

„Baza lotnicza w Małaszewiczach”

Prelekcja Józefa Dawidziuka

1. Rok 1936 na tym terenie to budowa dwóch ważnych inwestycji: dużego składu paliw oraz lotniska z dużym zapleczem technicznym. Podjęła się tego firma „Weber-Rostkowski” W fortach wybudowano zbiorniki paliwowe na 278 tys. litrów benzyny połączone rurociągiem z innym magazynem o pojemności 480 tys. litrów. Lotnisko miało służyć szybkiemu transportowi najpilniejszych towarów. Nie planowano tutaj utworzenia jednostki szkolnej tym bardziej bojowej. A stacjonowanie tutaj samolotów PZL-37 Łoś bardziej wynikało z przyczyn logistycznych. Zbudowane przez PZL Okęcie WP-2 samoloty PZL-37 Łoś były ale nie do końca sprawne brakowało części wyposażenia, dostarczanego z zagranicy. Ponieważ opóźniła się dostawa postanowiono z Lotniska Okęcie przenieść samoloty do Małaszewicz i tam poczekać na doposażenie maszyn w brakujące części. W Małaszewiczach chciano gromadzić przestarzałe i niepotrzebne w Wojsku Polskim samoloty, by pozyskiwać z nich części zamienne i surówce. Dla okolicznych mieszkańców lotnisko było miejscem pracy w czasie budowy jak i normalnego funkcjonowania. Mieszkańcy wsi stali się bardziej zamożni jak też bardziej otwarci na cywilizację.

Ksiądz Soszyński pisał – *„tutaj były najpiękniejsze i najlepiej ubrane panny, co wiązało się z większym zainteresowaniem chłopców z okolicznych miejscowości poszukujących tutaj żony”*.

Jeśli chodzi o sprawy techniczne lotniska są wątpliwości co do pola wzlotów, czy w II Rzeczypospolitej było wyposażone w betonową drogę startową. Prawdopodobnie powstała ona w czasie niemieckiej okupacji zbudowana rękoma robotników przymusowych. Pewne jest to że pole wzlotów było zmeliorowane i utwardzone. Kiedy Niemcy opuszczali Małaszewicze praktycznie większość zabudowy wysadzono w powietrze.

Pole wzlotów kształtem podobne było do prostokąta o wymiarach około 1 500 m x 900 m. Istniała możliwość jego wydłużenia w kierunku zachodnim. Jak podają źródła była to już inna metoda projektowania pola wzlotów, nie na kole lub owalu, ale na prostokącie.

Betonowe były płaszczyzny postojowe przed hangarami. Utwardzono niektóre drogi wewnętrzne, wykorzystywane, jako drogi kołowania dla samolotów. Do naszych czasów

zachował się ogólny układ dróg kołowych. Niestety układ torów kolejowych, nie odpowiada okresowi Drugiej Rzeczypospolitej.

Wybudowano 4 hangary, o konstrukcji murowano- metalowej. Zlokalizowano je w północno-wschodniej części pola wzlotów. Dachy były łukowate, bez świetlików. Przeszklenia nad głównymi wrotami i podobne po przeciwległej stronie. Wrota do hangarów metalowe przemieszczane na rolkach po szynach. Boczne ściany ślepe, bez otworów okiennych.

Mamy jednak problem co do budynku parowozowni zbudowanej w południowo-zachodniej części bazy. Tenże budynek zachował się do dnia dzisiejszego. Wyglądem przypomina hangar zaadoptowany do celów parowozowni. Lecz ulokowanie w tym miejscu hangaru byłoby nielogiczne. Po pierwsze odległy byłby od pozostałych hangarów i całego zaplecza lotniczego. Po drugie od pola wzlotów oddzielał go rów melioracyjny. Dlatego przyjmuję się za bardziej logiczne że parowozownia została zbudowana zgodnie z bardzo podobną dokumentacją i przez tą samą firmę budowlaną.

Postawiono także około 6 mniejszych niż hangary budynków magazynowych z dwuspadowymi dachami.

W północno-wschodniej zaś części postawiono główne obiekty bazy. a więc co najmniej jeden budynek koszarowy. Był on dwupiętrowy, z dużymi oknami i płaskim dachem. Jak na owe czasy był on nowoczesny; prosty i funkcjonalny. Wybudowano także wiaty garażowe, kuchnię, stołówkę, wartownię, izbę chorych i inne. W różnych źródłach można znaleźć że na terenie bazy wzniesiono także budynki dla kadry i ich rodzin, zaś w zachodniej części bazy postawiono strzelnicę.

W północno-zachodniej części bazy powstał drugi zespół budynków.

Trzeci zespół w południowo-zachodniej części. Były tam obiekty z przeznaczeniem dla transportu kolejowego. W lesie na zachód zrobiono ujęcie wody i zbiorniki na wodę, dla potrzeb parowozów.

Trzy wjazdy do bazy zlokalizowano wzdłuż obecnej Drogi Krajowej wiele zaplanowanych obiektów mimo funkcjonowania bazy w 1939 roku jeszcze nie zbudowano. Możemy powiedzieć że Baza była w tak zwanym surowym stanie. Było mnóstwo ścieżek i gruntowych dróg łączących poszczególne obiekty. Poruszano się po bazie pieszo lub rowerami. Na całym

obszarze lotniska było kilkanaście kilometrów rowów melioracyjnych. To dzięki nim pole wzlotów i pozostały obszar nadawał się do eksploatacji.

Geograficznie granicą bazy od północy była bita szosa Biała Podlaska – Brześć. Wschodnia, ulica Kodeńska. Południowa szlak kolejowy. zachodnia nie była w pełni ustalona, wchodziła w nieużytki.

2. Skład paliw

Jak już wspomniałem na początku ...

Stacja paliw została wyposażona w (dwa) duże zbiorniki paliwa wgłębne o konstrukcji betonowej. Zlokalizowano je w pierwszym kompleksie, w części północno-wschodniej (Kobylany) wykorzystano byłe carskie forty, bliżej lotniska zlokalizowano kolejne zbiorniki paliwowe. Najprawdopodobniej otrzymano system dystrybucji paliw przy pomocy pomp odśrodkowych, rurociągów i stacji odbiorczych zlokalizowanych w pobliżu hangarów. Ten system powstał już w 1930 roku na Lotnisku w Toruniu przyniósł on znaczne oszczędności finansowe przy dystrybucji paliw. Projektantem był inż. Kazimierz Szymański. Stąd wyjaśniła się sprawa znacznej odległości betonowych zbiorników paliwowych od hangarów i pozostałych fragmentów rurociągów, które niektórzy biorą za rurociąg do dystrybucji wody. System urządzeń został w większości zdemontowany i wywieziony przez Rosjan na Wschód, konkretnie wszystkie pompy, urządzenia filtrujące i dystrybutory.

Co ciekawe stacja paliw nie była celem bombardowań przez Niemców. Najprawdopodobniej nic o niej nie wiedzieli, stąd przetrwała całą wojnę obronną. Zniszczeniu uległa na skutek nieostrożnego obchodzenia się z ogniem w okolicach października-grudnia 1939 roku. Możliwe, że spowodowali to okoliczni mieszkańcy. W różnych źródłach i wypowiedziach starszych mieszkańców możemy się spotkać z dużą ilością ofiar od 50 do 200 w tym wielu poparzonych. Ofiary były transportowane do szpitali w Brześciu i Białej Podlaskiej. Ofiary pochowano na cmentarzu w Terespolu i Brześciu

3. II wojna światowa

Pierwszego dnia wojny 1 września 1939 Małaszewicze zostały zbombardowane, pierwszym nalotem który miał miejsce około godziny 05:30 Niemcy byli pewni, że zbombardowanie bazy będzie proste. Nie spodziewali się dobrej obrony przeciwlotniczej, stąd ponieśli straty. Naszym udało się uratować wiele samolotów. Kilka trafiło do Rumunii. Inne

zostały przejęte przez Rosjan i Niemców W pierwszym nalocie zniszczono 5 samolotów Fokker F.VII, około 10 samolotów PZL-37 Łoś i kilka innych. Uległy zniszczeniu dwa duże hangary. Spadające bomby trafiły też w zabudowania wiejskie których zniszczyły 16 sztuk. Z ludności cywilnej zginęli: Franciszek Iwaniuk, Paulina Karpiszek, Julian Mazur.

Podczas nalotu w dniu 1 września 1939 roku śmiercią żołnierza zginęło 13 osób: sierż. mech. Stanisław Dudka, kpr. mech. Stanisław Folej, kpr. Marian Kuztelski, kpr. rtg. Jan Ulczycki, kpr. strz. Stanisław Wachowiak, szer. elektryk Tadeusz Malczewski, szer. Bolesław Brzeziński, szer. Jan Gorczyk, szer. Maksymilian Murawski, szer. Jan Oksintycz, szer. Stanisław Pancewicz, szer. Michał Sołtysiak, szer. Franciszek Trygier. Zostali oni pochowani na cmentarzu garnizonowym w Brześciu. Podczas pierwszego nalotu oprócz zabitych było także 35 rannych. Kolejny nalot nastąpił w dniu 3 września 1939 roku. Na cmentarzu w Brześciu jest 19 mogił polskich żołnierzy z okresu wojny obronnej 1939 roku, związanych z działaniami w Małaszewiczach i najbliższej okolicy.

14 września 1939 roku Niemieckie dywizje pancerne przeszły przez Małaszewicze. W dniu 17 września 1939 roku, cios w plecy wkraczając do Polski zadała Armia Radziecka. Po wspólnych rozmowach między Niemcami a Związkiem Radzieckim Armia Niemiecka wycofała się za linię Bugu. Już w 1940 roku Niemcy, wykorzystując robotników przymusowych odbudowali zniszczone we wrześniu lotnisko nieco je rozbudowując W bliskiej okolicy Małaszewicz powstają dwa obozy pracy przymusowej. Początkowo były to obozy dla ludności pochodzenia żydowskiego, a następnie dla innych narodowości. Ludność żydowska w większości została zamordowana za strzelnicą w miejscu tak zwanej pompki, gdzie pobierano wodę dla parowozów.

Trzeba tutaj powiedzieć z dość dużą swobodą cieszyli się wśród Niemców polscy kolejarze gdyż byli im bardzo potrzebni. Stąd też stacja w Małaszewiczach i okoliczne lasy odegrały dość ważną rolę stając się podczas hitlerowskiej okupacji dość ważnym ośrodkiem polskiego ruchu oporu. Na tym terenie działała Armia Krajowa i Narodowe Siły Zbrojne. Rejon IV AK Obwodu Biała Podlaska, w którym zorganizował Polską Szkołę Podchorążych oraz kurs podoficerów w Małaszewiczach Dużych we dworze na krańcu wsi. Kierowano tutaj jako słuchaczy młodzież pracującą jako kolejarze i robotnicy ze świetnie spreparowanymi papierami. Szkołę podchorążych ukończyło 60 podchorążych i 100 słuchaczy kursu podoficerów. Warto tutaj także przypomnieć jak ważną rolę odegrali kolejarze z Małaszewicz dostarczając informacji dla ruchu oporu o transporcie wojskowym w celu przeprowadzenia

dywersji. Jedną ze słynnych akcji dywersyjnych było wykolejenie pociągu „urlopowego” w okolicach Małaszewicz w dniu 20 listopada 1943 roku oraz dwa pociągi ze sprzętem wojskowym 11 czerwca 1944 roku. Po ataku Niemiec na Związek Radziecki w 1941 roku Lotnisko w Małaszewiczach pełniło funkcję strategiczną dla Luftwaffe w kierunku wschodnim. Niemcy chcąc poprawić funkcjonalność lotniska zbudowali betonową drogę startową, wyremontowali hangary i budynki koszarowe. Żołnierzom udającym się na front lub z niego wracającym postawiono kilkanaście drewnianych baraków. Wyposażono lotnisko w dodatkowe urządzenia nawigacyjne. Odtworzono także system obrony przeciwlotniczej.

W zależności od okresu załoga niemiecka liczyła 200 – 3 000 żołnierzy i pracowników. Ponieważ Niemcom z trudem było wymówienie nazwy Małaszewicze, stąd też co widać na zdjęciach z tamtego okresu nazwali je Flugplatz Terespol.

W lipcu 1944 baza została opuszczona na wskutek zbliżającego się frontu radzieckiego. Niemcy wysadzili w powietrze obiekty wojskowe, budynki mieszkalne i wszystkie utwardzone drogi, razem z drogą startową. Nienaruszony pozostał jedynie kompleks kolejowy. Lotnisko zostało przejęte przez Rosjan i eksploatowane do 1952 roku. Rosjanom nie zależało na usunięciu skutków działań wojennych, na lotnisku, wykonano drobne naprawy aby można było prowadzić ruch lotniczy. Betonowej drogi startowej nie naprawiono zasypano jedynie leje po bombach.

Warto tutaj zaznaczyć że Stalin nie chciał wykorzystać lotnisk we wschodniej Polsce, w tym także naszego lotniska Małaszewicze, jako lotniska etapowego dla pomocy Powstańcom Warszawskim chociaż wstępnie wyrażał zgodę. Lotnisko służyło jednak dla utrwalających władzę ludową w Polsce w tym jednostkom NKWD. Rok 1950 był okresem przenoszenia lotniska do Warszawy na nowo budujące się lotnisko Bemowo specjalnie budowane dla Rosjan. Ostatecznie zostało zamknięte w 1952 roku

4. Spadochroniarze Wojska Polskiego w Małaszewiczach

Spadochroniarze w Małaszewiczach przed 1939 rokiem przebywali wielokrotnie. Głównie w ramach ćwiczeń i manewrów ogólnowojskowych, które w Drugiej Rzeczypospolitej prowadzono w miarę regularnie. Sport spadochronowy był już dość popularny w drugiej połowie lat 30-tych. Powstało nawet kilka ośrodków szkolnych, w których postawiono specjalne wieże spadochronowe i jak czytamy rocznie szkolono setki młodzieży. Najbardziej prężny był ośrodek w Legionowie, gdyż tam robiono spadochrony i balony

zaporowe. Niestety braki finansowe w wojsku nie pozwalały na tworzenie dużych grup spadochroniarzy szkolonych do zadań dywersyjnych. Żołnierze dysponowali karabinami, radiostacją łączności i innym niezbędnym sprzętem np. ładunkami do wysadzania mostów. Niestety nadal były to małe grupy by wykonywać większe akcje.

Kiedy się okazało się, że agresja na Polskę ze strony Niemiec jest nieunikniona, w dniu 27 sierpnia 1939 roku, dowództwo Wojska Polskiego zdecydowało o rozpoczęciu przenoszenia WOS z Bydgoszczy na lotnisko Małaszewicze. Spadochroniarze dotarli do Małaszewicz dopiero 30 sierpnia. Planowanych zadań nie mogli już wykonać ze względu na zbombardowanie bazy już na początku wojny. Opuścili Małaszewicze 13 września, w tym też dniu jednostka została rozformowana. Żołnierze postanowili mimo wojny przedostać się do Francji i Wielkiej Brytanii by tam kontynuować walkę z Niemcami. Pod dowództwem gen Stanisława Sosabowskiego weszli w skład I Brygady Spadochronowej. Wzięli udział w największej operacji powietrznodesantowej znanej jako bitwa pod Arnhem. Ci zaś co pozostali w kraju brali czynny udział w walce podziemnej pomagając w organizowaniu Batalionu Strzelców Spadochronowych AK „Parasol”.

5. Po drugiej wojnie światowej

Przekazanie w 1952 roku lotniska Wojsku Polskiemu z kategorycznym zakazem bazowania na nim jednostek bojowych, zatraciło całkowicie funkcję lotniczą. Na terenach po lotnisku zorganizowano inne formy działalności. Gruz który pozostał wykorzystywali okoliczni mieszkańcy do budowy domów i budynków gospodarczych. Trzeba zaznaczyć że przed II wojną w Małaszewiczach Dużych i Małych wszystkie domy były drewniane. Infrastrukturę kolejową wykorzystano do tworzenia suchego Portu w Małaszewiczach wybudowano specjalne terminale i rampy.

Oficjalne otwarcie suchego portu przeładunkowego nastąpiło w dniu 14 grudnia 1949 roku, czyli w czasie, kiedy ukończono budowę linii kolejowej Nr 60 z szerokich torów oficjalnie otwarto suchy port.

Lata 50-te roku to budowa bloków mieszkalnych dla pracowników portu i ich rodzin. Następnie wytyczono teren pod budowę osiedla domków jednorodzinnych.

Co pozostało z lotniska ?

W dobrym stanie zachował się hangar i kilka bloków mieszkalnych, fragmenty jednej z bram wjazdowych, gruz po budynkach, pozostałości części samolotów które możemy zobaczyć w Prochowni Terespol, wiele zdjęć wykonanych przez Niemców, lotniska oraz codziennego życia lotników i obsługi. To tutaj w 1940 roku został nakręcony przez niemieckiego realizatora Hansa Bertrama film propagandowy w którym wykorzystano wraki polskich samolotów pt. „Kampfgeschwader Lutzow”. Film można obejrzeć w Internecie. Zachowała się też kronika filmowa lądujących tutaj Adolfem Hitlerem i Benito Mussolinim oraz dygnitarzami, W końcu pozostały groby i zbiorowe mogiły ludności pochodzenia żydowskiego i nie tylko, niestety wiele nie zostało odnalezionych i wskazanych miejsc ich spoczynku. Została też pamięć tych którzy tutaj żyli, pracowali, byli zmuszani do pracy na rzecz Niemców. Warto by było podjąć wysiłek i spisać lub nagrać ich wspomnienia, by pozostały dla potomnych.

Opracował Józef Dawidziuk

Baza Lotnicza w Małaszewiczach- Bibliografia

Bibliografia

1. *75-Lecie Parafii p.w. Św. Stanisława Kostki w Wólce Dobryńskiej (1933-2008)*, Zenobia Kopeć, Józef Dawidziuk, wyd. Drukarnia CALAM, rok 2008.
2. *Wrzesień 1939 nad Bugiem i Muchawcem*, pod red. Stanisława Jadczaaka, Druk i oprawa: System – Graf. Lublin -2009.
3. *Ich droga wiodła przez Małaszewicze do Arnhem*, Selim Kulikowski. Podlasiak, 9 października 2012
4. *Informacje Internetowe*, opracowania Karola Plachy Hetmana
5. *Wywiad z Florentyną i Edwardem Ponomarenko, Nasze wspomnienia z pracy na Lotnisku*, zapis magnetofonowy.