. Drugiego sierpnia o godzinie 2:00 rozpoczęło się forsowanie Wisły.

W skutek złego rozpoznania koryta Wisły, poważna część piechoty wylądowała na wysepkach, biorąc je za lewy brzeg. Żołnierze ci oczywiście nie wzięli udziału w walce. Walczących Polaków wspierały obsługa działka 45 mm, i trzech moździerzy 82 mm, którym udało się sforsować rzekę.

W silnym ogniu artyleryjskim i broni maszynowej niszczone były środki przeprawowe. W takiej sytuacji dowódca 2. pułku piechoty ppłk Wiktor Siennicki przerwał forsowanie na kierunku Młynki–Głusiec, a wydał rozkaz przydzielonej *dywizyjnej kompanii karnej*, wzmocnionej plutonem ckm do nacierania przez zniszczony most kolejowy. Karniacy ruszyli w kierunku skrzyżowania drogi z torem, stacji kolejowej Obozu Traugutta. W silnym ogniu nieprzyjaciela zalegli i okopali się. Brak należytego wsparcia zmusił ich do wycofania się na prawy brzeg Wisły.

Do godziny 12. resztki kompanii przeprawiły się na wschodni brzeg. Oceniając działania 1 DP należy stwierdzić, że dywizja nie wykonała postawionego przed nią zadania, ponosząc przy tym duże starty. Zabitych zostało 18, rannych – 109, zaginęło bez wieści – 380 żołnierzy. W kar-

nej kompanii straty bezpowrotne wynosiły 61 żołnierzy. Zabitych – 9, utonęło – 3, zaginęło bez wieści – 48, 30 spośród nich odnalazło się w niewoli, 1 żołnierz zmarł z odniesionych ran. Straty były duże.

26 W wyzwolonym Dęblinie

Fragment wspomnień nauczyciela – Tomasza Kusyka

25 lipca 1944 r. wybraliśmy się z synem Tadkiem do Dęblina, aby zobaczyć czy nasz dom stoi i co w nim zostało z tych rzeczy, które zostawiliśmy. Całą drogę Oblap do Dęblina odbyliśmy pieszo w towarzystwie oddziału żołnierzy czerwonej armii, który prowadził jakiś kapitan na koniu i całą drogę z nami rozmawiał. Jego wypowiedzi były propagandowe, pełne optymizmu i nadziei o rychłym zwycięstwie i wolności dla Polski. Kontrast między oficerem armii czerwonej a oficerem armii niemieckiej uwypuklał się w sposobie obcowania z ludźmi. Oficer Armii Czerwonej rozmawiał, opowiadał, śmiał się, nie było w nim jakiegokolwiek pychy, dumy. Oficer niemiecki był skryty, butny, pogardliwy, trzymający się w izolacji od ludzi. Kiedy weszliśmy do Dęblina od razu było widać, że niedawno odbył się tu bój, bo na środku ulicy leżały jeszcze 2 zabite konie, jeden człowiek zabity leżał w rowie w pobliżu tych koni, potrzaskane bryczki, dalej tliły się resztki domów przy Rynku. Na ulicach plątanina drutów telefonicznych i przewodów elektrycznych. Chodniki uliczne połamane przez czołgi, słupów wiele wyłamanych, prawie wszystkie domy nosiły ślady kul na sobie, niektóre mocno okaleczone od pocisków armatnich. Od Rynku do przejazdu na ulicy Warszawskiej stały 4 spalone czołgi radzieckie. Przy przejeździe kolejowym porzucone przez Niemców dzieła przeciwpancerne i przeciw-

lotnicze. Przy budynku gimnazjum ulica Warszawska róg Puławskiej leżał trup żołnierza radzieckiego, a w odległości 100 m od niego trupy 3 Niemców przy armatach przeciwpancernych. Nasz dom nie ucierpiał, bo osłaniał go dom sąsiada Karczmarzyka. Za to dom Karczmarzyka miał jedną ścianę rozbitą i kuchnię całkowicie zdemolowaną przez pocisk artyleryjski. U nas tylko ustęp był rozwalony chyba przez czołg wjeżdżający na podwórze. W domu nie brakowało niczego. Kury, które miały zrobione wyjście z komórki na podwórko żyły sobie bez naszej opieki. Nie brakowało żadnej. Zobaczywszy, że istnieją warunki do powrotu całej rodziny do domu, postanowiliśmy wrócić dnia 27 lipca 1944 r. Zabraliśmy swoje manele z Niebrzegowa, przybyliśmy do domu. Jeszcze dobrze nie rozpakowaliśmy swoich rzeczy, kiedy zarządzono opuszczenie miasta przez całą ludność cywilną. Teraz postanowiliśmy udać się na fort za Mierzwiączkę. Na forcie było ze 4 tysiące ludzi rozmieszczonych w lochach bez światła i bardzo wilgotnych. Ludzie leżeli i siedzieli na słomie, ciemności rozświetlali świecami lub lampami naftowymi. Gotowali pożywienie na dworze. Chyba zaraz drugiego czy trzeciego dnia po przybyciu na fort była silna detonacja na lotnisku.



Patrol czerwonarmistów na ulicy Warszawskiej – lato 1944 r. (ZK)

To wyleciały wagony w powietrze z bombami lotniczymi. Okazało się, że duży odłam bomby trafił w nasz dom. Przebił dach, dwa sufity i dwie podłogi i ugrzązł w ziemi. Jeszcze po kilku godzinach jak go wydostawałem spod podłogi był mocno ciepły. Dobrze, że w tym czasie nie było nikogo w domu, bo mógł być wypadek, gdyż odłam wpadł przy łóżkach. Niemal codziennie ktoś z nas przychodził z fortu do domu po kartofle, jarzyny i drzewo. Niemcy przez cały czas naszego pobytu ostrzeliwali Dęblin, najczęściej rzucali minami na stację towarową i na fort Balonna. W tym czasie na odcinku frontu pod Dęblinem były oddziały Dywizji Kościuszkowskiej. Sztab jej znajdował się w Bobrownikach. Kościuszkowcy usiłowali przekroczyć Wisłę, ale to jak się zdaje nie było w planach czerwonej armii. Pewnego dnia z rana przybiegły na fort dwie kobiety, które były nad Wisłą i z płaczem opowiadały, że polscy żołnierze płyną w dół Wisły, zabici podczas usiłowania dostania się na lewy brzeg Wisły.

My także nie wytrzymałyśmy warunków na forcie, bo brud, wosy i wilgoć niedługo by nas wykończyły. Tym bardziej, że zarządzone ewakuację ludności z pola przyfrontowego na odległość 15 km. Wywędrowaliśmy znowu do Niebrzegowa. Od września 1944 r. do lutego 1945 r. przyjechałem na rowerze dwukrotnie do Dęblina, aby zobaczyć, co się dzieje z domem i resztą rzeczy pozostawionych. Pierwszy raz pod koniec października stwierdziłem, że połowy mebli już nie było. Drzwi i okna domu były pootwierane. Biblioteczka całkowicie zniszczona z jednych książek obdarto okładki i książki zabrano, inne podarto i poukładano je we wszystkich czterech mieszkaniach na środku podłóg i na każdą taką kupkę ktoś zrobił „kopę”. Drugi raz jaki przybyłem to już mebli nie było w ogóle. Jedynie pozostała szafa na ubrania, która była za ciężka do zabrania, bo była duża i dębowa. Ale także była już wysunięta na środek pokoju i bez jednej szuflady.

Zarząd gminy był ewakuowany do Moszczanki, a Spółdzielnia do Ułęża. Jeszcze przed ewakuacją spółdzielnia upłynniła swoje zapasy cukru, wydając chyba po 2 kg na każdą osobę w rodzinie. Nie lada trzeba było wysiłku żeby uratować ten zapas cukru przed zabraniem przez jednostki wojskowe. Trzeba było część tego zapasu

*przekazać różnym komendantom, by zaspokoić ich apetyty. W Ułę-
żu praca spółdzielni mocno się zawężyla, ale nie ustala. Handlowa-
no czym się dało, byleby tylko przetrwać. W domu zamieszkaliśmy
w jednym pokoju, bo tu wstawiłem szyby z kawałków szkła i piecyk
żelazny, na którym gotowało się pożywienie. Drugi pokój i kuchnię
zajęli żołnierze radzieccy, a było ich 18-tu. Trzeci pokój największy
był składem różnych rupieci. W połowie lutego już prawie cała lud-
ność miasta powróciła do swoich siedzib.*

27 Pierwsze dni po ruszeniu frontu za Wisłę

0to fragmenty raportu sytuacyjnego wywiadu AK z terenu Ireny nr 697/I/A za miesiąc luty 1945 roku.

1. Komunikacja telefoniczna z Ireną.

Główny przewód międzymiastowy łączy: Lublin–Nałęczów–Puławy–Dęblin–Sobolew–Garwolin–Otwock–Warszawa (Praga). Abonenci: Nr 1 – „wyzew” (hasło wywoławcze), „Streła” (lotnisko) – duża centrala – załatwia sprawy wojskowe, posiada również radiostację nadawczo-odbiorczą. Nr 5 „wyzew”, 53 – miasto, nr 15 „wyzew”, 16 – kontrozwiedka (twierdza) kpt. Gładykin, nr 17 „wyzew” (hasło), „łandysz” (stacja towarowa); 19 – Milicja Obywatelska i wojskowy komendant miasta (obok księgarni Majewskiego ul. Warszawska 2). Nr 15 i 17 łączą ponadto artylerię przeciwlotniczą. Obecnie wyłączono wojsko. Pozostało połączenie z MO, komendantem wojennym i urzędem gminy.

2. Koncepcja odbudowy Ireny.

Sporządzono plan budowy jako nowoczesnego miasta. Nowoprojektowane miasto obejmuje rozległe tereny należące do Mierzwiączki, Rycic i Michalinowa. Tereny mają być odwodnione, lotnisko powiększone itp. Kredyty jakoby już zatwierdzono. Prace wstępne będą rozpoczęte wiosną.

3. Lądowanie amerykańskiej Fortecy B-17 pod Dęblinem.

Dnia 15 lutego bm. Na polach Steżycy przymusowo lądował samolot amerykański (załoga 9 osób). Wszystkich internowano na lotnisku w Dęblinie.

4. Napływ jeńców wojennych.

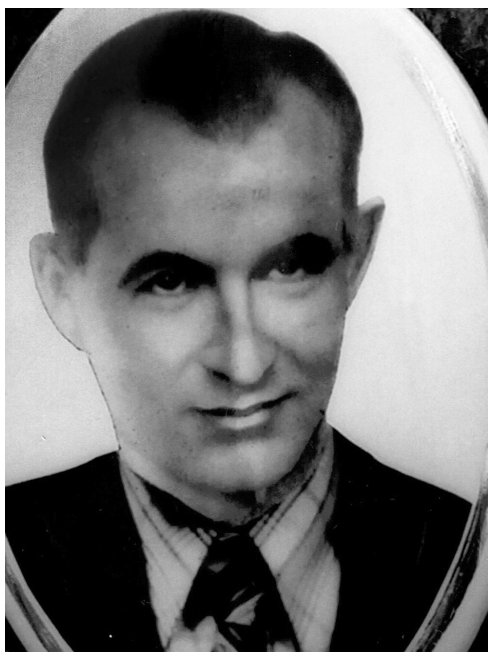
Od dnia 17 bm. Datuje się napływ jeńców wojennych z obozów odbitych przez wojska sowieckie. Są to Amerykanie, Francuzi, Jugosłowianie i inni. W Irenie utrzymywano ich przez kilka dni, potem przekazywano do Lublina. Opiekowało się nimi społeczeństwo Ireny i pobliskich wiosek m.in. Przewodnicząca Opieki Społecznej p. Maria Lenczowska (PCK wobec jeńców zajęła stanowisko obojętne). Ogółem przez Dęblin przeszło jeńców: 16 Amerykanów, 94 Jugosłowian, 625 Francuzów i Polaków. Jeńcy są zachwyceni polską gościnnością, natomiast narzekają na bolszewików i obawiają się ich. Twierdzą, że oni gotują nam jakąś niemiłą niespodziankę. Twierdzą, że USA i Anglia nie zgadza się na imperializm rosyjski i z tego powodu wyniknie nowa wojna.

5. Rabunek na stacji kolejowej.

W nocy z 17 na 18 bm. Zrabowano na stacji kolejowej Dęblin 65 tysięcy złotych i inne rzeczy. MO w Irenie twierdzi, że dokonali tego funkcjonariusze kolejowi. Podejrzanych zatrzymano.

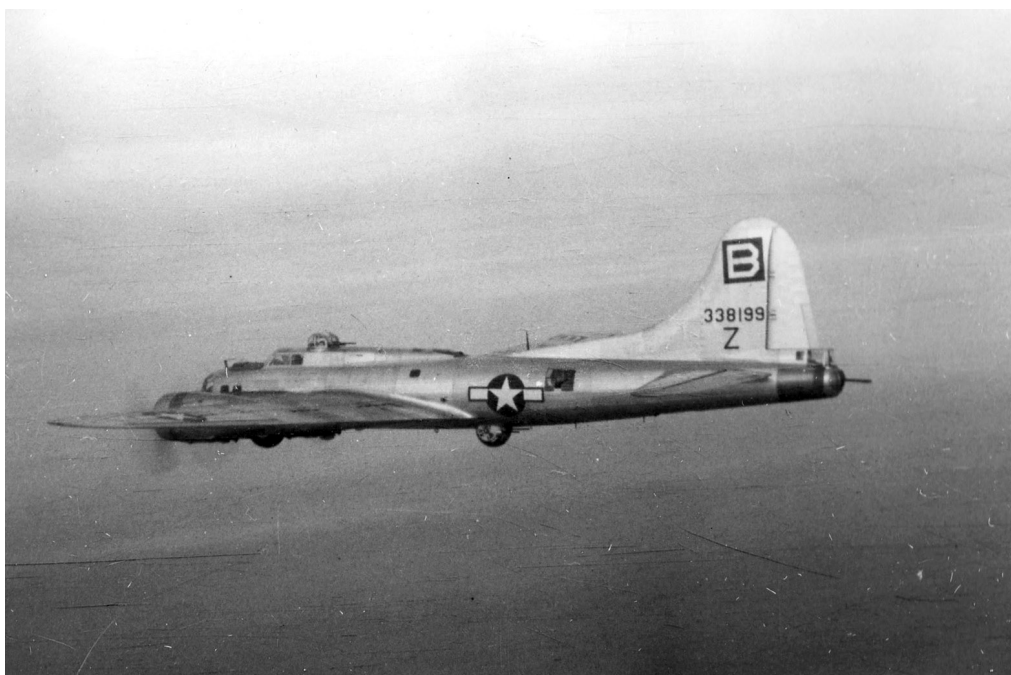
6. Meldunek o zaginięciu.

W dniu 6 bm. Wesołowski Tomasz zameldował o zaginięciu swego syna Wesołowskiego Wacława (służył w MO) i jego kolegi Malinowskiego Piotra, których od dnia 28 stycznia br. nie ma.



Por. AK Piotr Nafalski ps.
„Syrka”
Szef wywiadu Rejonu 5
Irena-Dęblin

por. Piotr Nafalski ps. „Syrka”. (tO)



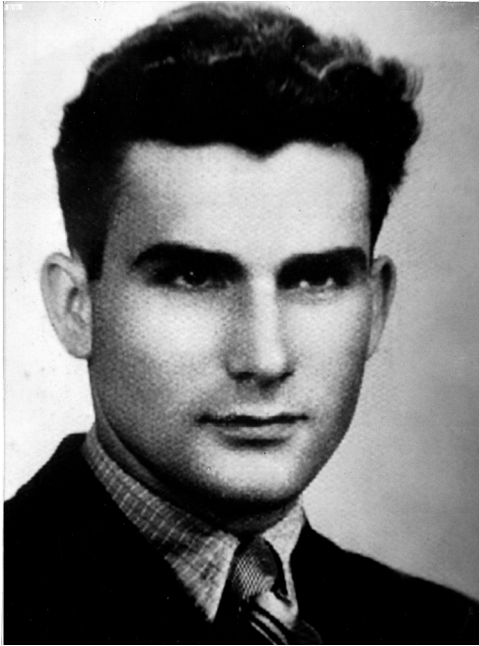
Uzupełnienia od autora:

dot. pkt. 3.

Amerykański bombowiec Boeing B-17G był z 336 dywizjonu 95 Grupy Bombowej.

Amerykanie uszkodzonym samolotem próbowali dociągnąć na lotnisko w Dęblinie. Pod koniec wojny Sowieci mieli podpisane porozumienia z USA, że codziennie były podawane Amerykanom 2–3 lotniska pod kontrolą sowiecką, gdzie mogły lądować uszkodzone maszyny. W marcu 1945 roku lądowało na mocy tego układu w Polsce ponad 30 latających Fortec. Tak było 15 lutego 1945 r, samolot lądował na łące nad Wisłą koło Steżycy, ok. 8 km od lotniska w Dęblinie po nalocie na Cottbus. Samolot przejęli mechanicy sowieccy, ale partyzanci za zgrupowania „Orlika” pod dowództwem por. Zygmunta Matysiaka „Sępa” w nocy go wysadzili i prawie doszczętnie zniszczyli.

Dziwiewięciu członków załogi tj.: 2Lt. Fred W. lub N. Voltz, 2Lt. Edward B.. Pachnik, 2Lt. James M. Drexler, 2Lt. Charles W. Moody (B), Sgt Howar lub C. W. Eaton, Agt Stanley V. Wooden lub Woon (TT/E), Sgt Louis DeLuca (BT), Sgt Walter J. Ray (WG), Sgt Joseph V. Smith (TG), Rosjanie odesłali do bazy w Anglii.



Por. Zygmunt Matysiak ps. „Sęp”. (tO)

Po latach **por. Zygmunt Matysiak ps. „Sęp”**, z-ca „Orlika” pochodzący ze wsi Krukówka koło Rycie, tak opisuje akcję zniszczenia amerykańskiego samolotu: ...”Przebywając w wsi Brzeście k/Stężycy, dowiedziałem się, że na terenie tej wioski znajduje się duży samolot transportowy z U.S.A, który z jakąś misją zrzutową, po defekcie silników, wylądował w tych okolicach. Co się stało z załogą amerykańską – nie wiadomo. Dowiedziałem się, że już przybyli mechanicy ruscy celem naprawy tej maszyny.

Wysłałem meldunek do „Willego” oraz do „Orlika” – by tą maszynę zniszczyć, by nie dopuścić do naprawy i użytkowania przez wroga. Ale „Orlik” już wiedział wcześniej o tym. „Orlik” przysłał kilku ludzi z materiałem wybuchowym. Przy niszczeniu tych maszyn byłem obecny. Pamiętam, że nocą podeszliśmy do zabudowań wsi Brzeście, była to kolonia, gdyż budynki od siebie w dużych odległościach były. Psy zaczęły ujadać. Po wejściu do zabudowania mieszkalnego, nie zastaliśmy nikogo, okna były pootwierane i widać było, że jego lokatorzy uciekli przez okno. Byli to mechanicy radzieccy. Nie mieliśmy zamiaru ich likwidować, lecz przy ich obecności – wysadzić w powietrze maszynę. Była to duża maszyna transportowa – duraluminiowa. Byłem we wnętrzu, mnóstwo siedzeń oparciowych, posługiwaliśmy się latarkami elektrycznymi, bo była noc. Zostały założone ładunki wybuchowe pod silniki, lonty zapalone – i po chwili w śród nocnej ciszy, dały się słyszeć dwa potężne wybuchy w odstępach co 10 minut jeden po drugim. Widać było, choć była to noc, że maszyna ugięła się nisko na przednich kołach. Po tej akcji wycofaliśmy się, każdy w swoje strony. Mecha-

nicy ruscy zaniechali już naprawy maszyn, a ludność miejscowa – pocięła na kawałki samolot i porozbierała, kto co mógł, ten koła, ten kawałek ogona, ten siedzenia i t.d...” –

„Orlik” – to por. Marian Bernaciak, komendant Oddziału Partyzanckiego.

„Willi” – to kpt. Agenor Walusiński komendant Podobwołu A Puławy.

Dot. pkt. 4.

Myli się por. P. Nafalski pisząc w raporcie, że PCK pozostał obojętny w stosunku do jeńców wojennych powracających z niewoli. **Irena Haase** działaczka społeczna założyła w 1937 roku Oddział PCK w Irenie.

W 1942 roku hitlerowcy nakazali likwidację organizacji. Po upadku Powstania Warszawskiego, w którym zginął Jej młodszy syn Tadeusz ps. „Bojar”, a starszy Andrzej ps. „Głaz” został wywieziony w głąb Niemiec do obozu jenieckiego, wróciła do Ireny. Okres zimy z roku 1944 na 1945 rok spędziła na wysiedleniu w Ułężu. W Dęblinie i nad Wisłą toczyły się ostre walki, forsowano rzekę. W czasie pobytu w Ułężu otworzyła na potrzeby miejscowej ludności punkt apteczny.

Do Dęblina wróciła na początku lutego 1945 roku, otworzyła ponownie aptekę na ulicy Warszawskiej. Wznowiła pracę w PCK. I znów jako prezes PCK pomagała powracającym do domów, uwolnionym jeńcom, między innymi byłym jeńcom amerykańskim, którzy przez Dęblin, przez Odessę powracali do USA. Otrzymali żywność, cywilne ubrania i pieniądze.

Zachowała się korespondencja z 1947 roku z jednym oficerem, Amerykaninem Woodleyem C. Warrickiem z Karoliny, który serdecznie dziękuje Pani Irenie, pisze „nigdy nie zapomnę, co zrobiła pani i Jej przyjaciele dla mnie i innych Amerykanów”.



Irena Haase ps. „Ikar” z synami Andrzejem ps. „Głaz” i Tadeuszem ps. „Bojar”. (KH)

*Adres: Koute, 1
Selma North Carolina
U.S.A.
Woodley C. Warrick.*

*Koute,
Selma, N.C.
April 6, 1947.*

Droga Pani Haase,

Otrzymałem list pani z 11 Marca z wielką radością. Często opowiadałem mojej rodzinie o Pani macierzyńskiej dobroci dla mnie w chwili kiedy najwięcej tego potrzebowałem i oceniałem. Pragnąłbym tylko móc odwiedzić panią w innych warunkach.

Z Ireny pojechałem do Lublina, a stamtąd Rosjanie wysłali znaczną grupę z pośród nas do Odesy. Tam wsiedliśmy na Australijski okręt i przez Egipt, Neapol dojechaliśmy do Bostonu. To były najszczęśliwsze dni mojego życia. Pozostałem w wojsku do października 1945, będąc stacjonowany na Florydzie. Potym wybudowałem dom dla mojej żony i naszego 7-miesięcznego chłopca. Chciałbym, żeby Pani mogła zobaczyć naszego chłopca. Moja żona, Mary, nalega, aby miał mój imię.

Obecnie prowadzę na własną rękę mały interes i dobrze mi się powodzi. Wojenne wysokie ceny i zarobki trwają w Ameryce w dalszym ciągu i wszędzie jest spokojnie, a specjalnie w tym Wschodnim Zakątku.

Zastanawiam się, cobym mógł zrobić dla Pani i czy pani ma wszystko, co potrzeba. Mam nadzieję, że sytuacja w Polsce jest obecni lepsza. Nigdy nie będę mógł zapomnieć co Pani i Jej przyjaciele zrobili dla mnie i dla innych Amerykanów, kiedy byliśmy zdesperowani.

Obżałowujemy stratę syna pani na wojnie. Obydwaj moi bracia, którzy byli w służbie, wrócili do domu; jednakże jednemu stale jeszcze dolega rana w nodze z czasów, kiedy walczył na Okinawa. Mój drugi brat jest wciąż jeszcze w Marynarce St. Zjedn.

Proszę Pisać do mnie w dalszym ciągu– liczę na długie lata przyjaźni przez korespondencję. Później przyślę pani fotografie mojej rodziny,

*Szczerze oddany
Woodley C. Warrick.*

28 Odrodzenie 28 Szkoły Orłąt

Od sierpnia 1944 roku na terenie obozu koncentracyjnego na Majdanku zaczęto formować specjalny batalion, popularny „dywizjon lotniczy”.

Do dywizjonu kierowano zmobilizowanych przedwojennych lotników oraz poborowych o odpowiedniej kondycji psychofizycznej i wykształceniu wymaganym dla podchorążych szkół oficerskich. Pod koniec listopada 1944 roku w batalionie lotniczym znalazło się około 1250 żołnierzy, których przebazowano do Zamościa, do Wojskowej Szkoły Lotniczej WP.

W Szkole były dwa pionierstwa nauczania:

- szkolenie personelu lotniczego
- szkolenie personelu technicznego.

Rozkazem Naczelnego Dowódcy WP z 13 kwietnia 1945 roku nastąpiła reorganizacja, powołano:

Wojskową Szkołę Pilotów w Dęblinie – szkolącą personel latający,

Wojskową Techniczną Szkołę Lotniczą w Zamościu – szkolącą mechaników lotniczych.



Gen. bryg. pil. Józef Smaga. (RG)

Komendantem Szkoły Pilotów został **gen. bryg. pil. Józef Smaga**.

25 kwietnia 1945 roku do Dębłina nadeszły ostatnie dwa kolejowe eszelony podchorążych, personelu obsługi i sprzętu. Po pięciu latach okupacyjnej przerwy, szkoła orląt wróciła do swego gniazda.

Podchorążowie, aby spełnić swoje marzenia o lataniu musieli oprócz nauki aktywnie uczestniczyć w dźwiganiu z ruin zniszczonych przez hitlerowców obiektów lotniczych. Jeden z podchorążych **Aleksander Milart** w książce „Pod niebem Dębłina” tak opisał początki szkoły:

„...Zbliżała się wiosna. Kończył się nasz pobyt w Zamościu. Mieliśmy przenieść się do Dębłina. Pewnego dnia podstawiono transport kolejowy, do którego załadowaliśmy niezbędne środki wyposażenia eskadry, zajęliśmy wagony przeznaczone dla ludzi, tak zwane „ciepluszki” i byliśmy gotowi do odjazdu. Droga do Dębłina niezbyt długa. W wagonach były prycze i piecyki. Znałem to już z przeszłości. Tu jednak było lepiej, gdyż była już wczesna wiosna. Wiedzieliśmy, że Dęblin to dawna siedziba Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Dużo o niej pisano przed wojną, a marzeniem wielu młodych ludzi było dostać się do niej i zostać pilotem. Nic nie wiedzieliśmy jak ten Dęblin wygląda w ogóle, a szczególnie szkoła. Nikt z nas nie mógł sobie tego wyobrazić. Podróż trwała całą noc. Były częste postoje. Już nad ranem, najdłużej staliśmy na stacji w Gołębiu. Dowiedzieliśmy się, że do Dębłina bardzo blisko. Tutaj dostrzegliśmy, że front pozostawił po sobie smutne obrazki. Domy popalone i porozwalane. Wszędzie pełno okopów i dołów po wybuchach pocisków. Wzdłuż torów leżały wyrócone wagony i parowozy. Przypomniało mi to wołyńskie strony, gdzie tego było mnóstwo. Ludności było niewiele. Ci, którzy nas zobaczyli uśmiechali się życzliwie i chętnie rozmawiali. Wiedzieliśmy, że jesteśmy już u kresu podróży. Przed nami już tylko most na Wieprzu i docelowa stacja. I wreszcie powoli wjechaliśmy na stację Dęblin. Był to wielki obiekt kolejowy. Dużo torów stacyjnych. To duży węzeł kolejowy. Natomiast sam budynek stacji nie był okazały. Byłem tym nieco zaskoczony. Wszak taka wielka stacja winna mieć odpowiednio okazały dworzec kolejowy. Takie było moje przekonanie. Jak się okazuje ten dworzec pełni swoją funkcję z powodzeniem do dziś.

Przypuszczałem, że Dęblin to jakieś miasto, a obok niego znajduje się szkoła lotnicza. Okazało się, że nic z tych rzeczy. Dęblin to tylko stacja kolejowa i twierdza. Za cara zwała się Iwangorod. Obok niewielka osada „Irena”, a za nią lotnisko i szkoła. Wokół parę wiosek, rzeka Wieprz wpada do Wisły, a na obu rzekach cztery mosty.

Uformowaliśmy szyk marszowy i z piosenką na ustach ruszyliśmy w kierunku lotniska. Było to jakoś bardzo daleko. Prawdopodobnie dlatego, że szliśmy pierwszy raz. Szliśmy przez wieś Mierzwiączkę. Wreszcie dotarliśmy do Ireny. Zabudowania w obu tych osiedlach wyglądały skromnie. A jeszcze do tego wiele domów było spalonych lub zrujnowanych. To skutki długotrwałego frontu. Paskudne były ulice w tej Irenie. Główna ulica o szumnej nazwie Warszawska, była przesadnie wypukła. Idąc wzdłuż niej odnosiło się wrażenie, że to taki ogromny kloc przecięty na dwie połowy. Po bokach oczywiście płynęły ścieki. No i ten bruk. Ogromne kocie łby, na których można było połamać nogi. W sumie ta „pani Irena” nie przypadła nam do gustu.

Na teren lotniska weszliśmy obok spalonego budynku dawnej poczty. Na ścianie ruiny widniała tablica upamiętniająca noc, jaką spędził tu swego czasu Naczelnik Państwa – Marszałek Józef Piłsudski. Za bramą, w odległości około dwustu metrów stały dwa budynki, pozostałości dawnego majątku. Mieszkali w nich dawni robotnicy folwarczni. Były to zwyczajne czworaki. Miały one jednak istotną zaletę. Były w niezłym stanie i nadawały się do szybkiego dostosowania na koszary. Jak na nasze potrzeby było tego stanowczo za mało. Ale jakiś punkt zaczepienia już był. Za tymi budynkami rozciągało się lotnisko, kawałek dużego, równego pola pokrytego trawą. Wymiary też niezbyt wielkie. Obok lotniska, w odległości kilkuset metrów widać było hangary i budynki. Niestety wszystko było mocno zdewastowane, a część z tych budynków spalona i wysadzona w powietrze. Widok był żaloszny. Jedynie wysokie drzewa w parku trzymały się nieźle.

Jeden z czworaków został już częściowo oczyszczony z brudu i gruzów. Wstawiono szyby lub otwory okienne zabito deskami. To miało być nasze miejsce zamieszkania. W pierwszym czworaku byli

już lokatorzy. Mieszkały tam radzieckie dziewczęta, obsługa artylerii przeciwlotniczej. Wszak jeszcze było tu czego bronić. To, co mieściło się pod nazwą Dęblin, było wielkim kompleksem wojskowym. Chociaż lotnisko chwilowo było nieczynne, był to cały duży węzeł drogowokolejowy. Mosty na Wiśle i Wieprzu były w poważnym stopniu uszkodzone. Jednakże wszystko to było czynne i wtedy zaopatrywano część nacierających frontów. Była wielka stacja kolejowa i twierdza. Tego wszystkiego broniły ładne, roześmiane dziewczęta, które dziarsko maszerowały i ochoczo śpiewały wojskowe piosenki. Ten i ów z naszych, natychmiast zaczęli robić oko do dziewcząt. Wszystko spęzło na niczym, gdyż ich dowódcy byli bardzo surowi i nie pozwalali im opuszczać miejsca zamieszkania.

W pobliżu naszych czworaków pozostała częściowo zniszczona stolówka niemiecka. W dużej sali jadalnej, na ścianie frontowej, ogromny znak hitlerowskiego Luftwaffe. Ten obiekt został szybko doprowadzony do użytku. Woleliśmy co prawda, by na ścianie widniała nasza gapa niż to brunatne, ogromne ptaszysko. Na usunięcie jego trzeba było jeszcze trochę poczekać.

Na teren szkoły wjazd samochodami był niemożliwy, gdyż wysadzone budynki zagruzowały wszystkie ulice. Zupełnie zawałone były okolice dawnego działu nauk, chociaż jego część jakoś ocalała. Widocznie instalacja min był robiona niedbale i w pośpiechu. Ocalały również dwa budynki hotelowe, kasyno z salą klubową i sztab. Pozostał też niewielki budynek wartowni. Wszystkie te budynki nie nadawały się do użytku. Brakowało w nich okien i drzwi, a jeszcze do tego stanowiły jedną wielką ubikację. Hangary również nie miały okien, a zwłaszcza zniszczona była część oszklonych dachów. Nieczynne były rozsuwane drzwi. Mimo tych zniszczeń hangary zaczęliśmy użytkować dość szybko, chociaż deszcz lał z góry, to jednak samoloty były częściowo ukryte pod dachem.

Pozostały również dwa budynki mieszkalne, od strony Ireny, nad rzeczką Irenką, a także kilka małych domów z mieszkaniami rodzinnymi. Po niewielkich remontach można było w nich zamieszkać. Instalacje elektryczne, wodne i kanalizacje były nieczyn-

ne. Wszystkie drogi i chodniki nie nadawały się do użytku. Chodziło się na przelaj, tam gdzie nie było zagruzowania.

Po pewnym czasie doprowadziliśmy jedną willę rodzinną do porządku. Pozabijaliśmy część okien deskami i przenieśliśmy się do niej. Dawniej było tu piękne mieszkanie, ale obecnie luksusu nie było. Było chłodno, ciemno i deszcz zacinał do wnętrza izby. Nocą przylatywały jeszcze niemieckie samoloty rozpoznawcze. Zawieszały one bomby oświetlające i cały teren wyglądał jak w biały dzień. Wówczas nasze dziewczęta od zenitówek strzelały do Niemców „skolko ugodno”, ale jakoś bezskutecznie. Nabijaliśmy się z nich, że chyba Niemców oszczędzają i czekają na skończenie naszej lotniczej edukacji, byśmy ich w tym wyręczali. Oczywiście te naloty nie dawały spać, a nawet musieliśmy chować się do rowów przeciwlotniczych, gdyż nigdy nie wiadomo, co może nastąpić. Nawet bez bombardowania można było oberwać żelazem po głowie. Odłamki pocisków artyleryjskich sypały się gęsto.

Teraz naczelnym zadaniem było uporządkowanie ocalałego budynku Działu Nauk. Przygotowaliśmy kilka sal wykładowych.



Ocalały budynek Działu Nauk – 1945 r. Z tyłu widoczne nieuprzątnięte gruzy zniszczonych budynków. (AM)

Przysięga

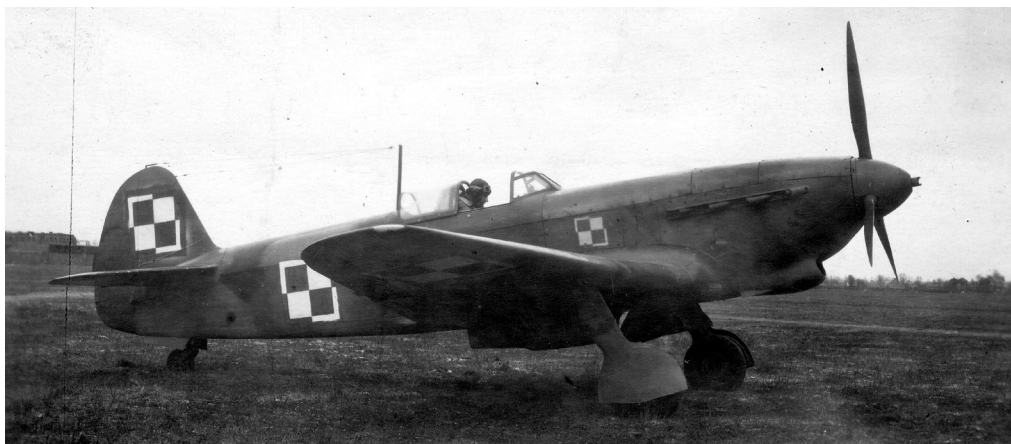
~ Przysięgam uroczyście
skrwawionej ziemi polskiej i naro-
dowi polskiemu walczyć z niemie-
ckim najeźdźcą o wyzwolenie Oj-
czyzny, oraz o utrwalenie wol-
ności, niepodległości i potęgi ~
Rzeczypospolitej.
~ Przysięgam rzetelnie i
sumiennie wypełniać obowiązki
żołnierza

Treść przysięgi wojskowej - 1945r

Przysięga z 1945 r. (MK)

W tym czasie uruchomiono własną elektrownię i to już był pewien luksus. Rozpoczęła się kontynuacja zajęć teoretycznych, które były przerwane przeprowadzką z Zamościa. Właściwie pozostała już tylko powtórka i egzaminy. W międzyczasie przyleciały z Zamościa samoloty Ut-2. Zrobiło się jakoś raźniej. Lotnisko zaczęło żyć po lotniczemu. Powoli teren został częściowo oczyszczony z gruzów. Można było przejść i przejechać samochodami. Ale gruzy leżały jeszcze przez kilka lat. Usuwając gruzy, znajdowaliśmy prawdziwe skarby. Były to książki i skrypty fachowe z aerodynamiki, nawigacji i innych specjalności lotniczych. Były to resztki literatury przedwojennej. Najważniejsze, że pisane były po polsku. Ułatwiało to tłumaczenie wykładów z języka rosyjskiego...”

A oto, jak wspomina odrodzenie Szkoły Orłąt inny podchorąży pierwszej promocji Czesław Gagajek:



Samolot myśliwski Jak-9. Dęblin 1945 r. (CzG)

„...Zorganizowany w Zamościu Szkolny Pułk Lotniczy składał się z czterech eskadr. Pierwsza eskadra szkolna była eskadrą myśliwską. Dowódcą był mjr pil. Dymitr Iliasz⁴². Wyposażona była w samoloty myśliwskie Jak-7 i Jak-9.

Były to jednosilnikowe dolnopłaty konstrukcji metalowej, Jak-7 stanowił szkolną wersję samolotu Jak-1, z drugą kabiną dla instruktora. Rozwijał prędkość do 500 km/godz. Jak-9 należał do jednych z najbardziej nowoczesnych samolotów z okresu końca wojny. Rozwijał prędkość do 600 km/godz., a w locie nurkowym do 700 km/godz. Był bardzo zwrotny, szybko nabierał wysokości. Uzbrojony w jedno działko 20 mm i 2 kaemy lotnicze 12,7 mm.

Druga eskadra była eskadrą szturmową wyposażoną w samoloty Il-2.

Samolot Il-2 to słynna „czarna śmierć”, jak nazywali go Niemcy. Jego pojawienie się nad polem walki siało zawsze panikę i strach w oddziałach niemieckich. Był to typowy samolot bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych II wojny światowej. Miał silne uzbrojenie strzeleckie: dwa działka 37 mm i 4 lotnicze karabiny maszynowe 12,7 mm, 8 wyrzutni pocisków rakietowych powietrze-ziemia i mógł zabierać do 600 kg bomb. Najczęściej atakował z lotu koszącego lub łagodnego nurkowania pod kątem 30°. Z tyłu za kabiną pilota znaj-

⁴² Zginął wraz z mjr pil. Piotrem Gapiszko w dniu 20 maja 1945 r., zastrzelony przez grupę WiN we wsi Maśów położonej nad Wieprzem, graniczącej z lotniskiem.



Samolot szturmowy Il-2. Omówienie wykonania zadania po locie. Dęblin 1945 r. (CzG)

dowała się kabina strzelca pokładowego, który dysponował obrotowym ciężkim lotniczym karabinem maszynowym dla osłony samolotu przed atakiem myśliwców z tylnej górnej półsfery. Z tej właśnie kabiny uczyniliśmy się strzelać do holowanego rękawa.

Czwarta eskadra składała się z dwóch oddziałów lotniczych: oddział obserwatorów wyposażony został w samoloty bombowe Pe-2, drugi oddział posiadał dwa klucze samolotów Po-2.

Samoloty Pe-2 – nazywaliśmy je »Pezkami« – to frontowe bombowce nurkujące pod kątem 80°, dwusilnikowe dolnopłaty konstrukcji metalowej.



Samolot Po-2 przed startem do lotu nawigacyjnego. Dęblin, czerwiec 1945 r. (CzG)

Samolot Po-2, w gwarze lotniczej po prostu »pociak« lub bardziej powszechnie »kukuruźnik«, był jednym z tych samolotów, które zrobiły niespotykaną karierę, przetrwały kilkadziesiąt lat. Samolot Po-2 skonstruowany został przez Polikarpowa (stąd »Po«) w 1929 roku jako samolot szkolny do nauki latania.

W czasie wojny stał się bombowcem nocnym. Pod skrzydłami zamontowano sześć zamków bombowych, po trzy z każdej strony, na których można było zawiesić łącznie do 300 kg bomb. Ponadto kabinę obserwatora wyposażono w szybkostrzelny lotniczy karabin maszynowy (1800 strzałów na minutę) umieszczony na obrotowej podstawie dla osłony samolotu przed atakiem myśliwców z górnej tylnej półsfery, a także do ostrzeliwania celów naziemnych. Samolot ten działał nocą w pojedynkę w ten sposób, że przed dołotem do linii frontu nabierał wysokości 1000–1500 m, po czym – wyłączając silnik – lotem szybowym, bezszelestnie, niczym groźny nietoperz, zbliżał się nad cel i z małej wysokości zwałniał bomby, następnie dawał pełny gaz i tuż nad ziemią umykał do swoich. Zanim »wymacały« go reflektory i otwarto ogień, był już za linią frontu i lądował na własnym lotnisku. Przy sprzyjających warunkach mógł »obrócić« tak kilka razy w ciągu nocy, nękając oddziały niemiecki, które były bezradne.



Samolot Po-2 przed startem do lotu nawigacyjnego. Dęblin, czerwiec 1945 r. (CzG)

*Po rozkazie o przeniesieniu Wojskowej Szkoły Pilotów do Dębli-
na o stanie liczbowym 1228 osób składu stałego i 500 składu zmien-
nego kursantów, już wieczorem 20 kwietnia 1945 roku pojechała do
Dęblińska część podchorążych 2 eskadry”.*

24 kwietnia podstawiono wagony towarowe, część krytych, część platform
dla eskadry Czesława Gajka.

*„Cały dzień ładowaliśmy wszystko, co było przeznaczone do Dę-
blińska: od talerzy i kubków do kawy, przez schematy, pomoce na-
ukowe, łóżka, sienniki oraz rozebrane baraki.*

*Wczesnym rankiem 26 kwietnia 1945 roku ruszyliśmy ze stacji
Zamość w kierunku Dęblińska.*

*Do Dęblińska dotarliśmy jeszcze tego samego dnia przed zapad-
nięciem zmroku.*

*Kiedy transport zatrzymał się na krótki postój tuż przed samym
Dęblińskiem na przystanku Zarzeka nad rzeką Wieprz, wyszliśmy na
pobliskie wały jednego z fortów. Stąd roztoczyła się przed nami
panorama okolic Dęblińska. W najbliższej odległości, tuż pod nami,
wśród piaszczystych wydm i rozległych łąk, porośniętych kępami
leszczyny, płynął dużymi zakrętami Wieprz. Przenosząc wzrok
w kierunku zachodnim, zaledwie w odległości kilkuset metrów, zo-
baczyliśmy dwa prowizoryczne mosty na rzece, jeden kolejowy,
a obok niego drogowy. Tuż za mostami Wieprz kończył swój żywot
i łączył się z Wisłą. Wisła płynęła tu szerokim korytem wód wezbra-
nych po wiosennych roztopach. W dali można dostrzec konstruk-
cje mostu kolejowego, w pobliżu którego czerwieniły się mury zna-
nej twierdzy Iwanograd, wybudowanej za cara Mikołaja I, pod któ-
rą kamień węgielny w 1832 kładł Namiestnik Królestwa Polskiego,
Księżę Warszawy, feldmarszałek Iwan Fedorowicz Paskiewicz –
pogromca Powstania Listopadowego. Za Wieprzem dostrzec moż-
na było chaty jakiejś niewielkiej wioski, a obok niej większą kępę
drzew, przypominającą raczej większy park niż las. – Gdzie jest Dę-
blińsk, gdzie jest lotnisko? – pytaliśmy się wzajemnie i na próżno szu-
kaliśmy jakiegoś miasta, czy miasteczka. Wyjaśnił nam to kolega,
Kazik Jajszczyk, rodowity Dęblińszczytanin, który był teraz z nami w 13
grupie obserwatorów.*

Okazało się, że miasta czy też miasteczka Dęblin nie ma. Dęblin to stacja kolejowa z kilkoma domami kolejowymi, twierdza i lotnisko. – Widzicie tę kępę drzew – wskazał Kazik – to jest park szkoły dęblińskiej, za nim, a raczej tuż przy nim położone jest lotnisko, a za lotniskiem znajduje się Irena. – Jaka Irena? – ktoś zapytał. – Tak się po prostu nazywa mała osada położona przy lotnisku – wyjaśnił Kazik. – Nazwa wiąże się także z niesławnym księciem Paskiewiczem, została nadana osadzie od imienia synowej księcia, który tu się rozlokował w pałacu księżąt Jabłonowskich, służącym ostatnio przed wojną za kasyno oficerskie szkoły lotniczej. Zresztą sami zobaczycie – zakończył Kazik.

Następnego dnia rano, po suchym śniadaniu stanęliśmy do roboty.

Dewastacja była ogromna. Pracę rozpoczęliśmy od przekopania drogi prowadzącej od bocznic kolejowej do budynku działu nauk, w którym mieliśmy zamieszkać i uczyć się. Droga zawałona była zwalami gruzów, płataniną stalowych prętów, betonowych słupów po stojących tu kiedyś hangarach i halach warsztatowych. Budynek działu nauk straszyl pustymi otworami okiennymi, resztkami połamanych ram i drzew oraz olbrzymią wyrwą w kompleksie hal szkolnych łączących wschodnią i zachodnią część budynku. W gruzach znajdowaliśmy szczątki niemieckich silników lotniczych, połamane kadłuby samolotów i inne akcesoria lotnicze. Nagle, ktoś odkrył bombę. Było ich tu kilka, szczególnie w halach przyległych do budynku działu nauk. Dowiedzieliśmy się później, że Niemcy planowali wysadzić wszystkie obiekty w powietrze od jednego naciśnięcia guzika. Bomby i miny były połączone wspólną siecią, którą w ostatniej chwili udało się partyzantom z lotniczego oddziału Armii Krajowej w niektórych miejscach przerwać. To ocaliło »Gniazdo Orłąt« od całkowitej zagłady. Kompletnemu zniszczeniu uległo osiedle mieszkaniowe za komendą szkoły, koszary podchorążych, ponad połowa hangarów i inne mniejsze budynki. Poważnie uszkodzone zostały urządzenia wodno-kanalizacyjne. Wieża ciśnienia świeciła dziurami na wylot, niczym rozdartą sosna. Początkowo działały tylko dwie studnie »na korbę«, z których czerpa-

no wodę dla celów konsumpcyjnych. Myliśmy się natomiast w strumyku przepływającym przez garnizon, zwany Irenką. Szybko trzeba było jednak z tego zrezygnować, gdyż Irenka okazała się cuchnącym rowem ściekowym z osady Irena i wsi Mierzwiączka.

Budynki, które ocalały przed hitlerowską zagładą, jak komenda szkoły, dział nauk, zabudowa pałacowa, port lotniczy, kilka willi w parku i dwa domu nad Irenką były poważnie zdewastowane, zarówno wskutek tego, że lotnisko przez kilka miesięcy, i w ogóle Dęblin, położone było blisko w bezpośredniej strefie frontowej i zasięgu niemieckiej artylerii zza Wisły (front stał tu od lipca 1944 roku do zimowej ofensywy w styczniu 1945 roku), jak również przyczynili się do tego okoliczni szabrownicy, którzy ogołocili budynki do reszty. Teraz wysiłkiem naszej pracy wskrzeszaliśmy Dęblin do życia.

Podobnie jak budynki zniszczone było pole wzlotu. Zapał może jednak zrobić wiele. Dopomogło nam w tym niewątpliwie także doświadczenie nabyte przy urządzaniu szkoły w Zamościu. Poza tym znaleźliśmy tu już pomoc wielu przedwojennych pracowników szkoły, którzy włączyli się czynnie do jej odbudowy, jak również zwiększono znacznie przydział środków na remonty uszkodzonych obiektów. Dość, że w stosunkowo krótkim czasie naprawiono zbiornik wieży ciśnień, ruszyła stacja pomp, podłączono elektryczność i doprowadzono zdewastowane budynki do stanu używalności.

W nocy z 8 na 9 maja zbudziła nas tak oczekiwana od dawna wiadomość: – Wojna w Europie skończona. Niemcy hitlerowskie rozbite, podpisały akt bezwarunkowej kapitulacji.

Dyżurny eskadry zarządził alarm, podoficer gospodarczy wydał amunicję i łapiąc karabiny ze stojaków, wybiegliśmy przed budynek. Rozpoczęła się strzelanina na wiwat. Nikt nie podawał komendy. Strzelano jeden przez drugiego, strzelały wszystkie pododdziały. Ktoś na porcie lotniczym kręcił ręczną syreną alarmową, która wyla przeraźliwie, zwiastując tym razem radość, a nie trwogę.

Przy hangarze, gdzie stały samoloty 3 eskadry, poleciały w górę kolorowe rakiety. Od strony Ireny i pobliskiej wsi Bobrowniki dolatywało bicie dzwonów. Nikt już tej nocy nie spał. Przyszli do nas

nasi dowódcy, niektórzy wykładowcy, nasi instruktorzy. Wszyscy ogromnie cieszyli się, śpiewali, wiwatowali. Nie wiadomo skąd wyciągnięto ukryte gdzieś póllitrówki i raczono się nimi solennie. W dniu tym zajęć nie było. Około południa na targowisku w Irenie odbyła się manifestacja z udziałem całej szkoły i miejscowej ludności. Było kilka przemówień. Ze strony wojska przemawiał komendant generał Smaga. Mówiono o zwycięstwie, o pracy która czeka nas wszystkich przy odbudowie zniszczeń i przywracaniu nowego życia. Był to zarazem pierwszy bezpośredni nasz kontakt z miejscowym społeczeństwem. My oczywiście przy tej okazji szukaliśmy od razu kontaktów z miejscowymi pięknościami, których i tu nie brakowało. Po południu, wiele z nich przyszło już do nas do garnizonu, gdzie na szkolnym boisku odbył się pierwszy mecz piłki nożnej pomiędzy drużyną szkoły a drużyną miejscowych kolejarzy. Zwyciężyli lotnicy.

Wreszcie nadszedł ten dzień, stanowiący zawsze dla każdego lotnika niezapomniane przeżycie – pierwszy lot. Było to 25 maja 1945 r.”.

Trzeba było wszystko zacząć od nowa.

Brakowało obuwia, mundurów. W sali sypialnej spało naraz 190 osób. W stołówkach przewidzianych na 200 osób żywiono 700 żołnierzy. Brakowało polskich podręczników. Pomimo tych trudności przeszkolono 51 pilotów na samolotach UT-2 wg programu wojennego i w dniu 21 czerwca 1945 roku odbyła się pierwsza po wojnie uroczysta promocja na stopnie chorążego.

Absolwent CWOL z 1934 roku **kpt. obs. Czesław Łabęcki** uczestnik walk w szeregach Grupy Operacyjnej „Polesie” tak wspomina: „*W trudzie i znoju, w wojennych warunkach, przygotowywaliśmy podchorążych do pierwszej na ziemi polskiej promocji. Wszyscy, cała załoga Dębłina, byli podnieceni. Chcieliśmy by ta uroczystość wypadła wspaniale, z zachowaniem wszelkich tradycji lotniczych. ...Łzy cisnęły się każdemu... Było to w kilka tygodni po zakończeniu okrutnej wojny. Widzieliśmy już wolną Polskę..., byliśmy świadkami, promocji obrońców ojczystego nieba. Potem defilada, którą miałem zaszczyt prowadzić, pokazy lotnicze, obiad żołnierski, a wieczorem pierwszy po latach walki i tułaczki bal...”.*

W pokazach lotniczych obok grupy skoczków spadochronowych uczestniczył prymus kursu pilotów myśliwskich chor. Marian Ratowski i prymus kursu pilotów szturmowych chor. Zdzisław Żarski.

Zachował się w archiwach IPN meldunek informacyjny za miesiąc czerwiec 1945 roku oznaczony A/II z dn. 2 VIII 1945 r., sporządzony przez por. AK Piotra Nafalskiego ps. „Spyrka”, Szefa wywiadu Rejonu 5 Dęblin – Stężyca, przesłany do komendanta Inspektoratu Puławskiego kpt. Piotra Ignacza ps. „Just”.



Promocja ppor. Ireny Sosnowskiej – promuje Szef Sztabu Generalnego gen. broni Władysław Korczyc (21 czerwca 1945 r.). (MK)

Jak wyglądała uroczystość promocji podchorążych wojsk Berlinga na podporuczników w dniu 21 czerwca 1945 roku.

Całe lotnisko szosy oraz wszelkie wyloty dróg drózek stykających się z lotniskiem obstawiono wojskiem uzbrojonym w broń maszynową i granaty /co 50 metrów żołnierz/. Na uroczystość tą zaproszono szkoły, przedstawicieli urzędów oraz obywatele Ireny, za specjalnymi zaproszeniami, w tej liczbie i ja się znalazłem. W imieniu Marszałka Roli-Żymierskiego przybył gen. broni Władysław Korczyk, jako przedstawiciel sojuszniczej Armii Czerwonej, gen. płk. pil. Fiodor Połynin i jako gospodarz gen. bryg. pil. Józef Sma-ga wraz ze swoją świtą Polską i Rosyjską /pułkownicy, oficerowie itd./.

Uroczystość rozpoczęła się o godz. 10.30 przeglądem wojska, raportem, mszą św. połową odprawił ks. proboszcz tut. parafii. Zaraz po mszy odbyła się uroczystość promocji – dokonał jej gen. Korczyk i to rzecz dziwna wg staropolskiego obrządku tradycyjnego uroczystego pasowania na rycerza. (Jednak niezupelnie dali się zsovietyzować). Następnie defilada, popisy lotnicze, skoki ze spadochroniarzy /piątka/ nic nadzwyczajnego. Gen. Korczyk przemówił do świeżo promowanych, było ich 52, w tym dwie niewiasty: „Otóż stało się, moi drodzy chłopcy zostaliście oficerami W.P. – orłami bądźcie tak dzielnymi, jak wasi koledzy sowieccy i lejcie krew tak jak oni dla dobra sprawy itd. zawiążcie przyjaźń z nimi. Ot, czy to było do pomyślenia przed 1939 r. by oficerem mógł zostać syn chłopca – robotnika i bez cenzusa, a to wszystko zawdzięczać należy naszemu Rządowi Demokratycznego naszej sojuszniczej Rosji Radzieckiej itd.”. Hymn narodowy Polski i Radziecki – ze strony publiczności – cisza, nie widać entuzjazmu, twarze czegoś posmutniały, u niektórych łzy w oczach, słyhać westchnienia... a chodźmy już, nie mogę patrzeć na ta komedię – odchodzę. Słyhać okrzyki służby porządkowej. No już koniec, nic nie zobaczycie do domu itd. – zostają uprzywilejowani, partyjniacy, oficerowie sowieccy i polscy, ich rodziny, goście. Stoję w grupie – podchodzi Franciszek Kosiński z PPR. Obywatele pozwólcie na „Bankiet” – czekają – idziemy, wychodzi przeciw nam mjr Antoni Mi-



gen. płk. pil. Fiodor Polynin. (RG)

chalak nadzwyczaj uprzejmy mistrz ceremonii w towarzystwie ppor. redaktora, przedstawia nam go i prosi o udzielenie wiadomości o lotnisku, jakie budynki zostały zniszczone, przez kogo itd. Wywiadu udziela Kazimierz Turkiewicz – stolarz z PPS.

Po tym wprowadza nas mjr Michalak do kasyna oficerskiego w pałacu. Widzimy tu rzędy stołów. W środku po jednej stronie nowo promowani ppor., po drugiej wykładowcy – dalej oficerowie ros. z żonami, wreszcie goście. Cisza –

ukazuje się mjr sow. Łanin, panowie, towarzysze, wstać – wchodzi gienieraly... wszyscy podnoszą się – orkiestra gra marsza generalskiego. Pierwszy wstaje gen. broni Korczyz, drugi gen. Polynin, sowiet, trzeci zaś gen. Smaga. Siadają, gen. Smaga przemawia: „Ot widzicie, obywatele – uroczystość oficerska – proszę pić zdrowie, zdrowie naszych młodych oficerów orłów polskich, a wy orzelki starajcie się dorównać sokołom sowieckim, w ich bohaterskim przelewaniu krwi. Ot, niech żyje nasz braterski naród Związku Radzieckiego – burza oklasków ze strony oficerów i ich rodzin. Słysząc radosne okrzyki: ot, gieroj nasz, ot, przyjaciel nasz – orkiestra rżnie hymn sowiecki, później polski, przykro patrzeć na tę komedię, głowa pęka. Dalej przemowy... bez przerwy to samo – hymn sowiecki i polski. Między innymi na jedną modę przemawia Kazimierz Turkiewicz, Adam Padewski⁴³, Stani-

43 **Padewski Adam** – s. Adama i Ewy, ur. 1886 r. w Józefowie, legionista i sybirak, przed wojną działacz PPS i Związku Zawodowego Piekarzy w Radomiu, organizator strajku piekarzy w Sosnowcu. W czasie wojny przeprowadził się do Ireny, zorganizował piwiarnię na ulicy Warszawskiej naprzeciwko kościoła, w obecnym budynku banku. Współpracował z Janem Filipkiem i Stanisławem Szczepańskim z PPR. W czerwcu 1945 r. delegat na Kongres PPS w Warszawie. Zginął 11.11.1945 r.



na horyzoncie ruiny hangarów.
Maszerują pchor. Pierwszej powojennej eskadry lotniczej w Dęblinie.
Od lewej pchor. Irena Sosnowska, pchor. Myszlon,
pchor. Wierginia Sosnowska, pchor. Baranowski Piotr.
1945r.

Maszerują podchorążowie pierwszowojennej eskadry lotniczej w Dęblinie. (MK)

sław Szczepański⁴⁴, że dobrze, że szczęśliwie, niech żyje przyjaźń, niech żyją sokoły, orły... itd.

Wreszcie Kosiński rękę wznosi i prosi o ciszę. Słysząc słowa, spokój! – budiet gawarit nasz czlien partii – zaczyna mówić Kosiński–obywatele jesteście pierwszy raz w kasynie oficerskim, czy to nie szczęście. Kto by to pomyślał o tym przed wojną, a pracowałem na lotnisku przed wojną lecz nie miałem prawa tu być, dziś jestem, a to dlatego, że jest Polska Demokratyczna i przyjaźń sowiecka. Niech żyje! Sowietci podchwyują, orkiestra gra hymn sowiecki i polski i tak w kółko.

2.VII.1945 r. „Spyrka”

Por. AK Piotr NAFALSKI

Szef wywiadu Rejonu 5 Dęblin-Stężycza

⁴⁴ **Szczepański Stanisław** – s. Wincentego, ur. 7.12.1891 r. w Dęblinie w rodzinie robotniczej; pracownik węzła kolejowego w Dęblinie, przewodniczący ZZK, przewodniczący komitetu strajkowego w 1923 r. aresztowany i krótko więziony; do 1938 r. członek KPP; w czasie okupacji członek GL-AL. Po wyzwoleniu pracował jako robotnik PKP w Dęblinie, działał w ZZK. Zginął 12.07.1945 r. na wiślanej wyspie w okolicy Stężycy.



Grupa pierwszych podchorążych 1945 r. (MK)

W maju 1946 roku WSP przemianowana została na Oficerską Szkołę Lotniczą WP.

W czerwcu 1946 roku nowym komendantem został **płk obs. Władysław Madejski**⁴⁵, po nim w sierpniu 1947 roku **płk. pil.**

45 **Władysław Madejski** urodził się 24 maja 1899 r. w Księżu Wielkim. Jako 20-letni ochotnik w 1919 roku walczył w Legionach Polskich. W 1925 roku ukończył Szkołę Lotniczą w Bydgoszczy, przez 4 lata służył w 4 pułku lotniczym, gdzie otrzymał stopień kapitana. Na przełomie 1938/1939 roku studiował w Wyższej Szkole Lotniczej awansował na stopień majora i objął stanowisko szefa wydziału szkolenia Dowództwa Lotniczego.

Przez Rumunię i Francję dotarł do Wielkiej Brytanii. Służył w sztabie Inspektoratu Lotnictwa. Pod koniec maja 1944 roku zgłosił się na ochotnika do odbycia tury 30 lotów bojowych jako nawigator, w 305 dywizjonie bombowym Ziemi Wielkopolskiej.

Po zakończeniu wojny, w marcu 1946 roku wrócił do kraju i został przyjęty do służby w WP. 26 marca 1946 roku został mianowany Komendantem Wojskowej Szkoły Pilotów w Dęblinie.

Aresztowany w sierpniu 1947 roku, po przesłuchaniach i pobycie w areszcie, w 1950 roku w wieku 51 lat, został przeniesiony do rezerwy. Zmarł w Krakowie w 1965 roku. Był dwukrotnie odznaczony Krzyżem Walecznych.

W archiwach IPN zachowały się protokoły przesłuchań aresztowanych dęblińskich konspiratorów w sprawie pułkownika W. Madejskiego.

Oto dwa przykłady gromadzenia materiałów obciążających:

– Czesław Ball, członek WiN o ps. „Rys” w trakcie przesłuchania w dniu 1 stycznia 1947 roku przez oficera Wojskowej Informacji Zjednoczonej Szkoły Lotniczej WP (IPN BU O207/1830) zeznał:

„...W końcu lata 1946 roku przysłała do nas Feliksa Węgielkówna ps. „Wicher”, która w czasie rozmowy z moim bratem Józkiem ps. „Wilk” zapytała się go czy nie obawia się zanościć podziemne gazetki do pułkownika (Władysław Madejskiego).

Na to Józef odpowiedział, że pułkownik jest „swoją chłop” i nie ma się czego obawiać.

Faktem tego, można przytoczyć to, że przysłał samochód marki Willys, drugi to taksówka koloru jasnego, do drukarni, do Heleny Jaworskiej ps. „Krawcowa”, skąd odbierał prasę...”

– Matka „Rysia” i „Wilka” – Czesława Ball – w trakcie przesłuchania 8 stycznia 1947 roku m.in. zeznała:

(Oto fragment protokołu)

Pytanie: Co wiecie o łączności syna waszego Józef ps. „Wilk” z osobami wojskowymi?

Odpowiedź: Wiem, że syn Józef miał łączność z pułkownikiem Madejskim, był on łącznikiem między nauczycielką Janiną Frydecką ps. „Joanna” a wymienionym pułkownikiem.



Plk pil. Władysław Madejski – komendant OSL w latach 1946–1947. (RG)



Plk pil. Szczepan Ścibior – komendant OSL w latach 1947–1951. (MSP)

Szczepan Ścibior⁴⁶. Rozpoczęła się polonizacja kadry szkoły. W 1947

Było to w jesieni 1946 r. Syn mój był człowiekiem ciekawym i lubił zaglądać do tajnej korespondencji organizacji, którą nosił. Wszystkich faktów komunikowania się z „Joanną” i Madejskim nie mogę przytoczyć, mimo że syn mój opowiadał mi o tym, nie wszystko pamiętam. Pamiętam jednak to, że syn mój Józef wyraził się w pochlebnych słowach o pułkowniku Madejskim. Mówił, że jest „swoją chłop”, utrzymuje kontakt z „Joanną”, informuje ją o jednostce i jej gotowości bojowej. Prawdopodobnie w październiku syn mój Józef otworzył kopertę od pułkownika Madejskiego i sprawdził jej zawartość. W kopercie było 10.000 zł. Kopertę tą miał dostarczyć mój syn Józef Frydeckiej Janinie. Po sprawdzeniu jej zawartości (koperty) zakleił z powrotem i oddał „Joannie”. O wypadku tym opowiadał mi mój syn Józef będąc w domu. W rozmowach z synem Józefem dowiedziałem się, że sprawą dalszego przekazywania meldunków o wojsku zajmować się będzie „Joanna”.

Pytanie: Co wiecie o drukarni tajnej u Jaworskiej Heleny i jakie wojskowe osoby do tej Jaworskiej przychodziły?

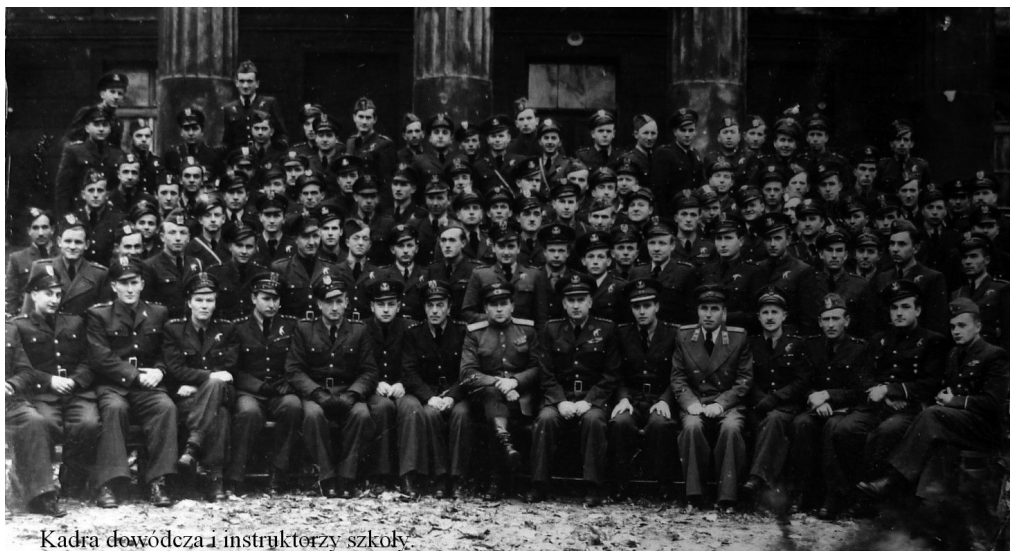
Odpowiedź: Wiem, że u Jaworskiej Heleny była tajna drukarnia organizacji WiN. W 1946 r. drukowali w niej gazetki. Pracował przy drukowaniu syn mój Józef i Jaworska Helena. Roznosiła gazetki Węgiłkowna Felicja ps. „Wicher”. W tym czasie u Jaworskiej była drukarnia, przyjeżdżał do niej samochód wojskowy z Lotniska Dęblin. Zauważyłam sama jeden z takich wypadków: Przyjechała jasna taksówka z dwoma wojskowymi, wojskowi weszli do Jaworskiej Heleny, po pewnej chwili wyszli z Jaworską i wraz z nią odjechali. Więcej o tej sprawie nic nie wiem.

Na tym protokół zakończono i przeczytano mi. Stwierdzam, że protokół sporządzony jest zgodnie z moimi słowami.

/Ball Czesława/

Protokół sporządzili: St. Oficer Informacji Zjedn. Szkoły Lotniczej W.P. /Pagorski por., Oficer Informacji Zjedn. Szkoły Lotniczej W.P. /Piasta ppor.

- 46 **Ścibior Szczepan** – urodził się 13 grudnia 1903 r. w Uniejowie (woj. łódzkie). W czerwcu 1920 r. w czasie wojny polsko-sowieckiej jako ochotnik wstąpił do służby w 11 Pułku Piechoty. 1 września 1925 r. rozpoczął naukę w Oficerskiej Szkole Lotnictwa w Grudziądzu. Szkołę tę ukończył w 1927 roku. Pierwszy stopień oficerski podporucznika uzyskał w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu 21 marca 1928 roku. Kurs pilotażu ukończył w Dęblinie 2 września 1929, a kurs wyższego pilotażu ukończył w roku 1930 w 2 Pułku Lotniczym w Krakowie. 2



Kadra dowódcza i instruktorzy szkoły

Kadra dowódcza i instruktorzy szkoły. Zdjęcie wykonane w 1948 r. przez klubem oficerskim. Na zdjęciu w pierwszym rzędzie Komandant płk pil. Szczepan Scibior. (MSP)

roku wprowadzono umundurowanie lotniczego koloru stalowego i tradycyjne odznaki lotnicze. Na początku 1968 roku szkoła uzyskała status wyższej uczelni wojskowej. Od 2019 roku uzyskała status Akademii Lotniczej. Kolejne promocje, kolejne pokolenia, wnoszą swój wkład w budowę polskich skrzydeł.

października 1938 r. ukończył studia w Wyższej Szkole Lotniczej w Warszawie z bardzo dobrym wynikiem. W kampanii wrześniowej 1939 r. udziału nie brał. Był ewakuowany do Rumunii, skąd przedostał się do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Po przeszkoleniu, od 27 sierpnia 1940 r. dowodził eskadrą w 305 Dywizjonie Bombowym „Ziemi Wielkopolskiej i Lidskiej”.

W trakcie nalotu bombowego (w nocy z 5 na 6 VI 1941 r.) na Zagłębie Ruhry został zestrzelony. Uratował się skacząc na spadochronie. Ranny dotarł do Brukseli, gdzie został aresztowany przez Niemców i osadzony w obozie. Wyzwolony został 2 maja 1945 r.

Po przyjeździe do Wielkiej Brytanii zdecydował się jednak na powrót do Polski. Do kraju przybył 20 marca 1946 r. 10 maja został powołany do służby wojskowej i skierowany do 7 Pułku Lotnictwa Bombowców Nurkujących w Łęczycy. 22 sierpnia 1946 r. został dowódcą tego pułku. 27 sierpnia 1947 r. został komendantem Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Obowiązki przejął od płk pil. Władysława Madejskiego, który został aresztowany a następnie przeniesiony do rezerwy.

15 sierpnia 1951 r. płk pil. Szczepan Ścibior został aresztowany i osadzony w areszcie śledczym przy ul. Chałubińskiego w Warszawie. 13 maja 1952 r. wyrokiem Sądu Najwyższego, za usiłowanie obalenia ustroju państwa, przystąpienie do dywersyjno–szpiegowskiej organizacji itd. skazany został na karę śmierci.

Zgromadzenie Sędziów Wojskowych Sądu Najwyższego skargi rewizyjnej skazanego nie uwzględniło, a Prezydent Polski odrzucił prośbę o ułaskawienie skierowaną do niego przez córki płk. Ścibiora – Barbarę i Magdalenę. 7 sierpnia 1952 r. o godz. 20.30 wyrok wykonano.

27 kwietnia 1956 r. Naczelną Prokuratura Wojskowa umorzyła postępowanie karne przeciwko płk. Ścibiorowi – z braku winy.

Płk pil. Szczepan Ścibior za swoją służbę dla Ojczyzny oraz za męstwo na polu walki był odznaczony Orderem Wojskowym Virtuti Militari.

BIBLIOGRAFIA

- Catton Charles „Samoloty II wojny światowej”, Bellona, Warszawa 2002 r.
- Celek Jan „Skrzydłata Szkoła”, Poznań 2000 r.
- Celek Jan „Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego”, Warszawa 1979 r.
- Cieśla Andrzej – Internet „Ryki dawniej”.
- Fijałkowski Zbigniew „Niektóre aspekty działań militarnych na obszarze Dębłina w latach II wojny światowej”, Dęblin 2006 r.
- Gagajek Czesław „Jak odrodził się Dęblin”, Warszawa 2004 r.
- Glass Andrzej, Kopański Tomasz „Polskie Konstrukcje Lotnicze Wrzesień 1939” cz.1, tom IV, Stratus Sandomierz
- Glass Andrzej, Kordaczuk S., Stępniewska D. „Wywiad Armii Krajowej w Walce z V-1 i V-2”, Warszawa
- Gnat-Wieteska Zbigniew „Inspektorat Puławski 1939–1949”, Pruszków 2005 r.
- Iwaniec Małgorzata „Harcerstwo w Dęblinie i w okolicy”, Dęblin 2016 r.
- Iwaniec Małgorzata, Opieka Tadeusz „Rozwój i zagłada społeczności Żydowskiej w Dęblinie w latach 1837–1947”, Dęblin 2015 r.
- Kempa Wojciech „Na przedpolu Warszawy”, Siemianowice Śląskie 2008 r.
- Kopański Tomasz „Polskie Skrzydła PZL-23 Karaś, PZL-42/PZL-43, PZL-46 Sum” – Stratus–Sandomierz 2009 r.
- Kurowski Adam „Lotnictwo Polskie w 1939 roku”, Wyd. MON, Warszawa 1962 r.

- Kurzyp Klemens „DĘBLIN – Szkice z dziejów miejscowości i okolicy”, Dęblin 1994 r.
- Łusiewicz Henryk „Opowieść o szkole Orłąt w Dęblinie”, Lublin 2003 r.
- Maksymiec Stanisław „Armia Lublin we wrześniu 1939 roku”, Warszawa Neriton 2006 r.
- Marciniuk Andrzej „Lotnicze tradycje miasta Dęblin”, Dęblin 2006 r.
- Milart Aleksander „Pod niebem Dęblina”, Kraków 2007 r.
- Meissner Janusz „Żądło Genowefy”, Warszawa 1958 r.
- Mordawski Hubert „Siły powietrzne w I wojnie światowej”, Wydawnictwo Dolnośląskie 2008 r.
- „Nasz Dęblin” – miesięczniki z lat 1992–2005.
- Olson Lynne, Cloud Stanley „Sprawa honoru – Dywizjon 303 Kościuszkowski”, AMF, Warszawa 2013 r.
- Opieka Tadeusz „Żołnierze niechciani”, Dęblin 2014 r.
- Opieka Tadeusz „Twierdza śmierci – Stalag 307”, Dęblin 2010 r.
- Pawlak Jerzy „Polskie eskadry w wojnie obronnej Wrzesień 1939”, Warszawa 1991 r.
- „Pod dobrymi skrzydłami” – biuletyny informacyjne Muzeum Sił Powietrznych.
- Przedpełski Andrzej „Lotnicze refleksje”, Dęblin 2011 r.
- Przedpełski Andrzej „Działania lotnicze nad Dęblinem i okolicami w wojnie Polsko-Niemieckiej 1939 r.”, Dęblin 2010 r.
- Rypulak Andrzej „Wielka wojna 1914 roku pod Dęblinem”, Dęblin 2014 r.
- Szewczyk Witold „Samoloty, z którymi walczyli Polacy”, WKŁ, Warszawa 1997 r.
- Szołdrska Halszka „Lotnictwo Podziemne, czyli dzieje Wydziału Lotniczego KG AK”, Warszawa 1986 r.
- Szołdrska Halszka „Lotnictwo Armii Krajowej”, Poznań 1998 r.
- Urbanowicz Witold „Początek jutra”, Kraków 1966 r.
- Zieliński Józef „303 Dywizjon Myśliwski Warszawski”, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003 r.
- Zydek Jerzy, Szczepańska Grażyna „Z przeszłości Dęblina”, Dęblin 2017 r.

Relacje i wspomnienia

- Chruszcz Szymon
- Filipek Artur
- Gowin Tadeusz
- Gruszecki Kazimierz
- Kurzyp Klemens
- Kusyk Tomasz
- Majsterek Stanisław
- Piskorski Bronisław
- Wiak Jan
- Wiak Stanisław

INDEKS NAZWISK

A

Adamczyk Stefan, szer. – 70
Antoniewicz Szczęśny Feliks, ps. Rak – 141,
157, 165, 167
Arbuz Marcin – 10
Arentowicz Tadeusz, por. pil. – 73, 74, 92, 94
Augustyniak Antonina – 175
Augustyniak Kazimierz – 175

B

Bachura Bazyli, szer. – 71
Bajan Jerzy, płk pil. – 15, 52, 69, 98
Ball Czesław, ps. Ryś – 224
Ball Józef, ps. Wilk – 224
Barański Antoni, ps. Żółkiewski – 43
Bartocha Małgorzata – 67
Bąk Maria – 175
Bernaciak Marian, ps. Orlik – 138, 202, 203
Bernatowicz Waław, plut. pil. – 93, 94
Będziński Władysław, kpr. mech. – 72
Bieńkowski Waław, szer. – 71
Bieńkowski Zygmunt, ppor. pil. – 91, 94
Błaszczak Edward, ppłk – 55
Bogucki Wiktor, mjr – 87
Bondel Zdzisław – 127, 149, 150
Bortnowski Władysław, gen. dyw. – 37
Bromowsky Edward, kpt. pil. – 107
Brzezina Stanisław, kpt. pil. – 56, 89, 167
Brzozowski Maksymilian, kpt. obs. – 61
Buksiński Karol – 67
Bursztyn Kazimierz, por. pil. – 93, 94
Byczek, por. – 185

C

Celiński Henryk, ps. Witos, kpt. 176
Chadaj Franciszek – 149

Chadaj Stefan – 149

Chieński M., ps. Czarny – 136
Chlond August, bp. – 29
Chłopak Tadeusz, kpt. pil. – 89, 90
Chmielewski Władysław – 163
Chodkiewicz Krzysztof – 10
Chruszcz Szymon – 144
Chrzan Ignacy – 175
Chybała Stanisław, ps. Wilk, st. sierż. – 45,
141, 156, 157, 163, 164, 167

Cieśla Andrzej – 10

Czerny Jan, kpt. pil. – 56, 91, 92, 96, 97
Czerwiński Tadeusz, por. pil. – 90, 92
Czerwiński Teofil – 159
Czyż S. – 150

D

Darski Henryk, ps. Douglas – 136
Daruszewski Józef, chor. – 109
De Luca Louis, Sgt – 201
Derysz Włodzimierz – 140
Dobrzyński Ignacy – 43
Drej, strzel. pchor. obs. – 156
Drexler James M., Lt – 201
Dubowej Iwan, gen. maj. – 185, 187
Dzido Zbigniew – 10
Dziedzina Adolf Mieczysław, mjr – 132

E

Eaton C. W., Sgt – 201
Europa – 127

F

Falkowski – 176
Fengler Dominik, ppor. pil. – 92, 94
Feriaszwili Konstanty, kpt. pil. 71
Filaber Antoni – 67

- Filipek Artur – 10, 37, 40, 41, 52, 105, 106, 189
 Filipek Władysław – 52
 Frańczak Bolesław, ps. Argil, por. – 161
 Fred W., Lt – 201
 Frydecka Janina, ps. Joanna – 224, 225
 Futro Marian, st. szer. – 99, 100
- G**
 Gagajek Czesław, pchor. – 4, 212
 Gajek Czesław – 216
 Gapiszko Piotr, mjr pil. – 213
 Gęgala Władysław, kpr. rez. – 167
 Glass Andrzej – 10, 56
 Głowacki Karol, ps. Józef, plut. pil. – 141, 156, 157
 Głowiak – 159
 Głusek Czesława – 67
 Gnyś Władysław, pchor. – 100
 Goc, por. rez. – 161
 Gowin Tadeusz – 10, 152
 Górecki Zdzisław, ps. Płaszczak, sierż. pil. – 161
 Grabań Krzysztof – 10,
 Graff Marcin, ps. Konarski – 159
 Gransztof Julian, ps. Jastrząb – 170
 Groszek Zbigniew – 69
 Gruszecki Kazimierz, ps. Wicher – 10, 103, 149, 150
 Grzegorzczak Ignacy – 67
- H**
 Hase Andrzej, ps. Głaz – 203
 Hase Tadeusz, ps. Bojar – 203
 Hasse Irena, ps. Ikar – 37, 39, 203,
 Hendelsman Tyla – 175
 Henneberg Zbigniew, por. pil. – 91
 Henneberg Zdzisław, por. – 36, 92, 96
 Hołubek Jan – 106
 Hönig, plk – 133
 Horyd Józef – 67, 68
 Howar, Sgt – 201
 Hryniewicz Jan, kpt. pil. – 56, 68, 69
 Hys Jan – 175
- I**
 Ignacak Piotr, ps. Just, kpt. – 220
 Ilczewski Kazimierz – 150
 Iliasz Dymitr, mjr pil. – 213
 Iszkowski Jerzy, ppor. pil. – 92, 94
- J**
 Jabłkowski – 44
 Jajszczyk Kazimierz – 216, 217
 Jakubicki Czesław, ps. Mars – 139, 150
 Jakubowski – 138
 Janowski Józef, ps. Gruby – 44
 Jaroszewicz Edmund, sierż. pil. – 159, 161
 Jarząbek, kpt. obs. – 141
 Jasionowski Walerian, mjr pil. – 92
 Jaskulski Anzelm, ps. Zagłoba – 137, 148
 Jaskulski Jerzy, ps. Zagon – 43, 138, 139, 140, 148
 Jaworska Helena, ps. Krawcowa – 224, 225
 Joński Jan, ps. Jowisz – 139
 Joński Władysław, ps. Barzycki – 139
 Judejko Czesław, chor. – 45, 156
 Jurkiewicz Józef, st. sierż. 167
- K**
 Kabara Mieczysław, ppor. pil. – 70
 Kaczmarczyk Karol – 140
 Kaczmarek Lech, kpr. – 71
 Kalbarczyk Bronisław – 175
 Kamola Jacek – 10
 Kamola Kazimierz, ps. Szermierz – 138, 139
 Kaniewska Marta – 10
 Kapusta – 127
 Kasprzak Zbigniew – 10
 Kaszkiewicz – 161
 Kaziuta – 41
 Kempa Wojciech – 185
 Kęska Zygmunt, ps. Świt, por. – 170
 Kiczak Władysław, st. sierż. pil. 159, 160, 162, 163
 Kielczykowski Kazimierz, ps. Błysk, Błystek, sierż. – 45, 147
 Kijak Janina – 67
 Kijak Józefa – 67
 Kirschnik Edward – 144
 Kisiel Władysław – 163
 Klimas, por. obs. – 45, 159
 Klimkowski Mieczysław – 140
 Kłak Władysław – 167
 Kłodowski Stanisław – 67
 Kłos Mariusz – 10
 Kłos Sławomir – 10, 153
 Kopański Tomasz J – 10, 56
 Korczyk Władysław, gen. broni – 220, 221, 222
 Koryzmo Feliks, kpr. mech. – 72
 Kosiński Franciszek – 221, 222
 Kotłęga Władysław, ps. Łos – 44

- Kotyza Edmund, ps. Grot – 45, 135, 138
 Kowalczyk Jan – 192
 Kowalski – 18
 Kozak Bronisław – 150
 Kozak Kazimierz, ps. Hak – 137, 139, 148
 Kozłowski, chor. – 132
 Krajewski Julian – 44
 Kreczmański – 189
 Król Władysław, ppor. – 98, 99
 Kruk Mieczysław – 136
 Krzysiak Edward, kpr. mech. – 71
 Kubasi Longin – 150
 Kubienko, por. – 185
 Kulis Stanisław, plut. 159, 172
 Kurek – 150
 Kurka Stepan, płk – 68, 69
 Kurowski Adam, ps. Artur, płk – 155
 Kurzyp Kazimierz – 149
 Kurzyp Klemens, ps. Wojtyński – 10, 43, 142
 Kurzyp Stefania – 149
 Kurzyp Zbigniew – 149, 150
 Kusyk Andrzej – 10
 Kusyk Tomasz – 106, 107, 195
 Kwieciński Henryk – 175
- L**
- Lang Stanisław – 149, 150
 Ledwoń Jan – 10,
 Lenczewska Maria – 200
 Leško Wojciech, ps. Kostka – 43, 44
 Lipiński Aleksander, plut. – 167
 Lipsy – 127
 Lis Czesław – 192
 Lis Kazimierz – 192
 Lisowski, chor. – 156
- Łabędzki Czesław kpt. obs. – 219
 Łagowski Julian, kpt. obs. – 61
 Łanin, mjr – 222
 Łaszewicz Paweł, ps. **Zbigniew (Rawicz)**,
 kpt. pil. – 45, 155, 158, 159
 Łomott Jan – 43
- Ł**
- Łukaszewicz Kazimierz, ppor. pil. – 94
- M**
- Machczyński Roman, por. pil. – 159
 Madejski Władysław, płk obs. – 224, 225
 Majkrzak Bolesław – 134
 Majsterek Czesław – 10, 105, 151
 Majsterek Stanisław – 10,
 Malinowski Feliks, szer. mech. – 71
 Malinowski Piotr – 200
 Marcyniecka Marta – 141
 Marciniuk Andrzej – 10
 Marcyniak Jan – 163, 164
 Marek Czesław, ppłk – 45, 155, 164, 177
 Marut L. – 150
 Masiak Zofia Alicja – 67
 Matysiak Zygmunt, ps. Sęp, por. – 175, 202
 Meissner Janusz – 78, 79
 Mężalski Kamil – 10
 Michalak Antoni, mjr – 222
 Mięsiak M. – 150, 191
 Mikulski A. – 150
 Milart Aleksander, pchor. 208
 Milgrojm Idasa – 175
 Miłosz Stefan, ps. Cel – 139, 161
 Modelski Józef, ps. Cygar – 45, 135, 137, 139, 147, 148, 149
 Moody Charles W., Lt – 201
 Morawski Józef, st. sierż. – 70
 Morawski Stanisław, kpr. 70
 Mościcki Ignacy (Prez. RP w latach 1926 – 1939) – 155
 Mościcki Janusz, ps. Jacek – 155, 158
- N**
- Nachtman Mieczysław – 175
 Nafalski Piotr, ps. Spyrka, por. – 45, 113, 135, 200, 203, 223
 Nasiek, kpt. – 191
 Niedźwiedz – 159
 Nojek Eugeniusz, ps. Orzech – 139, 177
 Nowak Alfons, por. obs. – 70
 Nowak Leon, sierż. – 70
 Nowak Tadeusz, ppor. pil. – 98
 Nowotny – 127, 147
- O**
- Odorowski Marian, por. – 70
 Oleksy Jan, ps. Wiśnia – 143
 Osipiak T. – 150
- P**
- Pachnik Edward, Lt – 201
 Padewska Ewa – 222
 Padewski Adam – 222
 Pałatyński – 150
 Paramonow Mikołaj, ps. Dąbrowski, kpt. – 176
 Pardo-Dybcio Karolina – 10

- Paskiewicz Iwan Fiodorowicz (namiestnik Królestwa Polskiego) – 216
- Pawelec Czesław – 140
- Pawłowski Marcin – 10
- Pawłowski Paweł – 10,
- Pertrauschke, płk – 107
- Pietrzak Józef, plut. rez. – 167
- Piłsudski Józef (marszałek Polski) – 175, 209
- Pisarski Jan – 18, 127, 150
- Piskała Bolesław – 175
- Piskała Władysław, ps. Melchior, por. – 177, 178
- Piskała Zbysław – 175
- Piskorski Bronisław, ps. Stalszer, Masztaler – 10, 45, 121, 135
- Piskorski Krzysztof – 10
- Piżewicz Zdzisław – 148
- Polikarpow – 215
- Połynin Fiodor, płk pil. – 221, 222
- Popis Józef, ps. Marcel – 140
- Prokop Stefan, plut. – 159
- Przerwa P. – 150
- Przerwa Tadeusz – 147, 148
- Przykucki Stanisław, ps. Polański, sierż. – 113, 136
- Puścikowski Jerzy, ps. Sęp – 105
- R**
- Radomscy – 183
- Radziejewskij Aleksiej (Aleksiej Mironowicz Pietrow), gen. – 185
- Ratowski Marian, chor. – 220
- Ray Walter J., Sgt – 201
- Rayski Ludomił, gen. bryg., pil. – 28
- Rek Władysław, ps. Żałoba, ppor. – 167
- Rodak Eugeniusz, ps. Malina, por. – 140
- Rola-Żymierski Michał (marszałek Polski) – 221
- Romanow Mikołaj I, car – 216
- Rous Stefan, por. obs. – 67
- Rous Zdenek – 68
- Rowecki Stefan, ps. Grot, gen. dyw. – 141, 156
- Rubin Sucher- 175
- Russ Stefan – 140
- Rydz-Śmigły Edward, marszałek Polski – 29, 30
- S**
- Salska Jadwiga – 175
- Sałkiewicz Czesław, por. pil. – 91, 92
- Sandor Andrej – 68
- Selterneich Zygmunt, plut. – 23
- Seredyn Edmund – 191
- Sędzielowski Tadeusz, kpt. pil. – 90, 100
- Sheybal Adam, mjr – 17, 18
- Siek Piotr – 159
- Siennicki Wiktor, ppłk – 193
- Skalik Józef – 156
- Skalik Waleria – 156
- Skiba Helena – 183
- Skiba Józef – 183
- Skowronek Wincenty – 175
- Smaga Józef, gen. bryg. pil. – 208, 221, 222
- Smith Joseph V., Sgt – 201
- Sobczyk Stanisław, ps. Sieniawa, plut. – 45, 159, 160
- Sochacka Zofia – 67
- Sochacki, dr – 67
- Sosnowska Irena, ppor. – 220
- Sosnowski Zygmunt – 183
- Sroka Hanna – 10,
- Sroka Witold – 10,
- Stando Jerzy, ps. Donast – 136
- Staniewicz Romuald, por. obs. – 141, 157
- Stańczak Stanisław – 43
- Steżyc – 220
- Stęborowski Michał, por. pil. – 73, 74, 75, 89
- Stradomska Maria (z d. Hankiewicz) – 141
- Stradomski Józef, ps. Sum, st. sierż. pil. – 45, 94, 141, 144, 155, 157, 165, 167
- Stradomski Sylwester – 141
- Stręk Feliks – 175
- Stręk Stanisław – 175
- Strzębosz Wiktor, por. pil. – 94
- Suchocki Roman – 136
- Syroka Z. – 150
- Szafran Stanisław, ps. Mach – 136, 223
- Szałkiewicz Jan, kpr. pil. – 94, 141, 156
- Szarzyński Tadeusz – 150
- Szczepańska Grażyna – 10,
- Szczepański Kazimierz, ps. Korczak – 139
- Szczepański Wincenty – 223
- Szczepański Witold, ps. Podkład – 139
- Szczesny Henryk, por. pil. – 97
- Szczesny Józef, kpr. – 159, 160

- Szeliga Zdzisław, ps. Pocisk – 140
 Szerbart Bronisław – 144
 Szlendak Czesław, ps. Maks – 135,138, 139
 Szmulak Moszek – 142
 Szoldrska Halszka – 158
 Szostakiewicz Marian – 159, 162
 Szprzęga Aleksander, kpr. pil. – 71
 Szymański Antoni, por. pil. – 159
 Ścibor Barbara – 226
 Ścibor Magdalena – 226
 Ścibor Szczepan, płk pil. – 225,226
 Światło Józef, por. – 191
- T**
- Targosiński Jan, ps. Hektor, por. – 161
 Termer Bolesław, plut. 159, 161
 Trofimow, sierż. – 185
 Turkiewicz Eleonora (z d. Sibilska) – 163
 Turkiewicz Józef – 163
 Turkiewicz Kazimierz – 163, 164, 222
 Tyszkiewicz Janina, ps. Zagłoba – 43, 44
- U**
- Urbanowicz Witold, gen. bryg. pil. – 72, 73, 94, 95
- V**
- Voellnagel, por. obs. – 156
 Voltz N., Lt – 201
 Von Reichenau Walter, gen. – 100
- W**
- Wajnapel Natan – 175
 Walczak Władysław, sierż. – 159, 160
 Walusiński Agenor, ps. Willi, kpt. – 203
 Warda Henryk, ps. Chmura – 44
 Warda Stanisław, ps. Fokstrot, Grabula, – 136
 Warrick Woodley C. – 203,204, 205
 Wawrzyniak Kazimierz – 149, 150
 Wawrzyniak Zygmunt – 146, 149, 150, 162
 Wczelik Antoni, kpt. pil. – 90, 92
 Wegielkówna Felicja (Feliska), ps. Wicher – 224
 Wenkart Herman – 107
 Wesołowski Tomasz – 200
 Wędzik Marian, plut. pil. – 93, 94
 Węgiełek Józef, ps. Wilk – 224, 225
 Węgrzynek Józef – 67
 Wiak Jan – 131, 132, 133, 149
 Wiak Stanisław, ps. Mały – 10, 72, 126, 127, 128, 129, 131, 132, 133,140, 179, 181, 183
- Wieczorek Maria -10,
 Więcek Stefan – 150
 Wigura Stanisław – 15
 Winiarski, ppor. – 191
 Wiśniewska Anna – 175
 Wiśniewska Bogusława – 175
 Wiśniewski Edward – 175
 Witorzeń Stefan, por. pil. – 89, 95
 Włodarczyk Stanisław, ps. Dytko – 121, 123, 149, 162, 164
 Wnuk Marcjanna – 175
 Wojciechowski Janek, ps. Gryf, pchor. 137, 149, 150
 Wojciechowski Klemens – 138
 Wojczakowska Bogusława – 67
 Wojczakowska Jadwiga – 67
 Wojczakowska Wanda – 67
 Wojczakowski Henryk – 67
 Wojczakowski Tadeusz – 67
 Wołkuski Tomasz, st. sierż. 156, 159,160
 Wooden (Wooin) Stanley, Agt – 201
 Wosiński Tadeusz – 44
 Wójcik Longina Marta – 67
 Wrutniak Adam – 67
- Z**
- Zachwieja Władysław, sierż. – 132
 Zagożdżon Jacek – 10,
 Zakrzewski Edward, ppor. pil. – 93,94
 Zaniewski Piotr, kpr. – 98, 99
 Zdrojewski Czesław – 69
 Zieliński Szczepan – 191
 Ziębiński Józef – 175
- Ż**
- Żak Walerian, kpt. pil. – 90, 92
 Żarski Zdzisław, chor. 220
 Żulikowski Józef, ppor. pil. – 94
 Żwirko Franciszek, por. pil. – 15
 Żyborowski, ppłk – 159



Tadeusz Opieka urodził się w 1948 roku, obok kina w Irenie przy ulicy Warszawskiej, tuż obok drutów dęblińskiego lotniska.

Od zawsze interesował się historią Dębina i okolic.

W 2010 roku opublikował książkę pt. „Twierdza śmierci – Stalag 307”. Intencją autora było uczczenie i przywrócenie godności i człowieczeństwa 80 000 zamordowanych przez Niemców jeńcom sowieckim. Dzięki staraniom m.in. Tadeusza Opieki, członka Towarzystwa Przykaciół Dębina odrestaurowano pomnik tzw. „iglicę” upamiętniający ofiary.

W 2014 roku wydał książkę „Żołnierze niechciani” Książka opisuje powstawanie lewicowego ruchu oporu w okresie okupacji na terenie Dębina, Ryki i okolic. Przedstawia tragiczne losy mieszkańców tych ziem. Dokonuje krytycznej oceny działalności ugrupowań AK i WiN działających na tym obszarze podporządkowanych Marianowi Bernaciakowi „Orlikowi” .

Przedstawia ofiary AK i WiN poniesione w latach 1944–1947 oraz wielokrotnie większe ofiary poniesione w tym okresie przy ruch lewicowy.

Z inicjatywy Tadeusza Opieki, 6 maja 2015 roku przy cmentarzu wojennym Balonna odsłonięto obelisk upamiętniający zagładę Żydów Dęblińskich. Pomysłodawcą i fundatorem był T. Opieka. Kilka miesięcy później 15 października 2015 r., na budynku miejskiej biblioteki przy ulicy Okólnej w Dęblinie odsłonięto tablicę upamiętniającą getto.

W 2017 roku T. Opieka wydał książkę „Groby masowe, cmentarze i miejsca pochówków”. Po ponad półtorarocznych staraniach i uzgodnieniach doprowadził w październiku 2017 roku do odtworzenia dwóch krzyży prawosławnych i obelisku na grobach masowych jeńców sowieckich w pobliżu cmentarza wojennego Balonna w Dęblinie. T Opieka od ponad 15 lat jest aktywnym członkiem TPD. Oprócz wydania i sfinansowania czterech książek o historii i społecznościach Dębina prowadzi ożywioną działalność publicystyczną popularyzującą, historię Dębina w okresie II wojny światowej.

W ostatnich dwóch latach w ponad 60 artykułach zamieszczonych w lokalnym tygodniku „Twój Głos” zaprezentował sylwetki i akcje bojowe kilkudziesięciu bohaterskich żołnierzy ZWZ/AK dęblińskiego podziemia niepodległościowego.