

Po śmierci por. pil. Franciszka Żwirko i inż. Stanisława Wigury, którzy 11 IX 1932 r. zginęli w katastrofie lotniczej w okolicach Cieszyzna, dotychczasowy „Komitet Ufundowania Samolotów dla por. Żwirki i Polskiego Zespołu na Challenge 1934”, przekształcił się w „Centralny Komitet Fundacji ku Czci ś.p. por. Żwirki i ś.p. inż. Wigury przy Zarządzie Głównym LOPP i Aeroklubie Rzeczypospolitej Polski”. W lutym 1935 r. Sukces Polski w Challenge’u 1934 r. – zgodnie z regulaminem – przyznawał Aeroklubowi RP prawo zorganizowania następnych zawodów w 1936 r. Jednak w 1935 r. Aeroklub Polski zrezygnował z udziału w kolejnych zawodach „Challenge International des Avions de Tourisme” (Międzynarodo-



Plac Unii Lubelskiej w Warszawie z Pomnikiem Lotnika i hasłem „Uczmy się latać”



Znak LOPP

szkół lotniczych Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Pracownicy Komunalnych Kas Oszczędności (ККО) zobowiązali się do sfinansowania zakupu terenu, budo-

dowe Zawody Samolotów Turystycznych Challenge) oraz z ich organizacji. Rezygnacja ta spowodowała, że Centralny Komitet Fundacji postanowił przekazać zadeklarowane sumy na cele rozbudowy lotnictwa. Najpilniejszym zadaniem była intensyfikacja szkolenia pilotów wszystkich kategorii, zaś dotychczasowe hasło „Budujemy samoloty na Challenge” zastąpiło „Dajmy samoloty naszej młodzieży, uczmy się sami latać” (w wersji skróconej – „Uczmy się latać”)¹.

W ramach tej akcji podjęto prace m. in. nad utworzeniem nowych

1

¹ Por. Zygmunt Kozak, Działalność „Komitetu Żwirki i Wigury”, Biuletyn Wojskowej Służby Archiwalnej, Nr 22 z 1999 r.

wy lotniska, a także szkoły pilotów, hangarów, warsztatów, budynków administracyjnych oraz do nabycia 13 samolotów. Na ten cel zebrali 730 tys. zł². Przewidywany koszt miał wynieść około 1 miliona złotych. Szkoła zatem słusznie nosiła nazwę ufundowanej przez pracowników KKO. Oprócz nich, ciężar sfinansowania budowy szkoły pilotów w Świdniku spoczął również na społeczeństwie Lubelszczyzny i Podlasia. Banki natomiast otrzymały od ministra Kwiatkowskiego zakaz składania datków na LOPP³.

2

W styczniu 1937 r. gen. pil. Rayski stwierdził, że najodpowiedniejszym miejscem budowy lotniska byłyby Lublin, który został wymieniony w sprawozdaniu z działalności LOPP za rok 1937⁴. Być może o wyborze miejsca pod lotnisko zadecydował sentyment gen. Leona Berbeckiego, prezesa Zarządu Głównego LOPP, który urodził



Mapa Lotniska RP z 1938 r.
z zaznaczonym lotniskiem Świdnik⁵

się w Lublinie na Kalinowszczyźnie. Na lokalizację szkoły wybrano teren sąsiadujący ze świdnickim lasem. W 1937 r. kupiono od Zgromadzenia Sióstr Miłosierdzia św. Wincentego a Paulo (Szarytki) 146 ha gruntów⁶. I już jesienią tego roku rozpoczęto budowę szkoły Pilotów Cywilnych LOPP im. Marszałka Śmigłego-Rydza⁶. Wyznaczone na kupionym obszarze lotnisko miało w 1939 r. wymiary 800 x 750 m⁷. Niwelację terenu wykonała ludność wołyńskich wsi specjalizująca się w tego typu pracach. Rozpoczęto budowę zabudowań i urządzeń szkolnych – kierownictwo budowy sprawował inż. Jarosz.

W powstanie i wyposażenie szkoły zaangażowało się całe województwo, którego wojewoda Jerzy Albin de Tramecourt był przecież również prezesem Lubelskiego Okręgu Wojewódzkiego LOPP. Społeczeństwo Lubelszczyzny postanowiło ufundować dla

² Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP, Skrzydłata Polska, czerwiec 1939, s. 173.

³ Vide Pamiętniki generała broni Leona Berbeckiego, Wydawnictwo „Słask”, Katowice 1959, s. 222.

⁴ Zygmunt Kozak, *op. cit.*

⁵ Piętnastolecie LOPP, praca zbiorowa, Wydawnictwo Zarządu Głównego Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Warszawa 1938, s. 185.

⁶ *Ibidem.*

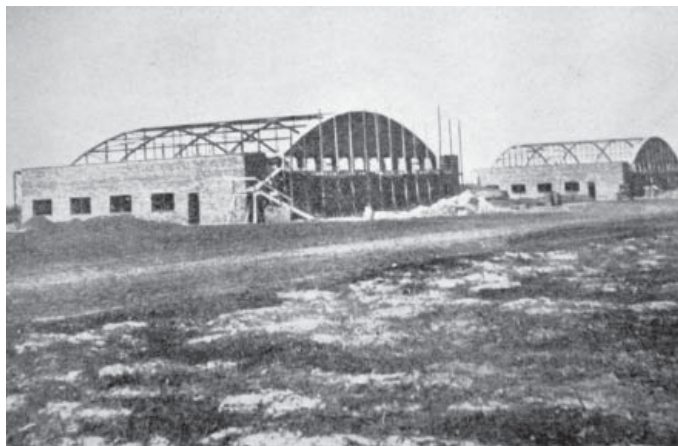
⁷ Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP, Skrzydłata Polska, czerwiec 1939, s. 173.

⁸ Piętnastolecie LOPP, *op. cit.*, s. 139.

szkoły za kwotę 100 000 zł⁹, „Eskadrę Samolotów Ziemi Lubelskiej i Podlaskiej”, złożoną z samolotów szkolnych i treningowych.

W tym celu, od 1937 r., prowadzone były zbiórki funduszy i jak informowała prasa, „w wyniku tej ofiarności w pierwszych 3 miesiącach zbiórki zebrano około 20.000. – zł., co pozwoliło Zarządowi Okręgu (LOPP – przyp. PRJ) zamówić samoloty dla Szkoły”¹⁰.

10 IV 1938 r. w Lublinie odbył się zjazd 40 delegatów pracowników KKO z całej Polski, którzy obradowali nad sprawą dalszej ofiarności pracowników KKO na cele związane ze Szkołą Pilotów LOPP im. Marszałka E. Śmigłego-Rydza. Dzięki nim powstał, a specjalne życzenie marszałka Śmigłego-Rydza¹¹, Komitet Fundacji Szkoły Pilotów LOPP w Lublinie budowanej w Świdniku. W obradach wziął



Budowa hangarów¹²

udział były wiceminister Dolanowski, prezes KKO, przedstawiciele Zarządu Głównego LOPP oraz Komitetu Żwirki i Wigury z mjr. Stanisławem Skarżyńskim i mjr. A. Wojdygą. Po zakończeniu rozmów, uczestnicy udali się autobusem do Świdnika, by zobaczyć budowę szkoły.

Wczesną wiosną 1938 r. przystąpiono do wykończenia, zmontowanych jesienią 1937 r., dwóch han-

garów i budowy gmachu administracyjnego.

Pomimo tego, że do wybudowania pozostał internat i schron przeciwlotniczo-gazowy, pod koniec czerwca 1938 r. szkoła rozpoczęła normalną pracę, a jesienią zorganizowano pierwszy turnus szkolenia – w pilotażu silnikowym¹³. Uczniami tego kursu byli m.in. Jan Książczyk i Jerzy Pawlak. Lotnisko wykorzystywane było również przez członków

⁹ *Ibidem*, s. 186.

¹⁰ 448 tys. zł. po stronie wpływów przewiduje budżet LOPP na r. 1938, Głos Lubelski, 29 kwietnia 1938 r., s. 5.

¹¹ Por. Budowa szkoły pilotów LOPP w Świdniku, Głos Lubelski, 10 kwietnia 1938 r., s. 7.

¹² Zdjęcie to, opatrzone podpisem: „Szkoła Pilotów im. Marszałka Śmigłego-Rydza pod Lublinem w budowie”, zamieszczone zostało w publikacji Piętnastolecie LOPP, *op. cit.*, s. 54.

¹³ Budowa szkoły pilotów LOPP w Świdniku, *op. cit.*

Aeroklubu Lubelskiego do skoków spadochronowych – instruktorem spadochronowym był Antoni Grabowski.

W lutym 1939 r. rozegrano tu VI Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze. Udział w nich wzięło dwadzieścia zakwalifikowanych załóg i dwie uczestniczące

4

poza konkursem. Warunki pogodowe były bardzo trudne. W zawodach uczestniczył, jako obserwator w załodze Aeroklubu Wileńskiego, Tadeusz Góra – zdobywca Medalu Lilienthala w 1938 r. za rekordowy przelot szybowcem na trasie Bezmiechowa-Soleczniki Małe¹⁴. Zwyciężyła jednak załoga Aeroklubu Krakowskiego, Józef Rojek i Juliusz Klein, startująca na samolocie RWD-8. W kwietniu 1939 r. odbyła się uroczystość poświęcenia i przekazania Szkole Pilotów LOPP samolotu RWD, nazwanego „Wilga”, ufundowanego przez mieszkańców powiatu garwolińskiego.

Ważnym wydarzeniem dla całego regionu okazała się uroczystość otwarcia i poświęcenia, powstałej w niespeł-



Poświęcenia samolotu „Wilga” dokonuje ks. Marian Juszczyk

ficznej¹⁵. Uroczystość ta odbyła się w niedzielę, 4 czerwca 1939 r., pierwszego dnia obchodów „Dni Lublina, Zamościa i Lubelszczyzny”. Początek uroczystości wyznaczono na godz. 10, ale już dużo wcześniej gromady ludzi podążyły na lotnisko: furmankami, rowerami, motocyklami, samochodami i specjalnymi pociągami.

Uroczystość zgromadziła ok. 10 tys. osób. Uczestniczyli w niej m. in. minister komunikacji płk Juliusz Ulrych, wiceministrowie Władysław Korsak i Piasecki, jako delegaci Prezydenta RP gen. Kazimierz Piotr Schally i mjr Józef Hartman, wojewoda Jerzy de Tramecourt, dowódca OK 2 gen. bryg. Mieczysław Smorawiński, prezydent Lu-

na 2 lata, Szkoły Pilotów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz nadania jej imienia Marszałka Edwarda Śmigłego-Rydza. O randze zdarzenia zdecydowały nazwiska uczestników oraz fakt odnotowania go w licznych artykułach prasowych i uwiecznienia na filmie, w „Tygodniku Dźwiękowym” Polskiej Agencji Telegra-

¹⁴ Por. Tadeusz Chwałczycki, Skrzydła na nartach, Oficyna Wydawnicza Echo, s. 54-56.

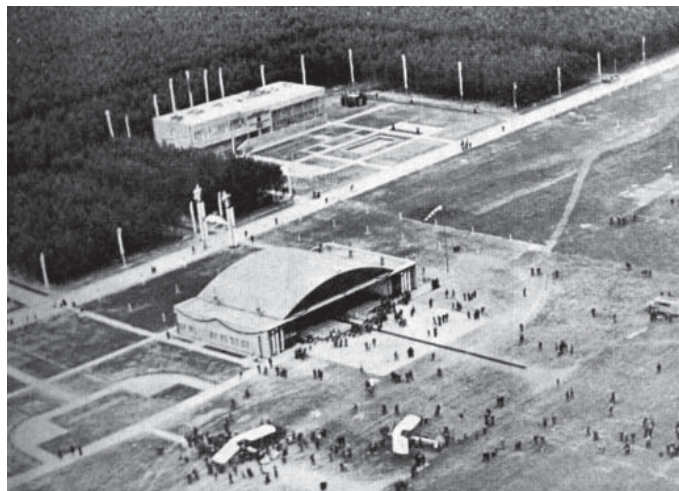
¹⁵ „Tygodnik Dźwiękowy” Polskiej Agencji Telegraficznej PAT nr 1939/5.

blina Bolesław Liszkowski, starostowie powiatów Lubelszczyzny, wielu włościan z okolic Świdnika, delegacja Związku Nauczycielstwa Polskiego z prezesem Zygmuntem Nowickim, 1500 przedstawicieli Komunalnych Kas Oszczędności – fundatorów szkoły oraz Naczelnny Wódz Armii Polskiej Marszałek Edwarda Śmigły-Rydz, którego powitano hymnem państwowym i żywiolową owacją.

Marszałka powitał wojewoda, a raport marszałkowi złożył komendant szkoły kpt. pil. Adam Prodan.

Przy dźwiękach marsza generalskiego marszałek przeszedł przed frontonem wojska, kompanią honorową i sztandarem lubelskiego pułku piechoty oraz orkiestrą dętą ustawionymi obok hangaru.

W hangarze tym między dwoma samolotami ustawiono ołtarz polowy, przy którym Mszę świętą celebrował ks.



Widok na lotnisko w Świdniku w dniu otwarcia szkoły pilotów¹⁶

Rektor Infułat Kruszyński. Msza św. zakończona została odśpiewaniem hymnu „Boże, coś Polskę”, po czym ks. Rektor dokonał poświęcenia hangarów i szkoły.

Następnie głos zabrał przewodniczący komitetu zbiórki funduszy na budowę szkoły Franciszek Świdorski, prezes związku pracowników KKO. Podkreślił „gotowość pracowników KKO do najdalej idących ofiar na rzecz za-

5

pewnienia Polsce pełnego potencjału wojennego, czego widomym znakiem jest właśnie Szkoła Lotnicza w Świdniku”¹⁷, przypomniał, że pracownicy 350 komitetów KKO, w odpowiedzi na apel naczelnego wodza, pomimo przeciętnych zarobków na poziomie 200 zł miesięcznie, zebrali odpowiednią kwotę na budowę szkoły pilotów w Świdniku.

Kolejnym prelegentem był prezes Zarządu Głównego LOPP gen. broni Leon Berbecki, który podziękował mar-

¹⁶ Fotografia ta zamieszczona została w książce Witolda Rychtera, Skrzydlate wspomnienia, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1980, s. 323.

¹⁷ Marsz. Rydz-Śmigły w Lublinie. Poświęcenie Szkoły Lotniczej w Świdniku, Głos Lubelski, 5 czerwca 1939 r., s. 1.

szałkowi za wyrażenie zgody na nadanie szkole jego imienia: „Wodzu Naczelnym! Przed trzema laty wskazałeś całemu narodowi największy wspólny cel dla wszystkich wysiłków każdego obywatela: obronę państwa. Wskazałeś metodę i sposób działania: «Każdy dobry obywatel Polski powinien ująć za jedno z ogniw łańcucha

6 i ciągnąć Polskę wzwyż, choćby w krzyżach trzeszczało».

(...) Dwumilionowa rzesza społeczeństwa, zorganizowana w Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ujęła na Twój, Wodzu, rozkaz jedno z ogniw łańcucha (...) W około stu niższych szkołach, w 20-tu szkołach średnich i 5-ciu szkołach wyższych szybownictwa odbywa młodzież rodzaj przeszkolenia lotniczego i następnie po skrupulatnej eliminacji pod nadzorem wojskowych władz lotniczych przechodzi młodzież przedpoborowa do jednej z pięciu szkół pilotów LOPP, które mogą rocznie dać wojsku około tysiąca pilotów przedpoborowych.



Z kordzikiem komendant szkoły kpt. pil. Adam Prodan

Ofiarny odłam społeczeństwa polskiego – pracownicy i zarządy Komunalnych Kas Oszczędności – podjęli inicjatywę zbudowania i wyposażenia na najpiękniejszym z 40-tu lotnisk, ufundowanych przez LOPP, szkoły pilotów LOPP w Świdniku pod Lublinem, której łaskawie zezwoliłeś nadać Twe imię.

(...) szkoła w Świdniku

przechodzi od jesieni do wyższego typu szkół lotniczych (...) Kierownicy i instruktorzy szkół pilotów LOPP są wyznaczani przez dowództwo lotnictwa i dają pełną gwarancję programowego i celowego szkolenia. (...)

Wodzu Naczelnym, składam Ci najserdeczniejsze i posłuszne dzięki za pozwolenie współdziałania w wielkiej misji dziejowej budowania silnej mocarstwowej Polski.

Wódz Naczelnym Marszałek Edward Śmigły-Rydz niech żyje¹⁸.

Następnie przemówił Naczelnym Wódz. Podziękował wszystkim, którzy przyczynili się do powstania szkoły, a dziękując za nadanie Szkole Pilotów LOPP jego imienia, po-

¹⁸ Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP, Skrzydłata Polska, czerwiec 1939, s. 174.

wiedział: „Z całego serca dziękuję wszystkim tym, którzy przyczynili się w sposób ofiarny i w tak niejednokrotnie duże trudności wywołującym życiu codziennym, do powstania tej szkoły pilotów. (...) Mury te stanęły na fundamencie wysiłku ofiarnego, na datkach i ofiarności pracowników kas komunalnych. (...) Równocześnie zwracała się tu ich serdeczna myśl i ku tej szkole, ku powstającemu dziełu biło gorące patriotyczne serce polskie. Ofiarny grosz zmienił się w element siły materialnej, która tu zostaje i będzie służyła Ojczyźnie. Serdeczna myśl i polskie serce również tu zostaną jako walor moralny. Będzie on stale towarzyszył wszystkim lotnikom, uczącym się tutaj, zdobywającym swe sprawności lotnicze w czasie pokoju i będzie również (...) wśród chmur zwycięstw. Zwycięstw w boju. Niechaj to piękne dzieło, które tu powstało, będzie przykładem mądrej, przewidującej, obywatelskiej



Marszałek Śmigły-Rydz przechodzi przed frontem kompanii honorowej

myśli państwowej i przykładem twardej, silnej woli, która umie swe zamierzenia realizować¹⁹.

Po wygłoszeniu przemówienia marszałek wraz ze świtą przeszedł na lotnisko, gdzie odbyło się przekazanie 2 samolotów: jeden ufundowany został przez Związek Ziemian, a drugi przez Związek Nauczycielstwa Polskiego²⁰. Natomiast młodzież szkół średnich przekazała 3 ciężkie karabiny maszynowe Browning wz. 30.

7

Jeden z uczniów wygłosił piękne przemówienie, marszałek zaś podziękował młodzieży, wyrażając radość, że „biją w jej piersiach rycerskie serca”²¹.

Uroczystość zakończyły pokazy lotnicze: akrobacje, przelot eskadry bojowej w kluczu i czwórkami oraz skoki spadochronowe.

Marszałek Rydz zwiedził budynki szkoły pilotów i po śniadaniu w szkole udał się do Lublina na inne uroczysto-

¹⁹ Wielki dzień Lublina, Wiarus – organ podoficerów wojska lądowego i marynarki wojennej, nr 24/1939, s. 767.

²⁰ Do zakupienia samolotu związek zobowiązał się w maju 1937 r., kiedy nastąpiło rozliczenie z LOPP składek wnoszonych przez jego członków. Był to samolot RWD 8a z napisem „Ufundowany przez Związek Nauczycielstwa Polskiego” – *vide* Skrzydlaty dar od nauczycieli w: Głos Nauczycielski, 1939 r.

²¹ Marsz. Rydz-Śmigły w Lublinie. Poświęcenie Szkoły Lotniczej w Świdniku, *op. cit.*

ści. Pozostający w Świdniku goście mieli okazję zobaczyć szkołę i jej otoczenie oraz podziwiać przekazane szkole trzynaście samolotów. Były to polskie konstrukcje RWD-8 (m. in. „Wilga” przekazana przez ludność powiatu garwolińskiego 16 IV 1939 r. oraz „Wawrzyniak”), RWD-13 oraz RWD-17 (SP-BOC, nr fabr. 271, zbudowany w 1938 r. o wdzięcznej nazwie „Granatowy żołnierz”).

8

Na lotnisku w Świdniku znajdował się też od końca 1938 r. samolot „Bellanca” – Warszawa, na którym bracia Bolesław i Józef Adamowiczowie przelecieli z USA przez Atlantyk, lądując 29 VI 1934 r. we Francji, a 2 VII 1934 r. w Warszawie. Samolot, jako historyczny eksponat, został odkupiony przez LOPP. Samolot ten został zniszczony pod-



Msza św. w hangarze. Klęczy marsz. Śmigły-Rydz. Obok ołtarza samolot RWD-13 w wersji sanitarnej. Fot. Jan Ryś



Przemawia gen. L. Berbecki. Obok samolot RWD-13 w klasycznym czerwonym malowaniu z białymi strzałami. Fot. Jan Ryś

czas bombardowania lotniska 9 IX 1939 r.²².

Szkołę Pilotów LOPP w Świdniku wybudowano w niepotykanym wówczas tempie wg najnowszych wymogów technicznych. „Na skraju zagajników świdnickich, prawie w lesie”²³ powstał, wywierający ogromne wrażenie na oglądających, kompleks gmachów.

Na frontonie szkoły umieszczony był znak LOPP oraz napis:

IMIENIA MARSZAŁKA
EDWARDA ŚMIGŁEGO RYDZA
SZKOŁA PILOTÓW L.O.P.P.
FUNDACJA PRACOWNIKÓW
KKO
W POLSCIE

Oprócz głównego budynku szkoleniowego z częścią hotelową (po prawej stronie),

²² Jerzy Pawlak, *Płonące bazy – wrzesień 1939*, Retro-Art, Warszawa 2004, s. 49.

²³ Marsz. Rydz-Śmigły w Lublinie. Poświęcenie Szkoły Lotniczej w Świdniku, *op. cit.*

na infrastrukturę składały się 2 hangary, basen przeciwpożarowy (służący również do kąpeli) oraz stacja paliw (podziemne zbiorniki paliwa i urządzenia do jego tankowania). Była to w ówczesnej Polsce największa i najlepiej wyposażona szkoła lotnicza tego typu, odznaczała się „*b. estetycznym, europejskim wyglądem*”²⁴.

Kadrę szkoły tworzyli: komendant szkoły kpt. pil.

Adam Prodan, szef pilotów kpt. Stanisław Śledziejewski, instruktorzy szkolenia lotniczego por. Roman Nartowicz, Jan Krawczyk, Olejniczak, ppor. Wiesław Kawczyński oraz Radzik, kierownik techniczny por. Piasecki. Szkolenia ogólnowojskowe prowadził sierż. Słowik.

Otwarcie lotniska w Świdniku odciążyło inne lubelskie lotniska – wcześniej w Lublinie z powodu przeciążenia wprowadzony został nawet zakaz lądowania samolotów, a LOPP i Aeroklub Lubelski nie były w stanie szkolić wszystkich chętnych kandydatów na pilotów i spadochroniarzy. Po otwarciu szkoły pilotów do Świdnika przeprowadził się



Młodzież szkolna przekazuje karabiny maszynowe na ręce marsz. Śmigłego-Rydza. Fot. Jan Ryś

Aeroklub Lubelski, mając tutaj swoją siedzibę aż do 1952 r., gdy rozpoczęto budowę wsk.

W ostatnich dniach pokoju na lotnisku wykopano rowy przeciwlotnicze. Lotnisko nadal funkcjonowało. Wspomina to Lesław M. Bartelski w „Genealogii ocalonych, Szkice o latach 1939-1944”, opisując charakterystyczne wydarzenie. „Pewnego dnia listonosz wręczył mi kopertę zaadresowaną znajomym charakterem

pisma, nie mogłem opanować drżenia rąk, gdy przedzieriałem ją ostrym ruchem. Stempel pocztowy nosił nadruk Świdnika koło Lublina. Brat w oszczędnych słowach donosił, że wszystko w porządku, i prosił, żeby się o niego nie martwić, gdyż wojny nie będzie. Przebywał na P. W. lotniczym i odbył już pierwsze loty. Nalegał, aby mu czym prędzej przesłać rękawiczki, bo „w górze piekielnie zimno”. Dusiło mnie, gdy czytałem te zdania, dusiło ze wzruszenia, pierwsza wiadomość po dwóch miesiącach, wiadomość jakby z innego świata. Spojrzałem jeszcze raz na stempel, data była odbita aż nadto wyraźnie: 31 sierpnia 1939. List nie podawał jednak,

²⁴ Otwarcie dwóch nowych szkół pilotażu LOPP, Skrzydłata Polska, czerwiec 1939, s. 173.

co dalej się stało z siedemnastoletnim maturzystą, przeciwnie – gmatwał jeszcze bardziej wszelkie przypuszczenia. Ale stanowił, zarazem pewien dowód, podawał bowiem konkrety”.

2 września 1939 r. komendant Policji Państwowej powiatu lubelskiego napisał w raporcie do starosty lubelskiego: „Donoszę, że w dniu 2 września o g. 8:30 był nalot samolotów niemieckich na lotnisko w Świdniku. Skutki nalotu: 6 osób zabitych z czego 2 wojskowych, 3 cywilnych zatrudnionych przy pracy i 1 kobieta pracująca obok lotniska, 9 osób rannych, hangar uszkodzony i nowo budowany budynek na lotnisku. W lesie spadło ok. 100 bomb. W kolonii Francyszków upadło 50 bomb, 5 niewypałów. Strat w ludności nie było. Biuro kolejowe nie uszkodzone. Linia telefoniczna pomiędzy Świdnikiem, a Lublinem przerwana. Prowadzi się wywiady w kierunku ustalenia tożsamości osób zabitych”.



Składanie meldunku przez młodzież szkolną. Minister Władysław Korsak (trzeci od lewej), generał Leon Berbecki (piąty od lewej), marszałek Edward Śmigły- Rydz (szósty od lewej), wojewoda Jerzy de Tramecourt (siódmy od lewej), Juliusz Ulrych (dziesiąty od lewej, z ręką na klapie marynarki). Fot. Jan Ryś

Z materiałów niemieckich wynika, że lotnisko w Świdniku było celem ataków samolotów Luftwaffe przez dwie soboty: 2 września i 8 września 1939 r.²⁵.

2 IX celem niemieckiego bombardowania stała się Lubelska Wytwórnia Samolotów. Część samolotów bombardujących Lublin zrzuciła ładunek bomb nad lotniskiem w Świdniku. Zginęło 3 żołnierzy, a kilkunastu zostało rannych – wszyscy byli żołnierzami-rezerwistami Bazy Lotniczej nr

3 z Poznania. Decyzją komendanta szkoły, kpt pil. Adama Prodana, rannych przewieziono konnymi furmankami do Kazimierzówki i ulokowano w szpitaliku szarytek. Kilku poszkodowanych zmarło i zostali pochowani bezimiennie na cmentarzu parafialnym. Żołnierzy zabitych na lotnisku zabrała karetka z Wojskowego Szpitala Okręgowego nr 2 w Lublinie²⁶. Podczas tego pierwszego bombardowania zniszczono jeden samolot RWD-8.

²⁵ Marius Emmerling, Luftwaffe nad Polską 1939, cz. II Kampfflieger, Armagedon, Gdynia 2005, ss. 53, 54, 183.

²⁶ Jerzy Pawlak, *op. cit.*, s. 45.

Z polskich publikacji dowiadujemy się, że bomby spadły na lotnisko w Świdniku również 7 i 9 września.

9 IX trzynaście niemieckich samolotów zbombardowało pole wzlotów, hangar, szkołę pilotów i pobliski las. Po zrzuconiu bomb, ostrzelano z niskiego lotu samoloty, stojące na obrzeżu lotniska, zapalając je i niszcząc. Spalone zostały dwa samoloty PZL. 23 Karaś i jeden LWS-4 Żubr oraz prawdopodobnie jeden PZL. 37 Łoś i siedem samolotów RWD-8, a kilka zostało uszkodzonych²⁷. Ponadto, podczas bombardowania lotniska, zginęło ośmiu żołnierzy, a trzynastu rannych odwieziono do Kazimierzówki. Należeli oni do eskadry zapasowej nr 3 i kompanii portowej. Sołtys w Świdniku zajął się pogrzebem zabitych²⁸.

W swoich wspomnieniach Ryszard Kręglicki, mieszkający wówczas z rodzicami i rodzeństwem w gospodarstwie położonym w pobliżu lotniska, zapisał: „Na błękitnym sło-



Od lewej: Jerzy de Tramecourt, kapitan kawalerii, za nim zasłużony generał Schally, marszałek Śmigły- Rydz, generał Berbecki (trzeci na prawo od Rydza), za nim na prawo minister Ulrych, dalej minister Korsak

necznym niebie pojawiają się niemieckie samoloty. Spadają bomby na pracujących w polu ludzi, są zabici. Strach ogarnia naszą rodzinę, sąsiadów, a szczególnie nas, dzieci. (...) we wrześniu 1939 roku, naloty niemieckich bombowców sieją strach. Są one częste, szczególnie niebezpieczne nocą, obawiamy się bowiem bombardowania lotniska, a być może naszego gospodarstwa, bo dom mieszkalny i budynki gospodarskie pokryte są błyszczącą ocynkowaną blachą

11

i mogą stanowić też cel bombardowania. Pamiętam takie noce, gdy wyrwany ze snu uciekałem z całą rodziną w pole jak najdalej od naszego gospodarstwa. (...) Do szkoły [w Świdniku Małym – przyp. PRJ] nie chodzimy, jest nieczynna. Szosą biegnącą koło naszego gospodarstwa na wschód od Lublina ucieka masa ludzi, zmęczonych, spragnionych, głodnych. Uciekają przed nawałą niemiecką. Szukają odpoczynku w naszym gospodarstwie. W miarę możliwości

²⁷ Adam Glass, Wrześniowe straty 1939-Polskie samoloty, cz. I, Mirage Hobby 2001, s. 69.

²⁸ Jerzy Pawlak, *op. cit.*, s. 54.

moi rodzice udzielają pomocy rodakom. Ludzie uciekają głównie pieszo, a także konnymi pojazdami, samochodami, wśród nich widać tabory wojskowe, żołnierzy na koniach. Panuje ogólny bałagan i strach przed niemieckimi samolotami, atakującymi uchodźców seriami z karabinów maszynowych²⁹.

12 Z raportu policji z 4 września 1939 r. dowiadujemy się, że „o godz. 16:30 w kolonii Franciszków zatrzymany został przez patrol w Mełgwii

Karol Gryc syn Jerzego i Katarzyny ur. 16 stycznia 1883 r. w miejscowości Żyżlice powiat Cieszyn, wyznania ewangelickiego – zamieszkały w Cieszynie, podejrzany o szpiegostwo. Zatrzymany posiadał przy sobie dwie mapy Lublina, w notesie naszkicowany plan lotniska w Świdniku, 4 odcinki meldunkowe in blanco z pieczęciami Cieszyn. W dniu 28 sierpnia 1939 r. przybył do Adampola, gdzie zamieszkał bez zameldowania się. Wymieniony odprowadzony został do



Uczestnicy uroczystości otwarcia przed budynkiem szkoły oglądają pokaz lotniczy. Widoczni m.in. marszałek Edward Śmigły-Rydz (trzeci z prawej), generał Leon Berbecki (drugi z prawej), gen. Janusz Głuchowski (drugi z lewej)

placówki oficerskiej w Lublinie, gdzie został zatrzymany. Dowodzący pozostały w placówce”.

Od 3 września 1939 r. na świdnickim lotnisku zorganizowany był oddział lotnictwa, utworzony przez pilotów ewakuowanych z poznańskiej Bazy nr 3. Zgodnie z ówczesnymi zarządzeniami, z chwilą wybuchu wojny pułki lotnicze przedstawiały istnieć i zamieniały się w bazy. Zadaniem oddziału było dalsze szkolenie pilotów, a następnie kierowanie ich do dywizjonów myśliwskich oraz

w miarę możliwości wykonywanie zadań bojowych.

Do Świdnika trafiła część eskadry zapasowej oraz szkolnej i treningowej. Tutaj kpt. pil. Tadeusz Czołowski i kpt. piI. Jerzy Orzechowski podjęli się zorganizowania klucza rozpoznawczego, w oparciu o samoloty PZL-23 B Karaś, PWS-26 i Lublin R-XIII oraz klucza myśliwskiego, dysponując nieuzbrojonymi samolotami PZL-11c. Klucz rozpoznawczy pod dowództwem kpt. Czołowskiego wykonywał loty rozpoznawcze, głównie

²⁹ Ryszard Kregliński, *Moje szkolne lata*, w: *Wspomnienia słuchaczy Towarzystwa Warszawskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku im. Fryderyka Chopina w Warszawie*.

³⁰ *Ibidem*, s. 47.

dla potrzeb organizującej się Armii „Lublin” i obrony rejonu środkowej Wisły³⁰. Tak pierwsze dni Oddziału Lotnictwa Myśliwskiego Bazy nr 3 w Świdniku opisał w swoich pamiętnikach kpt. pil. Jerzy Orzechowski: „Wieczorem 5 września zaczęły nadchodzić pierwsze transporty poznańskiej bazy. Ludzie byli zmęczeni i niewyspani. Opowiadali, że wielokrotnie byli atakowani przez niemieckie lotnictwo na trasie przejazdu. Jednak niezależnie od zmęczenia trzeba było wyładować sprzęt przed świtem, więc wszyscy – niezależnie od posiadanego stopnia i funkcji – zabraliśmy się do pracy. W składzie personelu znalazło się 10 pilotów, których natychmiast wcieliłem do swojej eskadry. Byli to w większości oficerowie i podchorążowie rezerwy, skierowani po mobilizacji do pułku, dla których po prostu zabrakło samolotów w jednostkach bo-



Budynek szkoły pilotów – widok od strony zachodniej



Kadra i kursanci szkoły pilotów. Siedzi w mundurze komendant szkoły kpt. A. Prodan

kwaterujący na lotnisku w Świdniku wyruszył do Łucka. W związku z tym Jerzy Orzechowski otrzymał rozkaz zlikwidowania eskadry i odesłania samolotów wraz z pilotami jako

jowych. Dysponowałem 4 samolotami, więc od 6 września rozpoczęliśmy loty rozpoznawcze w rejonie przyfrontowe z zadaniem obserwowania ruchów wojsk nieprzyjaciela. Pozornie były to loty bezpieczne, ale tylko pozornie. Strzelali do nas bowiem nie tylko Niemcy, ale także polskie jednostki, które nie znały sylwetek samolotów”.

6 września Doświadczalne Warsztaty Lotnicze w Warszawie ewakuowały znajdujące się w wytwórni samoloty sportowe (m. in. najnowsze samoloty RDW-8 i RWD-13) przez Świdnik do Stanisławowa, a stamtąd 14 września do Bukaresztu³¹.

9 września, zgodnie z rozkazem gen. Regulskiego, o godz. 4:30, personel Bazy nr 3,

³¹ Za Andrzej Glass, Ewakuacja polskich samolotów cywilnych do Rumunii.

uzupełnienie jednostek frontowych. 10 września na odprawie w DOK Lublin zapadła decyzja, że baza ma wyruszyć w nocy z 10/11 września 1939 r. Stan bazy w tym czasie wynosił około 400 żołnierzy i oficerów, w tej liczbie było około 30 pilotów. Lotnisko w Świdniku zostało zbombardowane przez Niemców 11 września, ale samoloty eskadry ocalały dzięki rozproszeniu i zamaskowaniu ich poza terenem lotniska. Zabrała je Brygada Pościgowa, która od kilku dni bazowała na lubelskim węźle lotnisk.

„Po około miesiącu wkraczają już żołnierze niemieccy, wzbudzający strach, uzbrojeni po zęby, w hełmach, na motocyklach lub w samochodach. Zajmują budynek szkolny na koszarach wojskowych, więc do szkoły nie chodzimy. Nadchodzi zima – mroźna i śnieżna. Niemcy rekwirują płody rolne i inwentarz. Wyznaczają dla każdego rolnika wysoki kon-



Zajęcia w szkole pilotów



W hangarze, pierwszy z lewej kpt. A. Prodan

tyngent dostaw zboża i zwierząt hodowlanych. Żyjemy w ciągłym strachu. W naszym domu pojawiają się różni nieznanymi mi mężczyźni, rozmawiają o organizowaniu ruchu oporu przeciw okupantowi. Jestem ciekawym obserwatorem życia w warunkach okupacji. Mija rok od wybuchu wojny. We wrześniu 1940 roku kierownik szkoły, Roman Grega, organizuje nauczanie dzieci. Wyrzucone ze szkoły ławki zostały przeniesione do gospodarstw wiejskich, powstawiając w rozmaitych pomieszczeniach, głównie w stodołach. Nauka odbywa się w różnych miejscach w wiosce odległej od mojego domu około trzech kilometrów. Nauczyciele są wspaniali, uczą nas według programu przedwojennego. Chodzę do szkoły razem z moim starszym o dwa lata bratem i siostrą starszą o pięć lat. Po lekcjach pomagamy rodzicom w pracy w gospodarstwie rolnym.

W domu ciągle panuje obawa o starszą siostrę i brata (mają po osiemnaście i dwadzieścia lat), żeby nie wysłano ich na roboty do Niemiec, gdyż ciągle kogoś ze wsi wywożą. Mojemu starszemu rodzeństwu udaje się znaleźć pracę w Lublinie, co chroni ich przed wywózką na roboty.

Mija drugi rok okupacji niemieckiej. Blisko naszego gospodarstwa Niemcy stawiają drewniane baraki, przeznaczone na koszary dla jednostki wojskowej Wehrmachtu. Żołnierze niemieccy chodzą po gospodarstwach i rekwirują żywność, szczególnie jajka. Wyznaczają też, oprócz kontyngentu na dostawę zbóż i zwierząt, kontyngent na owoce i suszone liście malin. My jako dzieci musimy te liście zrywać i suszyć.

Przed rozpoczęciem wojny ze Związkiem Sowieckim Niemcy uruchamiają lotnisko w Świdniku, skąd będą dokonywać nalotów na tereny dotychczasowego sojusznika, a teraz już wroga³².



Pilot Stanisław Lisik na lotnisku w Świdniku,
28 VIII 1939 r.

Zniszczone podczas kampanii wrześniowej i zajęte przez Niemców lotniska polskie w niedługim czasie zostały odbudowane i zaczęły być wykorzystywane przez Luftwaffe. 1 stycznia 1940 roku lotnisko Irena w Dęblinie stało się siedzibą szkoły pilotażu Flugzeugführerschule A/B 21. Stacjonował tu pułk szkoleniowy Flieger-Ausbildungs-Regiment 21 (FAR 21). Jednym z lotnisk szkoleniowych tej jednostki stało się właśnie lotnisko w Świdniku. Szkolenie 15

W czerwcu 1941 r. Kampfgeschwader 54 (KG 54) „Totenkopf” 54. stacjonował w miejscowości Izbic-

ko na Opolszczyźnie. Sztab pułku oraz dwa dywizjony w liczbie ponad 70 samolotów Junkers Ju-88 oczekiwały w

³² Ryszard Kręgliński, *op. cit.*

stanie pogotowia na kolejne zadania. Jednostki szkoleniowe pułku oraz jednostki uzupełnień stacjonowały w tym czasie w Lagerlechfeld, w okolicach Augsburga. Rozpoczęty 17 czerwca przerzut samolotów na lotnisko w Świdniku zakończył się następnego dnia. Zdecydowaną większość stanowiły bombowce Ju-88 A5.

Uczestnik tamtych wydarzeń zanotował:

„21 czerwiec 1941

- 16 Przerzut KG 54 ze Stubendorfu (Izbičko) na lotnisko w Świdniku k/Lubli-
na zakończył się 18 czerwca i pułk w składzie 74 Ju88 A-5 (z tego 65 bezpośrednio do użycia) stał w pogotowiu oczekując na kolejne zadania.

Sztab pułku: 3 Ju 88 IV./KG 54 w miejscowości Lagerlechfeld (ze szkoleniem i uzupełnieniami)

I./KG 54: 36 Ju 88

II./KG 54: 35 Ju88 Stan z dnia:
(01.04.1941)

6 He 111, 13 Ju 88 A5, 1 Do 17Z.

W sumie: 74 Ju 88 (Trzecia grupa nie wliczona).

Dowództwo: Geschwaderkommodore, Obstlt. Otto Höhne;



Szczątki ofiar poległych podczas bombardowania lotniska znajdują się na świdnickim cmentarzu parafialnym w mogile opatrzonej tabliczką:
„Trzech nieznanych poległych na lotnisku Świdnik 2 IX 1939 r. Cześć ich pamięci”

Kommandeur I./54, Hptm. Richard Linke;

Kommandeur II./54, Maj. Erhart Krafft von Dellmensingen;

Kommandeur IV./54, Hptm. Hans Widmann.

O godz. 21 na rozbiegu uszeregowano dywizyjony. Dowódcy ogłosili »Odezwę Fuhrera do żołnierzy frontu wschodniego«. Wszelkie wątpliwości w tym momencie zostały rozwiane, a żołnierze zdali sobie sprawę z ciężkich zadań, które w najbliższym czasie miały ich czekać. Noc nie przyniosła zbyt wiele snu. Do północy trwały dyskusje na temat przyszłych zadań. Przybyli kurierzy Luftfloty dostarczając rozkazy zadań wraz z opisami celów. W celu zapewnienia panowania w powietrzu i zredukowania zagrożenia nad polem walki, pierwszym celem stały się wroble lotniska w najbliższej okolicy.

22 czerwiec 1941

Jeszcze w trakcie zmroku pomiędzy godziną 2:34, a 3:09 wystartowała na pierwsze zadanie I./54 w liczbie 23 Ju88 przeciwko sowieckim lotniskom Kamień Koszyrski, Kołki i Janówka. Następnie około 3:15 wystartowała II./54 aby

zaatakować lotniska Wielick, Kołki i Luck. Pierwsza grupa zrzuciła w ataku nurkującym 44 bomby SC-250 i 220 bomb SD-50 pomiędzy stojące na lotniskach samoloty. U celu napotkano 3 Rata (I-16 Iszak) i sześć I-153 (Polikarpow), które jednak nie oddały strzału. Wszystkie samoloty wróciły z powrotem do Świdnika bez strat. (...) O 7:50 do trzeciego zadania na start wyszło dwanaście Ju88 z I./54. Z 42 bombami SC-250 i 120 bombami SD-50 wystartowało ponownie przeciwko lotniskom w Janówce i Kołkach. Przy tej okazji z całą pewnością zlikwidowano w Janówce 5 do 6, a w Kołkach około 30 samolotów. W okolicy lotniska Kołki zaatakowały Rata i dwa trafione Ju88 musiały lądować na lotnisku w Świdniku »na brzuchu»³³.

W czasie okupacji niemieckiej na lotnisku powiększono teren pola wlotów i wybudowano pas betonowy oraz urządzono skład bomb. Z tego okresu pochodzą zacho-



Tuż obok znajduje się inna mogiła: „Siedmiu żołnierzy poległych za ojczyznę. Cześć ich pamięci. Adampol 08.09.1939 r.”

Armii Krajowej z maja 1944 r. informował: „Załoga lotniska Świdnik wynosi ok. 1000 osób. Na terenie rejonu I artyleria przeciwlotnicza niemiecka zajęła: na 1 kol. Pra-

wane do XXI w. resztki betonowego pasa startowego. W lesie Rejkowizna zbudowany został magazyn bomb, do którego wiodła boczna kolejowa.

Fakt używania przez Luftwaffe lotniska potwierdzają w swoich wspomnieniach ówcześni mieszkańcy Świdnika, Ryszard Kręglicki i Stefan Kujawski. „Po wybuchu wojny niemiecko-sowieckiej z lotniska w Świdniku startują samoloty i lecą bombardować tereny wroga. Każdego dnia liczymy, ile wystartowało, a ile wróciło. Zdarzają się przypadki „niepełnych” powrotów, co nas bardzo cieszy i daje nadzieję na rychłą klęskę Niemców. Zdarzały się też przypadki rozbicia się samolotu przy lądowaniu na skutek uszkodzonego podwozia”³⁴.

Report wywiadu wojskowego

³³ Radtke, Siegfried. Kampfgeschwader 54: von der Ju 52 zur Me 262 – Eine Chronik nach Kriegstagebüchern, Dokumenten und Berichten 1935-1945 (Munich: Schild Verlag, 1990).

³⁴ Ryszard Kręglicki, *op. cit.*

wiedniki (przy gospodarstwie Samborskiego i Klimka), na 1 kol. Zemborzycka (na odcinku od stacji kolejowej do gospody) i na wsi (koło gospodarstwa Golijanka przy trakcie „Tatarówka”) stanowiska dla swej broni. Poza tym dookoła lotniska Świdnik – na Świdniku Starym, Kazimierzówce, w Janowicach, Krępcu ustawione są reflektory – ilość ich nie ustalona, z wyjątkiem Krępcza.

18

Są tam 2 reflektory (jeden koło szkoły, drugi koło młyna), oba ubezpieczone – 1 ckm i kilkunastu ludzi obsługi”.

W dniach 10-20 lipca 1944 roku front przebiega przez Świdnik. „Niemcy uciekają, z wściekłością strzelają do cywilów. Nam też grozi niebezpieczeństwo. Chowamy się w schronie wykopanym w ziemi około stu dwudziestu metrów od naszego gospodarstwa. Przebywamy tam kilka dni i nocy. Widzimy Niemców płądrujących nasze gospodarstwo. Zabierają dwa konie z wozem i uciekają w kierunku Lublina. Nas na szczęście nie znaleźli”³⁵.

W lipcu 1944 r., w obliczu nadciągających wojsk sowieckich i polskich, Niemcy zaorali teren lotniska, pozostawia-



Samolot Junkers Ju-88 A4 z pułku KG 54 „Totenkopf” na jednym z lotnisk we wschodniej Europie

jąc jedynie wąski pas startowy, a następnie wysadzili w powietrze budynek szkoły i hangary.

„Mija kilka dni i na pobliskiej szosie pojawiają się sowieckie i polskie czołgi oraz samochody z polskimi żołnierzami, a także polska piechota i konne tabory wchodzące w skład Armii Polskiej utworzonej w Związku Sowieckim w 1943 roku z deportowanych

na daleki wschód mieszkańców dawnych polskich Kresów Wschodnich. Witamy ich kwiatami, częstujemy mlekiem i chlebem. Wyzwolenie. Radość ogromna, ale moja radość została zmącona wypowiedzią najstarszego brata Mieczysława (był żołnierzem АК), który usłyszawszy ode mnie, że witaliśmy żołnierzy sowieckich kwiatami, powiedział z goryczą, że należało powitać ich granatami, bo czeka nas, niestety, niewola, tym razem bolszewicka. Były to prorocze słowa, ale ja ich jeszcze nie rozumiałem, podobnie jak i ogromna więk szość Polaków”³⁶.

W okresie wojennym w okolicach Świdnika partyzantka prowadziła udane akcje.

³⁵ Ibidem.

³⁶ Ibidem.

Grupa żołnierzy z mełgiewskiej placówki, 21 VII 1944 r., w drodze na koncentrację, dokąd udawała się okrężną drogą, przez las pod Franciszkowem, natknęła się na niemiecki oddział maszerujący w kierunku Lublina. W wyniku starcia obie strony poniosły straty, przy czym Niemcy zmuszeni byli zmienić kierunek marszu i wycofać się na południe.

W nocy na rozpoznanie lotniska w Świdniku wysłany został pluton żołnierzy. Lotnisko, na którym znajdował się w tym czasie tylko jeden samolot transportowy, orał traktor, tak by uniemożliwić korzystanie z niego. Na torach stały zablokowane pociągi, które nie mogły odjechać z uwagi na zniszczenie torowiska przez rosyjskie samoloty. Ppor. Wacław „Trapez” Kowalczyk tak wspomina ten czas:

„O godzinie 24 zarządziłem odprawę dowódców plutonów. Na odprawie ustaliliśmy plan działania w czasie akcji zwiadowczej mającej na celu zbadanie sił nieprzyjaciela na przyfrontowym lotnisku Świdnik k/Lublina. Do wykonania zadania zgłosili się pchor. Klimkiewicz Zygmunt ps. „Szczerba” i plut. Marciniak oraz 20 żołnierzy. Wymarsz nastąpił o godzinie



Rozmieszczenie lotnisk sowieckich (Wielick, Kołki, Kamień Koszyrski, Łuck, Kowel) atakowanych z lotniska w Świdniku przez KG 54 „Totenkopf” w nocy z 21 na 22 czerwca 1941 roku w pierwszych minutach operacji Barbarossa

kolegów i natychmiastowego powrotu. W batalionie zarządziłem ostre pogotowie, obawiając się ataku nieprzyjaciela. Minuty stawały się godzinami. Nikt nie wracał z wysłanych żołnierzy, ani też nikt nas nie atakował. W południe ubezpieczenie zameldowało, że od strony Świdnika jadą wozy z radosnym śpiewem ludzi na nich jadących. Wkrótce okazało się, że to nasi jadą z pełnymi wozami amunicji i broni zdobytej w Świdniku. Dowódca zwiadu pchor. Klimkiewicz meldował:

»Siły nieprzyjaciela były słabe, zdecydowałem zniszczyć im lotnisko. Na wystawione posterunki otworzyłem ogień, nieprzyjaciel odpowiedział ogniem, ale zaczął się wycofywać.

2.00. Powrót wyznaczony był na wczesny rano. Pozostałe plutony odpoczywały pod osłoną w stodołach na sianie. Pobudka odbyła się o godz. 5-tej. Z wysłanych żołnierzy nikt do godz. 7-ej nie powrócił. Zażądano obawy, że zostali zabrani do niewoli lub w czasie walki zginęli.

W ślad za nimi wysłałem drugą grupę żołnierzy składającą się z dwudziestu ludzi dobrze uzbrojonych i wyszkolonych z zadaniem odszukania swoich

Wpadliśmy do baraków, rozbroiliśmy Niemców, następnie zamknęliśmy ich w barakach, a sami zaczęliśmy opróżniać magazyny. Kilku kolegów wysłałem po furmanki do najbliższej wioski, a oto nasza zdobycz: 6 fur amunicji, 3 sprężone karabiny maszynowe, 8 granatników z dużym zapasem amunicji, 6 karabinów maszynowych, 2 działka artyleryjskie. Strat własnych nie było. Niemców poległo pięciu (posterunkowych), a trzydziestu dostało się do niewoli (zamknięto w barakach)»³⁷.



Na zdjęciu, zrobionym latem 1947 r., stoją od lewej: Wiktor, Strzała, Lalek, nn

20

Warto zaznaczyć, że na ziemiach dzisiejszego powiatu świdnickiego działał i ukrywał się ostatni żołnierz polskiego podziemia niepodległościowego Józef „Lalek” Franczak. Zginął w nocy z 20 na 21 X 1963 r., podczas tajnej operacji Służby Bezpieczeństwa i ZOMO. „Lalek” wydany został przez kuzyna, który za pieniądze otrzymane za zdradę kupił dom... w Świdniku.

17 marca 2008 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Lech Kaczyński nadał pośmiertnie Józefowi Franczakowi

Krzyż Komandorski z Gwiazdą Orderu Odrodzenia Polski. Gdyby żył, Józef Franczak otrzymałby to odznaczenie za wybitne zasługi dla niepodległości Rzeczypospolitej Polskiej w 90. rocznicę swoich urodzin.

Lotnisko zostało zajęte w lipcu 1944 r. przez wkraczające wojska i używane przez sowieckie lotnictwo. Niestety, nie tylko do celów ściśle

związanych z toczącą się nadal wojną, ale także w związku z przesładowaniami politycznymi.

Niektórych, osadzonych w areszcie NKWD w Lublinie przy ul. Chopina, wywieziono z lotniska w Świdniku 11 sierpnia 1944 r. na teren ZSRR transportem lotniczym. Byli to m. in. Delegaci Powiatowi Rządu z Biłgoraja, Tomaszowa Lubelskiego, Chełma oraz oficerowie okręgu Armii Krajowej Lublin. W transporcie tym skierowanym do obozu w Kijowie znalazło się około 50 internowanych³⁸. Znalazło się w tej grupie 21 przedstawicieli delegatur RP, 8 oficerów sztabowych obwodów i większych jednostek

³⁷ Wojciech Kempa, Na przedpolach Warszawy – w oparciu o materiały zgromadzone w dziale rękopisów Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej im. H. Łopacińskiego w Lublinie, w zbiorach zdeponowanych przez Ireneusza Cabana i Zygmunta Mańkowskiego.

³⁸ Alina Gałan, Represje organów bezpieczeństwa ZSRR, PKWN i Rządu Tymczasowego, Konferencja w Nowogrodzie Wielkim, 23 VI 2004 r.

wojskowych, 5 komendantów rejonów i placówek³⁹.

Dnia 23 sierpnia 1944 r. wieczorem w bramie przy ul. Orlej 7 w Lublinie zatrzymani zostali przez sowieckich żołnierzy: Janek Kocoń (pseud. „Ryś”), Wacek Nieliszczuk (pseud. „Sokół”), Henryk Żabicki (pseud. „Hajner”). Wszyscy trzej byli żołnierzami „Zapory”. Sowietci zaprowadzili ich do siedziby NKWD przy ul. Chopina 7, gdzie byli wstępnie przesłuchiwani. Następnego dnia przeprowadzeni zostali pod eskortą do budynku przy ul. Chopina 18, gdzie mieścił się areszt NKWD.

Cele pełne były chłopaków – z BCh, aresztowanych z domów, z ulicy lub w czasie zgłaszania się do armii Berlinga – czyli wszyscy których przeszłość budziła chociaż cień podejrzenia. Tutaj przesłuchania trwały nocą a w czasie dnia strażnicy nie pozwalali się przespać. Po dziesięciu dobach bez snu rankiem 3 września 1944 r. kazano im zabrać swo-



Żołnierze 1. eskadry 20. Gwardyjskiego Pułku na lotnisku w 1945 r.⁴¹

je rzeczy i załadowano ich na ciężarówkę. „To Świdnik, lotnisko” – szepnęł ktoś, nim padł rozkaz do opuszczenia wozu. – Biegom do samolota! usłyszeli. Nikt nie poderwał się do biegu. Trzynastu więźniów, żołnierzy Armii Krajowej, z podniesionymi głowami wolno przemierzało płytę lotniska. Ustawione rzędem aeroplany z czerwoną gwiazdą mrugały złowrogo. Znów 21 lista, wyczytywanie nazwisk. Po dłuższym oczekiwaniu sa-

molot wystartował na wschód, uwożąc w bezkresne przeszerzenie imperium zła trzech pierwszych żołnierzy „Zapory”: „Rysia”, „Hajnerka” i „Sokoła”⁴⁰.

Świdnickie lotnisko pojawia się we wspomnieniach sowieckich żołnierzy. Wiosną 1945 roku przebywał wraz ze swoim pułkiem na lotnisku w Radawcu pilot Jurij Aleksiejewicz Kot. Wspomina on: „Po wylądowaniu wszystkich samolotów zapoznaliśmy się z lotniskiem Radawiec Duży.

³⁹ Ireneusz Caban, Armia Krajowa w okręgu lubelskim sierpień 1944 – wrzesień 1945. Wybrane problemy, w: Księga Borowiczan, t. III, Warszawa, s. 103.

⁴⁰ Ewa Kurek, Zaporczyzy 1943-1949, wyd. Clio, 2005.

⁴¹ Zdjęcie to zamieszczone przy wspomnieniach J. A. Kota, podpisano: Воины 1-й авиаэскадрильи 20-го гвардейского полка на аэродроме Люблин (Польша) в 1945 году.

(...) W tej wsi ulokowały się jednostki 654-go batalionu obsługi lotnisk. W ziemiankach ulokowali się technicy. 20-ty Sewastopolski Pułk razem z Pułkiem Smitienki, niedawno połączony z naszą dywizją, wylądował na lotnisku Świdnik (na wschód od Lublina). Tam też znajduje się sztab dywizji i 679-go batalionu obsługi lotnisk⁴².



Zdjęcie zrobione 21 stycznia 1946 r., prawdopodobnie na świdnickim lotnisku⁴³

22

Lotnisko w Świdniku pojawia się również w materiałach dotyczących innego sowieckiego pilota, Iwana Kirsanowa, Bohatera Związku Radzieckiego, dowódcy eskadry 20. Gwardyjskiego Sewastopolskiego Pułku Lotnictwa Bombowego.

14 sierpnia 1946 r. na świdnickim lotnisku, podczas dużej uroczystości, reaktywowano Aeroklub Lubelski. Przybyłych gości powitał syn, zamordowanego przez Niemców, przedwojennego wojewody lubelskiego, Jerzy de Tramecourt, absolwent szkoły Pilotów LOPP. Zademonstrowano pierwszy powojenny samolot Szpak 2, wykonano loty szy-

bowcowe i skoki spadochronowe, a pokaz pilotażu wykonały samoloty wojskowe z Dębłina.

Powojenna historia miasta ściśle wiąże się z dziejami Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. W sierpniu 1949 roku do małej, letniskowej wioski leżącej niedaleko Lublina zaczęli przybywać pierwsi pracownicy budowlani.

Zakład powołany został 1 stycznia 1951 roku w oparciu o zarządzenie ministra przemysłu

ciężkiego i przyjął nazwę: Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione – Świdnik k/Lublina. Pracę w nim znaleźli mieszkańcy najbliższych miejscowości, wśród nich byli również tacy, którzy pracowali już w przemyśle lotniczym np. w Lubelskiej Wytwórni Samolotów, ale przybywali tutaj, często z nakazem pracy, Polacy ze wszystkich zakątków kraju.

Równocześnie z zakładem rosły osiedla mieszkaniowe. Szybko kształtował się organizm miejski, który w 1954

⁴² http://lit.lib.ru/k/kot_j_a/text_0010.shtml.

⁴³ Na rosyjskojęzycznej stronie poświęconej Iwanowi Kirsanowowi znajduje się to zdjęcie podpisane: Ботвинов, Кирсанов, Левчук, Храмов. Польша, аэродром Свидник (?). 21.1.46.

roku był na tyle samodzielny, że zapadły decyzje o nadaniu mu praw miejskich.

7 października 1954 roku wydane zostało Rozporządzenie prezesa Rady Ministrów „W sprawie zaliczenia nie-

których gromad w poczet miast”. W punkcie 3 tego rozporządzenia w poczet miast zaliczono gromadę Adampol, a nazwę miasta ustalono jako Świdnik. Miasto Świdnik liczyło wtedy 7 tys. mieszkańców.

254

ROZPORZĄDZENIE PREZESA RADY MINISTRÓW

z dnia 7 października 1954 r.

w sprawie zaliczenia niektórych gromad w poczet miast.

Na podstawie art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 4 lutego 1950 r. o dokonywaniu zmian podziału administracyjnego Państwa (Dz. U. Nr 6, poz. 48) zarządza się, co następuje:

§ 1. Zalicza się do miast następujące gromady:

- 1) w województwie gdańskim — gromadę Rumia w powiecie wejherowskim,
- 2) w województwie kieleckim — gromadę Pionki w powiecie kozienickim,
- 3) w województwie lubelskim — gromadę Adampol w powiecie lubelskim; nazwę miasta ustala się na Świdnik,
- 4) w województwie poznańskim — gromadę Luboń w powiecie poznańskim,

5) w województwie stalinogrodzkim:

- a) gromadę Strzemieszyce Wielkie w powiecie będzińskim,
- b) gromadę Niedobczyce w powiecie rybnickim,
- c) gromady Pszów i Radlin w powiecie wodzisławskim,

6) w województwie warszawskim — gromadę Dęblin w powiecie garwolińskim,

7) w województwie wrocławskim:

- a) gromadę Brzeg Dolny w powiecie wołowskim,
- b) gromady Jaworzyna Śląska i Żarów w powiecie świdnickim.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: w z. H. Minc

Opracował

Piotr R. Jankowski, przy współpracy Konrada Strzeleckiego, na podstawie materiałów udostępnionych przez udostępnionych przez Grzegorza Hołuba, Krzysztofa Komendę, Kornela Marczyko i Henryka Wójcika oraz pozyskanych przez Stowarzyszenie Forum Świdnika i Urząd Miasta Świdnik w ramach projektu „Świdnik na kartach historii”

Zdjęcia

Archiwum Stowarzyszenia Forum Świdnika oraz Urzędu Miasta Świdnik, Narodowe Archiwum Cyfrowe, Wojewódzka Biblioteka Publiczna im. H. Łopacińskiego w Lublinie

Korekta

Monika Lechnio-Lewicka

Skład, dtp

Tomasz Smółka

Wydawca, druk

Wydawnictwo-drukarnia bestprint • ul. Księżycowa 13, Lublin • tel. (081) 533 13 80

Współwydawca

Urząd Miasta Świdnik • ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego 15, 21-047 Świdnik • tel. 81 751 76 68, fax 81 751 76 08 • e-poczta: info@poczta.swidnik.pl
www.swidnik.pl • Świdnik – wysokich lotów!

ISBN 978-83-60702-62-8