

**Ewelina Nawrocka**  
Zamość

## Lotniska Luftwaffe na Zamojszczyźnie

Wywiad rosyjski bacznie śledził poczynania swojego sojusznika, który nie ukrywał, że przygotowuje się do kolejnej wojny. Z raportu wywiadowczego nr 2 wynikało, że lotniska w Łabuniach i Klemensowie były budowane, a na Mokrem znajdowały się drewniane hangary dla samolotów<sup>1</sup>. W kwietniu Rosjanie zauważyli wzmożony ruch militarny, w okolicy Zamościa i Tomaszowa przybyło 5000 żołnierzy, na lotnisko w Świdniku 500 samolotów, a na stację w Izbicy 30 wagonów (haubic wielkoformatowych, amunicji, sprzętu wojskowego, karabinów maszynowych, armat) i platformy załadowane czołgami. 26 stycznia do Bełzca przyjechało 100 wagonów amunicji. W lutym przez Bełzec przejechało 250 wagonów wyładowanych amunicją. Na skraju lasu pod Tomaszowem znajdowały się niemieckie magazyny wojskowe, zapasy benzyny i warsztaty ogrodzone drutem kolczastym. Chronione przez specjalną jednostkę wojskową. 24 lutego 1941 r. ponownie do Bełzca przybył pociąg wypełniony amunicją. 14 kwietnia przyjechał skład z 38 wagonami załadowanymi amunicją dla artylerii lekkiej i ciężkiej. Amunicję z Bełzca wysłano samochodami do Tomaszowa.

W Krasnymstawie utworzono bazy paliwowe na 3000 beczek. Pojazdy silnikowe wysłano do Zamościa. Zaczęto wzmocniać fortyfikacje lotnisk i dróg. W Klemensowie, obok cukrowni, od strony drogi Zamość – Szczebrzeszyn, agenci radzieccy zauważyli dalsze prace przy lotnisku polowym. Niemcy wybudowali przy nim koszary. Do budowy dróg i umocnień Niemcy używali ukraińską młodzież z obozu „służba dla ojczyzny”. Młodzi Ukraińcy odbywali szkolenie wojskowe pod

1 Raport wywiadowczy nr 2 Departamentu Straży Granicznej NKWD Ukraińskiej SRR w sprawie rozmieszczenia oddziałów wojskowych i wojskowych Niemców w strefie przygranicznej z ZSRR z 14.01.1941 r. <http://www.alexanderyakovlev.org/fond/issues-doc/1011356> (dostęp z 17.08.2017).

kierownictwem niemieckich oficerów. Na granicy z ZSRR odnotowano przybycie pracowników kolei, z wiedzą przeznaczoną do użytkowania kolei na terytorium II Rzeczypospolitej włączonego do ZSRR<sup>2</sup>.

Od 15 lutego do końca marca 1941 r. na lotniskach trwał duży ruch. Przybyło dużo nowych samolotów, m. in. ciężkich bombowców i myśliwców, a także młodych pilotów – nowicjuszy, załóg lotniczych i personelu obsługi. Trwała rozbudowa lotniska w Mokrem koło Zamościa. W północno-wschodniej części miasta znajdowało się 28 magazynów, garaży, warsztatów oraz jednostek opancerzonych.

Od września 1939 r. do lipca 1942 r. Urząd Pracy wysłał z terenów Zamojszczyzny 34867 osób. Była to ogromna ilość zasobów ludzkich. Na wsiach brakowało rąk do pracy, a obciążenia kontyngentami względem okupanta niemieckiego były coraz wyższe. Rolnicy z Mokrego i Łabuń dodatkowo byli obciążeni przymusową pracą przy lotniskach<sup>3</sup>. Mimo deklarowanej przyjaźni niemiecko-rosyjskiej, po zdobyciu Francji Niemcy rozpoczęli budowę lotnisk. Tysiące ludzi przymusowo pracowało przy ich budowie. Przez cały czas docierały pociągi i samochody z maszynami, materiałami, i żołnierzami do lotnisk. W maju 1941 r. relacjonowano: (...) *według agentów i innych źródeł, w drugiej połowie kwietnia, na Lubelszczyźnie, Krasnystawie, Zamościu, Tomaszowie, Bełżcu, jest intensywny ruch wojsk przez całą dobę. W pierwszej połowie maja, przewóz żołnierzy w tych obszarach zmniejszył się nieznacznie, ale istotnie wzrósł transport amunicji i sprzętu wojskowego*<sup>4</sup>.

Zamojszczyzna wycieńczona terrorem okupanta niemieckiego wyczekiwała nowej wojny. Prace przy lotniskach wzmogły się wiosną 1941 r., gdy ruszyły pierwsze wojska na wschód. Przy lotniskach składowano bomby, amunicję i beczki wypełnione benzyną. W przygotowaniu do operacji „Barbarossa”, inwazji na Związek Radziecki w czerwcu 1941 r., większość jednostek myśliwców została przeniesiona do miejsc położonych w pobliżu wschodnich granic Niemiec<sup>5</sup>.

---

2 Specjalne raporty NKWD ZSRR w Komitecie Centralnym Komunistycznej Partii (bolszewików) Ukrainy o ruchu wojsk niemieckich 09.04.1941 r. <http://www.alexanderyakovlev.org/fond/issues-doc/1011629> (dostęp z 17.08.2017).

3 J. Jachymek, *Ruch ludowy na Zamojszczyźnie*, Warszawa 1980, s. 181.

4 dokument №7.83 Sprawozdanie z dziesięciu dni wywiadu w siedzibie wywiadu KOVO №15 za okres od 10 do 20 maja 1941 r. (tajne) <http://www.alexanderyakovlev.org/fond/issues-doc/1002030> (dostęp z 17.08.2017).

5 Specjalna wiadomość NKGB ZSRR skierowana do szefa pierwszego rządu ZSRR NKGB, Fitin, o ruchu niemieckich żołnierzy z 11.04.1941 r. <http://www.alexanderyakovlev.org/fond/issues-doc/1011638> (dostęp z 17.08.2017).

Jeszcze w maju raportowano: (...) *na terenie polskiego Generalnego Gubernatorstwa, w pasie przygranicznym ZSSR, władze niemieckie w dużym tempie budują i wyposażają nowe lotniska i lądowiska. Przedsięwzięcia niemieckie nakierowane są na stworzenie na pograniczu z ZSSR pasa węzłów lotniskowych, składających się z kilku lotnisk i lądowisk. Takie węzły lotniskowe na terenie polskim Generalnego Gubernatorstwa mają być dwa oraz oprócz tego, niezależne lotniska w różnych punktach*<sup>6</sup>.

Według rosyjskich raportów węzeł Zamość składał się z 7 lotnisk [ryc. 1]: w Mokrem, Łabuniach, Klemensowie, Dubie, Hostynnem, Jarosławcu i Borowinie Sitanieckiej oraz 2 lądowisk: w Łapiguzie i Janowicach.

Według relacji Michała Zwrotniaka atak Niemiec na ZSRR przebiegał następująco: *w niedzielę 22 czerwca 1941 r. zawarczały nagle na wszystkich lotniskach motory i wzbiły się w górę cielska samolotów. Daleki grzmot z nad Bugu wstrząsnął powietrzem. Tysiące paszcz armatnich wyrzuciło pociski. Wojna!!! Nareszcie!... Wojna o ostatnią część Europy poza wyspami Brytyjskimi. Pierwsze uderzenie przemyślane było z wielką precyzją i dokładnością. Nie wytrzymała Armia Czerwona tak straszliwego uderzenia i poczęła się cofać*<sup>7</sup>. Podzamojskie lotniska miały zapewnić wsparcia lotnicze dla Niemieckiej Grupy Armii Południe w zaplanowanym na 22 czerwca 1941 r. ataku na Związek Radziecki.

W pobliżu ogrodu zoologicznego w Zamościu znajdował się magazyn materiałów elektrycznych używanych przy budowie lotnisk. Na lotniskach poza przymusowymi robotnikami pracowali również wywiadowcy regionalni. To dzięki ich pracy zdobyto plany lotnisk, natomiast (...) *baza lotnicza (lotniska w Mokrem, Łabuniach i Klemensowie) oraz lotniska polowe w Jarosławcu, Borowinie Sitanieckiej i Dubie były dobrze rozpoznane*<sup>8</sup>.

Zamojszczyzna zaczęła odczuwać przytłaczającą siłę lotnictwa Luftwaffe od 1943 r., gdy samoloty z lotnisk z Klemensowa, Łabuń i Mokrego zaczęły patrolować skupiska leśne i wyszukiwać śladów obozowisk partyzanckich. Służyły również jako wsparcie przy pacyfikacjach okolicznych wsi. Tak było 1 czerwca 1943 r. podczas pacyfikacji wsi Sochy.

6 dokument №7.83 Sprawozdanie z dziesięciu dni wywiadu w siedzibie wywiadu KOVO №15 za okres od 10 do 20 maja 1941 r. (tajne) <http://www.alexanderyakovlev.org/fond/issues-doc/1002030> (dostęp z 17.08.2017).

7 M. Zwrotniak, *Zbrodnie niemieckie w Zamojszczyźnie*, Zamość 1946, s. 29.

8 J. Grygiel, *Związek Walki Zbrojnej Armia Krajowa w obwodzie Zamojskim 1939-1944*, Warszawa 1985, s. 84.

Z końcem 1944 r. w Zamościu stacjonowali radzieccy żołnierze:

- 14 samodzielny inżynierski batalion budowy lotnisk (339 osób, 28 samochodów ciężarowych, 11 samochodów specjalnych);
- 5 samodzielny pluton maskowania (87 żołnierzy);
- 953 magazyn intendentury (68 osób)
- Nieopodal Zamościa również stały jednostki radzieckie:
- 5 samodzielna kompania aerofoto (Walice, 85 żołnierzy);
- 18 samodzielna kompania ubezpieczenia lotów (Rozwadów, 78 żołnierzy).

Dowódcą V Fliegerkorps Luftflotte 49 na Zamojszczyźnie był gen. por. Robert Ritter von Greim (11 października 1939 r. – 31 marca 1942 r.). Szefem sztabu został płk Hermann Plocher (od 12 stycznia 1940 r. do 31 marca 1942 r.). Fliegerkorps Luftflotte 4 przeniósł się z Villacoublay do Lipska koło Zamościa. Korpus lotnictwa stacjonował na obszarze Lublin – Zamość od 16 czerwca 1941 r. do lipca 1941 roku<sup>10</sup>. Na południu rozmieszczony był także II Korpus Artylerii Przeciwlotniczej generała lotnictwa Otto Dessocha.

#### Niemieckie Siły Powietrzne, 4 flota lotnicza V korpusu lotniczego 22.06.1941 r.<sup>11</sup>

Gen. por. Robert Ritter von Greim<sup>12</sup>, Lipsko

##### Zamość

Podpułkownik H. B. Schulz-Heyn KG 51	Pułkownik O. Höhne KG 54	Podpułkownik B. Kosch III. KG 55	Major G. Lützow JG 3	4.(F)/121 Klemensów	35 sygnał lotniczy
Stab/KG 51 Krosno 4 × Ju 88A	Stab/KG 54 Lublin- Świdnik 4 × Ju 88A	Stab/KG 55 Łabunie 6 × Bf 110 4 × He3 111H	Stab/JG 3 Hostynne 4 × Bf 109F		
I./KG 51 Krosno 40 × Ju 88A	I./KG 54 Lublin- Świdnik 40 × Ju 88A	I./KG 55 Łabunie 40 × He 111H	I. /JG 3 Dub 40 × Bf 109F		
I./KG 51 Krosno 40 × Ju 88A	II./KG 54 Lublin- Świdnik 40 × Ju 88A	II. /KG 55 Łabunie 40 × He 111 H	II. /JG 3 Klemensów 40 × Bf 109F		
I./KG 51 Klemensów 40 × Ju 88A		III./KG 55 Klemensów 40 × He 111H	III. /JG 3 Klemensów 40 × Bf 109F		

9 V Korpus Lotniczy Czwartej Floty Lotniczej.

10 Zob. szerzej: <http://www.wv2.dk/air/hq/vfk.htm> (dostęp: z 1.09.2017), <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Fliegerkorps/Fliegerkorps5.htm> (dostęp z 1.09.2017).

11 [http://www.niehorster.org/011\\_germany/41-oob/luftwaffe/flk\\_05.html](http://www.niehorster.org/011_germany/41-oob/luftwaffe/flk_05.html) (dostęp z 1.09.2017).

12 Robert Ritter von Greim – ur. 22 czerwca 1892 r. w Bayreuth, zm. 24 maja 1945 w Salzburgu. Niemiecki feldmarszałek, dowódca Luftwaffe. Zob.: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Robert\\_von\\_Greim](https://pl.wikipedia.org/wiki/Robert_von_Greim) (dostęp z 1.09.2017).

## Dub<sup>13</sup>

Lotnisko wybudowane 22 km od Zamość. Wiosną 1941 r. na terenie „Orlika”<sup>14</sup> zaczął się ruch wojsk niemieckich. W przyspieszonym tempie budowano lotnisko polowe w pobliżu Kolonii Dub. Na samoloty czekał serwis techniczny Messerschmitta. 18 czerwca na lotnisku wylądowało 26 maszyn Bf 109 z Jagdgeschwader 3 „Udet” (I./JG 3)<sup>15</sup>. Stacjonowały tu do 29 czerwca. Dowódcą pierwszej grupy był kapitan Hans von Hahn<sup>16</sup> (27.08.1940 – 15.01.1942). Na drogach zwiększyła się ilość pojazdów wojskowych, skierowanych na wschód. Lotnisko było aktywne w czerwcu 1941 r. i na początku lipca 1944 roku.

Jednostki operacyjne:	
2. (H) /Aufkl. Gr. 10	kwiecień 1941
Fl. H. Kdtr. E 29 / IV	kwiecień-lipiec 1941
I./JG 3	czerwiec 1941
7. (H) /Aufkl. Gr. 32	marzec-czerwiec 1944
Stab / NA Gr. 15	lipiec 1944
3./NA Gr. 4	lipiec 1944
III./SG2	lipiec 1944
10. (Pz) / SG 9	lipiec 1944
10. (Pz) / SG 10	lipiec 1944

### Zwycięstwa Hansa von Hahn w trakcie służby na lotnisku w Dubie I./JG 3

Data	Czas	Zestrzel. samolot	Kraj	Stopień	Funkcja	Miejsce	Zwycięstwo
25.06.1941	15:10	Il-153	★	Kapitan	Dowódca	20 km południowy wschód od Dubna na Ukrainie	13
25.06.1941	6:10	DB-3	★	Kapitan	Dowódca	Północno-wschodnie Brody	14
25.06.1941	6:15	DB-3	★	Kapitan	Dowódca	Północno-wschodnie Brody	15
25.06.1941	14:20	SB-2	★	Kapitan	Dowódca	Szczurowice obwód lwowski	16
29.06.1941	15:00	I-153	★	Kapitan	Dowódca	12 km na zachód Brody	17
29.06.1941	15:05	I-153	★	Kapitan	Dowódca	12 km na zachód Brody	18

13 W. Hryniewiecki, *My z Zamojszczyzny*, Warszawa 1988, s. 25, 192.

14 Pluton „Orlik” – „Wiklina” był związany z wioskami Kotlice, Honiatycze, Kazimierówka, Kolonia Dub [https://pl.wikipedia.org/wiki/Oddzia%C5%82\\_Armii\\_Krajowej\\_%E2%80%9EWiklina%E2%80%9D](https://pl.wikipedia.org/wiki/Oddzia%C5%82_Armii_Krajowej_%E2%80%9EWiklina%E2%80%9D) (dostęp z 3.08.2017).

15 <http://www.wv2.dk/air/jagd/jg3.htm> (dostęp z 13.07.2017).

16 Hans von Hahn – ur. 07.08.1914r. we Frankfurcie, zm. 05.11.1957r. we Frankfurcie. Od czerwca 1941 r., brał udział w operacji „Barbarossa”. Działał na froncie wschodnim i zdobył 31 zwycięstw.

[http://www.cieldegloire.fr/001\\_hahn\\_h\\_von.php](http://www.cieldegloire.fr/001_hahn_h_von.php) (dostęp z 3.08.2017).

## Straty I./JG 3 podczas rozmieszczania na Wschodzie od 22 czerwca

22.06.1941	3./JG 3	Podporucznik Theodor Rieder	Wybuch przy starcie Dub 100%	Bf 109 F-2	8173 lokalizacja
24.06.1941	3./JG 3	Podporucznik Eberhard Bock <sup>4</sup> , kapitan szwadronu	Ostrzelany armatą przeciwlotniczą (Flak), awaryjne lądowanie, Rogowo 100%	Bf 109 F-2 Żółty 3	5477

## Zwycięstwa Eberharda Bocka w trakcie służby na lotnisku w Dubie 3./JG 3

Data	Czas	Zestrzelony samolot	Kraj	Stopień	Funkcja	Miejsce	Zwycięstwo
22.06.1941	-	I-153	★	Podporucznik	kapitan szwadronu	-	9
29.06.1941	12:05	Pe-2	★	Podporucznik	kapitan szwadronu	-	10
29.06.1941	17:40	Pe-2	★	Podporucznik	kapitan szwadronu	Równe	11
30.06.1941	16:40	PZL P-37	★	Podporucznik	kapitan szwadronu	Zwiatel	12

Między 7 a 12 lipca sztab niemiecki wycofał na zachód samoloty i obsługę lotniska. Od 20 lipca 1944 r. od strony Hrubieszowa żołnierze niemieccy wycofywali się napierani przez wojska radzieckie wspomaganie przez samoloty bojowe, tzw. *Kukuruźniki*<sup>17</sup>. W Kotlicach Niemcy ostrzeliwali z działek przeciwlotniczych samoloty radzieckie. Przed świtem niemieckie jednostki pancerne stacjonujące w Kolonii Rudka i w Dubie z powodu przytłaczającej liczby wojsk radzieckich, wycofały się w stronę Śniatycz i Komarowa. Od świtu do południa z obu stron prowadzono ostrzał seriami z moździerzy, broni maszynowej i salwy artylerii. Ostatecznie w południe Niemcy musieli się wycofać i lotnisko zajęli Rosjanie. Linia frontu znajdowała się na linii Bugu. W walkach uczestniczyły oddziały ppor. Józefa Kaczoruka „Ryszarda”<sup>18</sup>, które bezpiecznie przeczekały w wyludnionej Kazimierówce, aż skończy się pojedynek artylerii<sup>19</sup>.

17 U-2 – radziecki dwupłatowy samolot szkolny i wielozadaniowy, zw. Kukuruźnik. Od 1944 r. występowały pod nazwą Po-2.

18 ppor. Józef Kaczoruk „Ryszard” – ur. 14 marca 1915 r., zm. 30 kwietnia 1994 r., dowódca kompanii AK „Wiklina” [https://pl.wikipedia.org/wiki/J%C3%B3zef\\_Kaczoruk](https://pl.wikipedia.org/wiki/J%C3%B3zef_Kaczoruk) (dostęp: z 1.09.2017).

19 W. Hryniewiecki, *Nie dla nich zabrzmiały fanfary*, Łódź 1993, s. 12.

## Hostynne<sup>20</sup>

Lotnisko powstało ok. 30 km na wschód od Zamościa i 20-25 km od granicy na Bugu. Jego budowa rozpoczęła się w 1940 r., gdy Niemcy rozebrali komin cegielni ze względu na bezpieczeństwo samolotów. Lotnisko zlikwidowano w 1942 roku. Z lotniska w Breslau-Gandau<sup>21</sup> (Wrocław-Gądów) 8 czerwca przybył samodzielny oddział Jagdgeschwader 3 (JG 3) „Udet” dowodzony przez Geschwaderkommodore majora Günthera Lützowa<sup>22</sup>. Stacjonowały tu jednostki z Gruppe II pod dowództwem kapitana Lothara Kellera<sup>23</sup> oraz Gruppe III pod dowództwem kapitana Waltera Oesau<sup>24</sup>. Na lotnisku było 109 Messerschmitt Bf 109 F. Kapitan Keller prowadził Gruppe II podczas inwazji na Rosję. 22 czerwca zestrzelił cztery rosyjskie myśliwce zdobywając kolejno 17, 18, 19 i 20 zwycięstwo. Keller zderzył się z samolotem obserwacyjnym Fi 156 w pobliżu Stojanowa i zginął 26 czerwca 1941 roku. Po śmierci kpt. Kellera, 27 czerwca dowódcą grupy II został kpt. Gordon Gollob. 26 czerwca samoloty z II./JG 3 przeniosły się na lotnisko we Włodzimierzu Wołyńskim i odnotowały 21 zwycięstw i wsparły 1 grupę pancerną<sup>25</sup>. Samolot, którym latał podczas operacji „Barbarossa” mjr Günther Lützow to Bf 109 F „Biały Potrójny Szewron”<sup>26</sup>. Maszyna posiadała żółte znaczniki. Nosiła preferowany przez Lützowa styl oznaczenia dowódcy – potrójny szewron.

20 Zob. szerzej: <http://www.werbkowice.pl/ogminie/1408-hostynne-kolonia> (dostęp: z 1.08.2017), <https://pl.wikipedia.org/wiki/Hostynne> (dostęp z 1.08.2017); Ch. Bergström, *Barbarossa: The Air Battle July-December 1941*, Classic Publications 2007, s. 129; J. Weal, *More Bf 109 Aces of the Russian Front*, Osprey Publishing Ltd. s. 15.

21 Prien Jochen, *Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe 1934 bis 1945*, 2001, T. 6, cz. 1, Struve-Druck 2000, s. 88; <http://www.tuwroclaw.com/wiadomosci,odkrywamy-wroclaw-trzy-lotniska,wia5-3266-5031.html>

22 Günther „Franzl” Lützow – ur. 4 września 1912 r. w Kiel, zginął 24 kwietnia 1945 r. w pobliżu Donauworth. Zdobył 110 zestrzeleń w ponad 300 misjach bojowych <http://www.luftwaffe.cz/lutzow.html> (dostęp z 3.08.2017). Zob.: P. Jacobs, *Aces of the Luftwaffe: The Jagdflieger in the Second World War*, Oxford 2014.

23 Lothar Keller – ur. 7 kwietnia 1914 r. w Dreźnie. W dniu 24 listopada 1940 r. został mianowany Gruppenkommandeur II./JG 3. Zginął 26 czerwca 1941 r. Zdobył 23 zwycięstwa, 16 na froncie zachodnim <http://www.luftwaffe.cz/keller.html> (dostęp z 3.08.2017).

24 Walter „Gulle” Oesau – ur. 28 czerwca 1913 r. w Farnwinkel w regionie Dithmarschen w Holst, został zestrzelony 11 maja 1944r. w pobliżu St. Vith. Zdobył 127 zwycięstw w 300 misjach bojowych. <http://www.luftwaffe.cz/oesau.html> (dostęp z 3.08.2017).

25 Prien Jochen, *op. cit.*, s. 124.

26 szewron – V-kształtna naszywka na rękawie munduru wojskowego.

### Zwycięstwa Günthera Lützowa w trakcie służby na lotnisku w Hostynnem

Data	Czas	Zestrzelony samolot	Kraj	Stopień	Funkcja	Jednostka	Zwycięstwo
22.06.1941	4:30	I-18	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	24
23.06.1941	-	SB-2	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	25
23.06.1941	-	SB-2	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	26
24.06.1941	-	I-153	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	27
26.06.1941	13:20	SB-2	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	28
26.06.1941	-	SB-2	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	29
26.06.1941	-	Pe-2	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	30
27.06.1941	-	DB-3	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	31
28.06.1941	-	Pe-2	★	Major	Dowódca	Stab/JG 3	32

### Straty II./JG 3 podczas rozmieszczania na Wschodzie od 22 czerwca do 16 września 1941 r.<sup>27</sup>

22.06.1941	4./JG 3	Plutonowy Leo Suschko	Hostynne 20% szkody spowodowane walką powietrzną	Bf 109 F-2	12 601 lokalizacja
	5./JG 3	Sierżant Hermann Freitag	bitwa powietrzna (Luftkampf), Focke-Wulf Fw 190, Brody, FSA 100%	Bf 109 F-2	12 658
	II./JG 3	N.N.	Hostynne 15% szkody spowodowane walką powietrzną	Bf 109 F-2	6742
	II./JG 3	N.N.	Hostynne 30% szkody spowodowane walką powietrzną	Bf 109 F-2	5750
29.06.41	4./JG 3	Plutonowy Leo Suschko	bitwa powietrzna (Luftkampf) SB-2 Dubno 100% szkody spowodowane walką powietrzną	Bf 109 F-2	9608

### Zwycięstwa pilotów niemieckich w czasie służby w Hostynnem

Data	Pilot	Jednostka	Zestrzelony samolot	Lokalizacja	Godzina
22.06.1941	Porucznik Walther Dahl: 1	Stab II./JG 3	I-18	Lemberg 1.500 m	04.30
22.06.1941	Podporucznik Hans Fuß: 1	4./JG 3	I-15	Lemberg 50-100 m	06.50
22.06.1941	Kapitan Gordon Gollob: 7	4./JG 3	I-16	25 km półn-zach Lemberg 500 m	07.00
22.06.1941	Podporucznik Hans Fuß: 2	4./JG 3	I-16	Lemberg 50-100 m	07.00
22.06.1941	Sierżant August Dilling: 4	6./JG 3	I-17	Adeny 800 m	09.31

<sup>27</sup> Prien Jochen, *op. cit.*, s. 117.



22.06.1941	Major Günther Lützow: 19	Stab/JG 3	I-18	-	04.30
22.06.1941	Porucznik Robert Olejnik: 6	1./JG 3	I-16	-	03.40
22.06.1941	Sierżant Ernst Heesen: 2	2./JG 3	I-16	Grodek	04.10
22.06.1941	Sierżant Detlev Lüth: 3	1./JG 3	I-16	-	-
22.06.1941	Porucznik Helmut Meckel: 12	2./JG 3	I-16	Grodek	08.30
22.06.1941	Podporucznik Eberhard Bock: 9	3./JG 3	I-153	-	-
22.06.1941	Sierżant Hans Ehlers: 6	3./JG 3	I-16	-	-
22.06.1941	Plutonowy. Jaksch: 2	3./JG 3	-	-	-
22.06.1941	Podporucznik Karl Bergmann: 1	3./JG 3	1-153	-	-
22.06.1941	Kapitan Gordon Gollob: 7	4./JG 3	I-16	-	07.00
22.06.1941	Kapitan Lothar Keller: 17	Stab II./JG 3	I-16	-	07.28
22.06.1941	Porucznik Franz Beyer: 4	Stab II./JG 3	I-16	-	07.29
22.06.1941	Porucznik Karl Faust: 1	Stab II./JG 3	I-16	-	07.30
22.06.1941	Kapitan Lothar Keller: 18	Stab II./JG 3	I-153	-	07.44
22.06.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 4	5./JG 3	I-153	-	07.45
22.06.1941	Plutonowy Horst Beyer: 1	6./JG 3	DB-3	-	09.30
22.06.1941	Sierżant August Dilling: 4	6./JG 3	I-16	-	09.31
22.06.1941	Kapitan Lothar Keller: 19	Stab II./JG 3	I-153	-	18.42
22.06.1941	Porucznik Karl Faust: 2	Stab II./JG 3	I-16	-	18.48
22.06.1941	Kapitan Lothar Keller: 20	Stab II./JG 3	I-16	-	18.50
22.06.1941	Porucznik Franz Beyer: 5	Stab II./JG 3	I-153	-	18.55
22.06.1941	Plutonowy Helmut Ruffler: 1	7./JG 3	I-15	-	08.10
23.06.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 5	5./JG 3	I-16	-	4:50
23.06.1941	St. sierżant. Josef Heinzeller	5./JG 3	I-16	Lotnisko Łuck 1.300 m	04.55
23.06.1941	Podporucznik. Lohr	6./JG 3	DB-3	Włodzimierz - Łuck 3.000 m	06.07
23.06.1941	Podporucznik. Horst Büddenhagen	5./JG 3	I-17	Sposow 15 m	09.40
26.06.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 6	5./JG 3	DB-3	-	8:10
26.06.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 7	5./JG 3	DB-3	-	8:30
23.06.1941	Porucznik Franz Beyer	JG Udet	SB-3	Wojnica-Zahirec	09.58
23.06.1941	Plutonowy Ernst Poske	5./JG 3	Martin	Woznika 1.300 m.	10.05
26.06.1941	Major Günther Lützow	Stab/JG 3	SB-3	-	13.20
27.06.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 8	5./JG 3	I-15	-	8:10
30.06.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 9	5./JG 3	I-16	-	14:30
02.07.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 10	5./JG 3	R-5	-	16:25
02.07.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 11	5./JG 3	R-5	-	16:30
05.07.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 12	5./JG 3	SB-2	-	13:10
05.07.1941	Sierżant Alfred Heckmann: 13	5./JG 3	DB-3	-	16:20
06.07.1941	Porucznik Friedr.-Franz von Cramon	Stab/JG 3	Pe-2	-	10.30

W sektorze południowym frontu, Luftflotte 4 wybił się II Jagdgeschwader. Jego zadaniem było dotarcie na Ukrainę do Grupy Armii Południe. Na lewym skrzydle, w południowo-wschodniej Polsce znaj-

dowało się Hostynne dowodzone przez majora Günthera Lützowa i jego Gruppe z JG 3<sup>28</sup>. Geschwaderkommodore zestrzelił 22 czerwca 1941 r. sowiecki myśliwiec, a jego podkomendni 8 z 24 wrogich maszyn. Dla porucznika Franza Beyera<sup>29</sup> było to czwarte i piąte zwycięstwo, natomiast dla sierżanta Alfreda Heckmanna<sup>30</sup> – czwarte. Obaj stali się wkrótce asami Luftwaffe.

III./JG 3 było mniej skuteczne. Ze stratą dwóch zaginionych i pięciu zestrzelonych przez wroga Bf-109 zdobyli tylko jednego I-15. 22 czerwca 1941 r. plutonowy Helmut Ruffler<sup>31</sup> z jednostki 7./JG 3 zestrzelił swój pierwszy samolot. To był początek jego kariery na froncie wschodnim.

Pod koniec czerwca Stab i I./JG 53<sup>32</sup> ruszyły 145 km w głąb terytorium radzieckiego za postępującą Panzergruppe 2 na Bobrujsk na Białorusi. W tym czasie kontynuowano ochronę czołgów opancerzonych przed Sowieckimi Siłami Powietrznymi. 30 czerwca oddziały Günthera Freiherra von Maltzahna<sup>33</sup> przemieszczono z Baranowicz na Białorusi do Hostynnego, do okupowanej przez wojska niemieckie Polski. Teraz działały pod kontrolą Luftflotte 4, ale ich podstawowe zadanie pozostawało takie samo – zabezpieczyć granice nieba. Jedyna różnica polegała na tym, że ich celem nie był Bobrujsk w drodze do Moskwy, ale Kijów, stolica Ukrainy. To był główny obszar działania jednostki podczas ostatnich, pięciu – sześciu tygodni udziału w „Barbarossie”. Podczas pobytu w Hostynnym sprawy toczyły się dość spokojnie. Dopiero opuszczenie lotniska i powrót na terytorium radzieckie przyniosło wiele zwycięstw indywidualnych i zbiorowych. W Hostynnym pozostawiono ok. 200 Niemców.

---

28 J. Weal, *op. cit.*, s. 8.

29 Franz Beyer – ur. 22 kwietnia 1918 r. w Berlinie, zm. 11 lutego 1944 r. niedaleko Venlo w Holandii. Zdobył 81 zwycięstw, w tym 77 na froncie wschodnim.

30 Alfred Heckmann – ur. 25 czerwca 1914 r. w Bochum-Langendreer, zm. 21 lipca 1993 roku. Zdobył 71 zwycięstw, 54 nad frontem wschodnim. Zob.: <http://www.luftwaffe.cz/heckmann.html> (dostęp: 3.08.2017).

31 Helmut Ruffler – ur. 18 stycznia 1918 r. w Waldenburgu, zm. 21 września 2001 r. w Niederkassel. Zdobył 88 zwycięstw, 78 na froncie wschodnim. Zob.: <http://www.luftwaffe.cz/ruffler.html> (dostęp 3.08.2017).

32 J. Weal, *Jagdgeschwader 53 'Pik-As'*, Osprey Publishing Ltd. 2007.

33 Günther von Maltzahn – ur. 20 października 1910 r. w Wodarg, zm. 24 czerwca 1953 r. w Düsseldorfie. W czerwcu 1941 r., zdobył 19 zwycięstwo i został przeniesiony do dywizjonu myśliwskiego JG 53 na front wschodni, gdzie dołączył do inwazji na ZSRR. Zdobył 68 zwycięstw, w tym 33 na froncie wschodnim. Zob. szerzej: <http://www.luftwaffe39-45.historia.nom.br/ases/maltzahn.htm> (dostęp z 11.07.2017); <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Personenregister/M/MaltzahnGFv.htm> [dostęp z 3.08.2017].

## Klemensów<sup>34</sup>

Lotnisko powstało 15 km na zachód od Zamość w miejscowości Klemensów, niedaleko przedwojennej cukrowni „Klemensów” [ryc. 2]. Na placu składowym cukrowni znajdowały się normalnotorowe bocznice kolejowe, na których odstawiano cysterny z paliwem. Składy paliwa w beczkach znajdowały się także zamaskowane na terenie parku okalającego rezydencję Zamoyskich. Bocznicą kolejową normalnotorową stykała się z linią kolejki wąskotorowej do Wierzbicy, która wiodła przez rejon lotniska. Przez Szczebrzeszyn przebiegał szlak kolejowy łączący Lublin, Zamość, Bełżec i Lwów. Tak zorganizowana sieć kolejowa ułatwiała transport materiałów wojennych. W pałacu Zamoyskich kwaterowali Niemcy. Wywiad na lotnisku prowadził Stanisław Tałanda ps. „Żegota” (nauczyciel)<sup>35</sup>.

18 czerwca 1941 r. o godzinie 09:55 na lotnisku wylądował III./KG 55 „Greif”<sup>36</sup> (III Dywizjon 55 Pułku Bombowego) wyposażony w samoloty typu Heinkel He 111H. Personel wcześniej przybył koleją razem z wyposażeniem. Piloci zostali zakwaterowani w pałacu Zamoyskich w Klemensowie<sup>37</sup>. III./KG 55 „Greif” kapitana Heinricha Wittmera<sup>38</sup> 22 czerwca 1941 r. o godzinie 03:15 wykonał pierwsze loty bojowe. Celem były lotniska: Dubno, Młynów, Brody, Raczyn na terenie ZSRR (przed wojną terytorium Polski). Podczas ataku na Związek Radziecki dywizjon był podporządkowany V. Fliegerkorps w Luftflotte 4 i walczył w południowej części frontu wschodniego. Jednostka pozostała w Klemensowie krótko, do 17 lipca 1941 roku. 18 lipca przebazowano ją w okolice Łucka.

Teren lotniska był równy, o wymiarach ok. 1325 m × 1050 metrów. Pas startowy miał 1190 metrów długości. 08 sierpnia 1944 r. piloci Luftwaffe VIII Fliegerkorps wielokrotnie zbombardowali las grani-

34 Zob. szerzej: C. Tchorz, *Z kowala – „Kowal”*, Warszawa 1974, s. 238; <http://aloszak-szerokitrakt.blogspot.com/2013/03/baza-lotnicza-w-klemensowie.html> (dostęp z 15.07.2017).

35 J. Grygiel, *op. cit.*, s.175-176.

36 [https://de.wikipedia.org/wiki/Kampfgeschwader\\_55](https://de.wikipedia.org/wiki/Kampfgeschwader_55) (dostęp z 1.09.2017); <http://www.lexikon-der-wehrmacht.de/Gliederungen/Kampfgeschwader/KG55.htm> (dostęp z 3.08.2017).

37 J. Grygiel, *op. cit.*, s. 176.

38 Heinrich Wittmer – ur. 28 lutego 1910 r. w Bordeaux, zm. 27 czerwca 1992 r. w Neuhaus am Schliersee. 12 listopada 1941 r. otrzymał Krzyż Rycerski Krzyża Żelaznego. Pułkownik w sztabie generalnym. Zob.: <https://www.tracesofwar.com/persons/49339/Wittmer-Heinrich.htm?c=aw> (dostęp z 1.09.2017).

czący od północy z terenem lotniska. 17 marca 1941 r. dr Klukowski<sup>39</sup> wspominał, że do Klemensowa przyjechało wielu lotników, a Niemcy zrobili składowisko ogromnych zapasów benzyny (trzy warstwy beczek) w klemensowskim parku. Praca na lotnisku rozpoczynała się od szóstej rano. W Szczepieszynie magistrat wezwał do stawienia się do robót na lotnisku (4 maja) mężczyzn między 15 a 60 rokiem życia. Wezwanych było łącznie ok. 4 tysięcy ludzi ze Szczepieszyna, Sułowa i Radeczniczy. Za nie wypełnienie obowiązku groziły surowe kary, także śmierć. 6 maja Niemcy zorganizowali łapankę w Szczepieszynie i zagonili pojmanyh mężczyzn do prac przy lotnisku. Na dziesięciu pracujących przypadał jeden strażnik. Praca była ciężka. W maju przygotowano beton pod pasy startowe. 29 czerwca ponownie wezwano mężczyzn do prac lotniskowych.

W latach 1941-1943 żydowscy robotnicy pracowali w Łabuniach i Klemensowie. Zimą 1943 r. ok. 300 Żydów z Klemensowa przewieziono do obozu Luftwaffe na lotnisku w Łabuniach. W 1943 r. Henryk Marczak ps. „Długi” sporządził plan lotniska w Klemensowie. 29 października 1943 r. do Klemensowa przyjechało 45 wagonów z żołnierzami i robotnikami. Niemcy relokowali również załogę i obsługę lotniska z Homla do Klemensowa. Szykowała się bowiem kolejna wojna.

Podczas zbliżania się frontu wschodniego dowódcą lotniska w Klemensowie był Austriak, mjr Pilich. Nie było już samolotów wylatujących na wschód, zostały tylko magazyny i warsztaty. Między majorem, a partyzantką czyli Stanisławem Książką ps. „Wyrwa” i Stanisławem Prusem ps. „Adam” zawiązała się niepisana umowa – Polacy nie atakowali lotniska i obsługi, a Niemcy przekazywali im sprzęt wojskowy (latarki, kuchnie polowe, amunicję). 3 kotły kuchenne odebrał Maciej Książek, a amunicję Mikołaj Szyduk<sup>40</sup>. Wielu więźniów z obozu dla wysiedlonych w Zwierzyńcu pracowało przy porządkowaniu lotniska. 15 maja 1944 r. oddział AK „Wrzosa”<sup>41</sup> pod samym lotniskiem zaatakował wieś Bodaczów i zabrał mieszkającym tam nasiedleńcom niemieckim żywność, aparat telefoniczny i parę koni. Kolejna akcja wywołująca panikę miała miejsce 17 maja. Oddział AK „Podkowy”<sup>42</sup> zaatakował niemiecką wieś Rozłopy położoną niespełna 3 km od lotniska. Zdobyto 16

39 Z. Klukowski, *Zamojszczyzna 1918-1959*, Warszawa 2017, s. 260, 261, 274, 379.

40 J. Grygiel, *op. cit.*, s. 166.

41 „Wrzos” – ppor. AK Stanisław Poździk.

42 „Podkowa” – por. AK Tadeusz Kuncewicz.

koni, 9 krów i 4 kb<sup>43</sup>. Koloniści uciekli<sup>44</sup>. Brawurową akcją wykazało się 5 wydzielonych oddziałów AK dowodzonych przez „Wyrwę”<sup>45</sup>. Z 1 na 2 maja partyzanci skrajem lotniska podeszli pod cukrownię, rozbroili 30 wartowników i zdobyli klucze do bramy klemensowskiej cukrowni. Załadowano 7 wozów cukru<sup>46</sup>. W czerwcu i lipcu 1944 r. używane było przez jednostki węgierskich sił powietrznych.

Jednostki operacyjne:	
II./SKG 210	30 czerwiec-lipiec 1941
III./KG 55	czerwiec-lipiec 1941
102. Węgierska grupa szybkich bombowców Ung.KSt. 102/1 (He 111)	czerwiec-lipiec 1944
102. Węgierska grupa bombowa	maj-lipiec 1944

Jednostki stacjonujące	
Lw.-Bau-Btl. 17 / XI	lipiec 1941
Flieger-Geräteausgabestelle 4 / VIII	lipiec 1941
Fahrkolonne d.Lw. 18 / VIII	sierpień 1941
Element Ausb. - und Sammel-Rgt./VIII. Fliegerkorps Ung. SKSt, (Me 210)	czerwiec 1942
Lw.-Kriegsberichter-Kp.	5 lipiec 1941
Wetterberatungszentrale (mot)d.Lw.11/ XVII	lipiec 1941
Fl.H.Kdtr. E 21 VI	lipiec 1941

Po nieudanej próbie zniszczenia cukrowni Niemcy opuścili Klemensów. Wojska sowieckie wkroczyły do Szczebrzeszyna 26 sierpnia 1944 r., kilka godzin po wyzwolenicznym marszu 9 Pułku Piechoty AK. Rosyjscy żołnierze rozbroili i aresztowali partyzantów, a lotnicy zajęli budynki szkolne i w nich zrobili swoje kwatery. Rosjanie latali codziennie na tzw. *szturmownikach* (samoloty wsparcia działań naziemnych). Nieraz te loty kończyły się na płycie lotniska, o czym świadczą mogiły radzieckie w Szczebrzeszynie<sup>47</sup>. Na lotnisku w Klemensowie pojawiła się grupa NKWD i w październiku zamontowała aparaty podsłuchowe do wyszukiwania partyzanckich radiostacji. 2 listopa-

43 Kb – karabin wz. 98a zdobyty przez żołnierzy niemieckich we wrześniu 1939r, został dodany do uzbrojenia Wehrmachtu jako Gewehr 299(p) – G299(p), dlatego pojawiał się u kolonistów.

44 J. Markiewicz, *Partyzancki kraj*, Lublin 1980, s. 297, 302-303.

45 „Wyrwa” – kpt AK Stanisław Książek.

46 J. Józwiakowski, *Armia Krajowa na Zamojszczyźnie*, T. 2, Lublin 2001, s. 689-690.

47 <http://docplayer.pl/27637917-Aleksander-piwowarek-wspomnienia.html>, s. 18-19 (dostęp z 8.09.2017).

da prawie im się udało dopaść por. Mieczysława Skwarczyńskiego ps. „Leszcz” w Kawęczynie. Dzięki dobrze zorganizowanej grupie w wiosce, Skwarczyńskiemu udało się zbiec<sup>48</sup>. Od lutego do początków marca 1945 r., na lotnisku stacjonowała część polskich pilotów z 15 Samodzielnego Zapasowego Pułku Lotniczego, który utworzono na lotnisku Mokre w 1944 roku. Obecnie pozostałościami po dawnym lotnisku są kwadratowe betonowe studzienki, zarysy stanowisk postojowych samolotów i wzgórki po wałach przeciwwybuchowych.

### Mokre<sup>49</sup>

Lotnisko powstało w latach 1926-1928 na gruntach folwarku Mokre przekazanych Skarbowi Państwa przez Ordynację Zamojską. Płyta lotniska jest oddalona w linii prostej od Rynku Wielkiego o niespełna 4 km. Lotnisko zajęli Niemcy w celu urządzenia na nim bazy lotniczej. Roboty budowlane wykonywała czeska firma „Rudolf Vissek”, natomiast podwykonawcami byli Żydzi z obozu w Zamościu. Sprowadzono budowlane wojska lotnicze i firmy: Flughafenbetriebskompanie (Flugh. Betr. Kp.), Feldwerftverband, Werkstatt-Kp, Werkstattzug. 12 października 1940 r. Niemcy przydzielili żydowskie brygady robocze do rozbudowy lotniska. Straż nad nimi trzymali Żydzi uzbrojeni w pałki, zwani przez miejscowych *pałkarzami*. Powodem rozbudowy lotniska była zbliżająca się operacja „Barbarossa”. Dokumenty wywiadowcze tak opisywały teren: (...) *lotnisko Mokre z 3 drewnianymi hangarami o pojemności 10 samolotów każdy. Lotnisko jest rozbudowywane – budowane jest około 60 pomocniczych budynków, rozpoznano 6 podziemnych zbiorników na paliwo o pojemnością 100 000 litrów każdy*<sup>50</sup>. Według danych wywiadowczych, *lotnisko Mokre koło Zamościa codziennie dostarczało bomby o dużym kalibrze, w jednym samochodzie przewożono dwie bomby powietrzne*<sup>51</sup>.

---

48 J. Józwiakowski, *op. cit.*, s. 889.

49 *Zamojszczyzna Sondenlaboratorium SS*, red. C. Madajczyk. T. I, Warszawa 1979, s. 521; K. Czubara, *Jeniec sprzymierzonej armii*, „Tygodnik Zamojski” 1998, nr 25, s. 1, 5 (s. 5); Idem, *Tajemnice zamojskiego lotniska cz.1*, „Tygodnik Zamojski” 1998, nr 27, s. 5; A. Kopciowski, *Zagłada Żydów w Zamościu*, Lublin 2005, s. 142, 143, 145; J. Hałasa, *Moje Mokre*, Szczecin 2012; Z. Klukowski, *op. cit.*, 387, 389; E. Nawrocka, *Lotnisko w Mokrem*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 2017, nr 3, s. 93-94.

50 № 466. Raport NKWD dla KC KP(6) UKRAINY o dyslokacji i budowie niemieckich lotnisk i lądowisk w pasie przygranicznym 14 maja 1941r.; <http://www.alexanderyakovlev.org/fond/issues-doc/1011801> (dostęp z 17.08.2017)

51 dokument №7.83 Sprawozdanie z dziesięciu dni wywiadu w siedzibie wywiadu KOVO №15 za okres od 10 do 20 maja 1941 r. (tajne).

Od 1941 r. w drewnianych barakach przy lotnisku mieszkało stale 150 Żydów, resztę dowożono ciężarówkami, natomiast w drogę powrotną pędzono ich piechotą do Zamościa. Żydzi wyrównali i wybetonowali 2 pasy startowe. Jeden z nich betonowo – asfaltowy o wymiarach 1200 m długości × 40 m szerokości przebiegał równolegle do drogi Mokre – Płoskie i przeznaczony był dla bombowców. Nawierzchnia drugiego pasa pokryta została siatką metalową. W czterech rogach lotniska Niemcy wybudowali studnie artezyjskie. Przy drodze Mokre – Hubale ustawiono trzy betonowe stoiska artylerii przeciwlotniczej. Wybudowano kwatery dla pilotów Luftwaffe i podłączono oświetlenie. Ze względu na słabe odwodnienie powierzchnia lotniska (1000 m × 550 m) była zbyt podmokła. Lotnisko posiadało trzy wieże obserwacyjne (15 m wysokości) zaopatrzone w reflektory i karabiny maszynowe. W otoczeniu lotniska postawiono drewniane baraki dla robotników, zygzakowaty schron, stację paliw i rampę kolejową z bocznicą odchodzącą od linii Zawada – Zamość. Przy szosie z Mokrego do Zamościa znajdowało się dwadzieścia podziemnych schronów dla samolotów maskowanych siatką [ryc. 3].

Część baraków wybudowanych wzdłuż drogi do folwarku w Mokrem posłużyło za tymczasowe kwatery przybyłym we wrześniu 1942 r. Besarabczykom<sup>52</sup>. Jak przytacza Krzysztof Czubara: (...) *komendantura lotnicza i kwatery pilotów mieściły się w budynkach szkoły rolniczej w Janowicach. Dowódca eskadry oberleutnant Ritter przylatywał stamtąd na lotnisko i z powrotem małym samolotem „Storchem”, który nazywaliśmy „bocianem”. Obok szkoły rolniczej, na łące miał małe lądowisko. Chodził po lotnisku i latał samolotem zawsze z małym psem, zabierał go do kabiny bombowca nawet wtedy, gdy prowadził swoją eskadrę na bombardowanie Rosji – opowiada Stanisław Sierak z Mokrego*<sup>53</sup>.

Marzec 1943 r. był spokojny, skupiono się na ochronie magazynów i warsztatów. Lotnisko rozpracował jeden z pracujących tam Polaków – Leon Musiał<sup>54</sup>. Informację przekazał obserwatorowi AK „Komarowi”<sup>55</sup>. W maju 1943 r. lotnisko zamknięto, a pozostających robotników przeniesiono do pracy przy lotnisku w Łabuniach. Na

52 Besarabczyki to koloniści niemieccy z terenów Besarabii, zw. „czarnymi”, z powodu śniadej karnacji.

53 K. Czubara, *Tajemnice zamojskiego lotniska*, „Tygodnik Zamojski” 1998, nr 28, s. 5.

54 Leon Musiał ps. „Orzeł” – przedwojenny podoficer rezerwy WP.

55 J. Grygiel, *op. cit.*, s. 84.

miejscu została nieliczna załoga i wartownicy<sup>56</sup>. W sierpniu zaczęto lotnisko przebudowywać, aby dostosować je do myśliwców i ciężkich bombowców atakujących ZSRR<sup>57</sup>. W tym czasie ruch był niewielki. W październiku 1943 r. na lotnisku pracowało 1400 ludzi, z czego 800 Żydów przywiezionych przymusowo z Poniatówka pod Warszawą. Prace trwały całą dobę. Po wykonaniu robót przewieziono pracowników na lotniska w Klemensowie i Łabuniach. Aktywność na lotnisku wzmożła się w lipcu 1944 roku.

Notatka o lotnisku sporządzona w 1943 r. przez wywiad AK określała jego powierzchnię na 6000 m<sup>2</sup>, wymiary pasa asfaltowego na 500 m długości × 20-30 metrów szerokości. Lotnisko było użytkowane tylko w dzień. Obsługę militarną i techniczną lotniska stanowiły:

- 9 działek przeciwlotniczych kaliber 20 mm;
- 10 ciężkich karabinów maszynowych;
- 200 Niemców (10 oficerów, 20 podoficerów i 170 szeregowców);
- 50 Węgrów;
- 120 Polaków;
- 30 cywilów pochodzenia czeskiego i niemieckiego;
- 15 samochodów;
- 20 wozów;
- 24 pary koni;
- samoloty: myśliwce (Me 8 szt.), bombowce „stukas” 12 szt., Junkers 6 szt., dwukadłubowce <sup>58</sup> 10 szt., wywiadowcze 3 szt. i jeden transportowiec.

#### Samoloty stacjonujące na lotnisku Mokre w latach 1941-1944

Typ samolotu	Termin
Transportstaffel V. Fliegerkorps	Czerwiec - lipiec 1941
Stab/SG 10 (Klucz Sztabowy 10 Pułku Szturmowego) (Fw 190 F86)	16.7.1944 - 20.7.1944
II./SG 10 (II Dywizjon 10 Pułku Szturmowego) Fw 190 F/G7	11.7.1944 - 22.7.1944
III./SG 10 (III Dywizjon 10 Pułku Szturmowego) Fw 190 F8	16.7.1944 - 28.7.1944

56 III Lotnictwo. W Mokrem lotnisko nieczynne. Ostatnio lądowało 36 bombowców z eskadry szkolnej. Wszyscy robotnicy z tego lotniska wyjechali do Łabuń. Raport wywiadowczy obwodu za maj 1943 r. Zieleń. Mp. 5.6.43 (Obwód Zieleń 5 czerwca 1943), [w:] J. Grygiel, op. cit., s. 380-381.

57 IV. Lotnictwo. Lotnisko w Łabuniach i Mokrem gruntownie remontowane. Robotnicy pracują w dzień i w nocy. Słabe przeloty samolotów. Raport wywiadowczy komendy obwodu za sierpień 1943r. Obwód Zieleń, 3.9.43 (3 września 1943r.) [w:] Ibidem, s. 402.

58 Focke-Wulf Fw 189 "Uhu" – niemiecki samolot rozpoznawczy, zw. „sowa”. Dwusilnikowy dolnopłat z układem dwubelkowym (dwukadłubowym). Wykorzystywano go do walki przeciwko ZSRR.



Elementy 10./SG 9 (10 Eskadra 9 Pułku Szturmowego) Hs 129 B28	06.7.1944 - 23.7.1944
Stab./NSGr. 2 (Klucz Sztabowy 2 Nocnego Pułku Szturmowego)	10.7.1944 - 22.7.1944
3./NSGr. 2 (3 Eskadra 2 Nocnego Pułku Szturmowego)	1944
4./NSGr. 2 (4 Eskadra 2 Nocnego Pułku Szturmowego)	1944
3. (H) /Aufkl.Gr. 21 (3 Eskadra 21 Dywizjonu Rozpoznania Armijnego) Hs1259 - 6 samolotów	czerwca 1941/1943
4.(H)/AGr 41 (4 Eskadra 41 Dywizjony Rozpoznania Armijnego)	1943
4. (H) /Aufkl.Gr. 41	lipiec 1941
5. (H) /Aufkl.Gr. 11	czerwiec 1941
Stab, 3., 4./NSGr. 2	lipiec 1944
Stab, II, III./SG 10	lipiec 1944
5. (H) /Aufkl.Gr. 21	czerwca 1941
I. (Jagd) / LG 2	czerwiec 1941
III./JG 11	lipiec 1944
Ldssch.Zug d.Lw. 14 / VIII	lipiec 1941
4. (F) /Aufkl.Gr. 121 (4 Eskadra 121 Dywizjonu Dalekiego Rozpoznania) Hs12610	Maj - czerwiec 1941

24 kwietnia 1944 r. Edward Gronczewski ps. „Przepiórka” otrzymał od ps. „Ima”<sup>59</sup> rozkaz zebrania informacji o lotnisku, w celu zlikwidowania tamtejszego garnizonu. Niemieckie samoloty rozpoznawcze Storch<sup>60</sup> patrolowały okolicę w zasięgu 80 km od lotniska. Namierzały miejsca postoju partyzantów. Drogą radiową wzywały posiłki z lotniska – 9 Stukasów, w każdej chwili gotowych do bombardowania. Głównym celem były lasy janowskie, pełne polskiej i radzieckiej partyzantki. 12 maja 1944 r. Stukasy zbombardowały oddział „Wicka”<sup>61</sup> w rejonie Momotów Górnych<sup>62</sup>.

30 kwietnia 1944 r. w obwodzie biłgorajskim oddział AK kpr. Józefa Pikuły „Albatrosa”<sup>63</sup> zaminował tory na linii Susiec – Nowiny. Od strony nadjeżdżającego pociągu rozpoczęła się strzelanina. Na pomoc ruszył duży oddział niemiecki i zajął Susiec. W wyniku błędnego rozoznania samoloty z Mokrego ostrzelały Niemców<sup>64</sup>.

59 „Im” – Waław Czyzewski, właśc. Waław Raś, ur. 25 kwietnia 1917 r. w Kolonii Zielonce, zm. 30 stycznia 2002 r. w Warszawie. Szef wywiadu II obwodu Armii Ludowej.

60 Storch – samolot niemiecki.

61 Ignacy Borkowski (wcześniej Ignacy Burek) ps. „Wicek” – od maja 1944 r. dowódca 1 Brygady Armii Ludowej im. Ziemi Lubelskiej.

62 E. Gronczewski, *Wspomnienia „Przepiórki”*, Lublin 1964, s. 160, 184.

63 kpr. Józef Pikuła „Albatros” – ur. 19 marca 1909 r. w Brzezówce. Żołnierz Wojska Polskiego, później żołnierz AK Obwodu Dębica, sanitariusz, uczestnik akcji „Burza”. Więzień obozu w Gross Rosen, numer 85350.

64 J. Józwiakowski, *op. cit.*, s. 710.

W 1944 r. na lotnisku stacjonował pilot bombowy Eberhard Schaefer<sup>65</sup>. W 1944 r. przez kilkanaście dni razem z dywizjonem SG2 przebywał w Zamościu najskuteczniejszy pilot lotnictwa niemieckiego Hans Ulrich Rudel<sup>66</sup>. Tak opisał to we wspomnieniach: *Zamość jest miłym małym miasteczkiem, robi dobre wrażenie. Mieszkamy w starych polskich koszarach na północnym krańcu miasta. Nasze lotnisko jest położone dość daleko stąd i zostało utworzone na skoszonym polu, pas lądowania wąski, więc nietrudno o wypadek. Podczas pierwszego lądowania maszyna starszego sierżanta W. przewraca się, a pilot zostaje ciężko ranny<sup>67</sup>.*

Gdy front zaczął się niebezpiecznie zbliżać Niemcy w lipcu 1944 r. wycofali się z lotniska paląc baraki, wieże obserwacyjne. Zrujnowali pas startowy i wysadzili zbiorniki benzyny. Po opuszczeniu przez Niemców Mokrego, latem tego samego roku na lotnisku pojawiła się 6 Armia Lotnicza ZSRR, eskadry myśliwskie i bombowe (Ił-2, Ił-4, Pe-2, Jak-3, Jak-9, Po-2). Rosjanie naprawili pas startowy i płytę lotniska. Eskadry bombowe wylatywały z Mokrego, Łabuń i Łapiguza w stronę Niemiec.

W listopadzie 1944 r. na lotnisku były 3 dwusilnikowe samoloty i 2 budynki. 20 listopada na lotnisku wylądował ostrzelany amerykański Liberator<sup>68</sup>. Dziesięcioosobowa załoga dostała się do rosyjskiej niewoli (por. Robert Wills, sierżant Micke Urda, por. Joe Norman). Ro-

65 Eberhard Schaefer – ur. 23 sierpnia 1924 r., zm. 09 kwietnia 1944 r., był oficerem operacyjnym dywizjonu III/KG3. Uczestniczył w misjach bojowych przeciw ZSRR. Był oficerem operacyjnym dywizjonu III/KG3. Załoga jego samolotu zniszczyła m.in. most na Dniestrze (28.03.1941) i zestrzeliła trzy samoloty radzieckie. 6 kwietnia 1944 r. podczas ataku bombowego w okolicach Brodów w obwodzie lwowskim, jego samolot został ostrzelany przez piechotę radziecką. Jedna z kul roztrzaskała pistolet Schaefera. Odłamki uszkodziły mu brzuch i nerki. Ciężko ranny pilotował samolot i 35 minut później wylądował na lotnisku w Mokrem. Odwieziono go do szpitala polowego nr 608 w Zamościu. 08 kwietnia został w szpitalu odznaczony przez gen. por. Seidemanna Krzyżem Kawalerskim (z datą nadania 07 kwietnia). Zmarł 9 kwietnia ok. 14:30. Po śmierci stał się bohaterem propagandy. W czasie służby na Mokrem wykonał 46 lotów bojów, w ciągu całej służby 156. Zob.: <http://www.forum-der-wehrmacht.de/index.php/Thread/50780-Oberleutnant-Eberhard-Sch%C3%A4fer/> (dostęp z 17.09.2017).

66 Hans Ulrich Rudel – ur. 22 lipca 1916 r. w Konradswaldau, zm. 18 grudnia 1982 r. w Rosenheim. Najwybitniejszy niemiecki lotnik bojowy, zestrzelił 10 samolotów wroga, zniszczył równowartość ponad trzech radzieckich korpusów. Wykonał 2,530 misji, zestrzelił okręt wojenny, 1 krążownik, 1 niszczyciel, 70 jednostek wyładunkowych, 800 pojazdów, 150 pozycji karabinowych, pociągi pancerne i mosty, 519 czołgów. Został zestrzelony ponad 30 razy (ani razu przez pilota), był pięciokrotnie ranny. Zob.: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Hans-Ulrich\\_Rudel](https://pl.wikipedia.org/wiki/Hans-Ulrich_Rudel) (dostęp z 1.08.2017).

67 H. U. Rudel, *Pilot sztukasa. Mój dziennik bojowy*, Zakrzewo 2012, s. 184.

68 B-24 – czterosilnikowy amerykański ciężki samolot bombowy i patrolowy dalekiego zasięgu „Liberator”. Produkowano go w latach 1940-1945.

sjanie przetrzymywali ich przez pięć tygodni, u rodziny Polkowskich, przy ul. Szczebrzeskiej. Posiłki jadal dwa razy dziennie w jednostce radzieckiej – w byłej szkole rolniczej na Janowicach Małych. Dzięki współpracy polskiego podziemia, po pilotów przybył z Połtawy amerykański dwusilnikowy samolot Dakota.

Część 18 Armii Lotniczej ZSRR (dawniej Awiację Dalniewo Diestwija ADD) stacjonowała w Zamościu. Były to trzy pułki lotnicze w sile 64 samoloty Po-2<sup>69</sup>:

- 13 Samodzielny Pułk Lotnictwa Transportowego;
- 17 Samodzielny Pułk Lotnictwa Łącznikowego;
- 15 Samodzielny Zapasowy Pułk Lotnictwa.

15 samodzielny pułk lotniczy utworzono z kadry 16 radzieckiego szkolno-treningowego pułku lotniczego i zmobilizowanej rezerwy lotniczej. W grudniu 1944 r. na lotnisko przybył 17 polowy lotniczy warsztat, który naprawiał samoloty. Pułk odesłano do Bydgoszczy wiosną 1945 roku. Dowódcą pułku był ppłk Plaksij, szefem sztabu ppłk Wasilij Antonow.

15 pułk był jednostką szkolną. Na samolotach bojowych szkolono przedwojenny personel techniczny i latający. Szkolenie trwało trzy tygodnie. Pułk stacjonował w Janowicach. Pierwsze szkolenie przeprowadzono 22 grudnia 1944 roku. Wzięło w nim udział 55 uczestników:

- I grupa: 9 pilotów z 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”;
- II grupa: 18 pilotów przedwojennych;
- III grupa: 28 podoficerów.
- Początkowo na wyposażeniu pułku było 99 maszyn:
- maszyny bojowe (48) Jak-1, Ił-2, Pe-2;
- szkolno-bojowe (24) JAK-7, UIł-2, Jak-9;
- szkolno-treningowe (18) UT-2;
- samoloty łącznikowe (8) Po-2;
- samolot transportowy (1) C-47/Li-2.

Struktura organizacyjna pułku obejmowała: dowództwo, sztab, wydział pol-wych., wydział szkolenia, służba materiałowo-technicznego zaopatrzenia oraz 4 eskadry (2 myśliwskie, 1 szturmowa, 1 bombowa).

<sup>69</sup> Po-2 – radziecki dwupłatowy samolot szkolny i wielozadaniowy, zaprojektowany w 1928 roku. Wsławił się jako nocny bombowiec.

W maju 1945 na wyposażeniu pułku było:

- 52 samoloty;
- 175 karabinów;
- 25 samochodów;
- 5 traktorów.

Podczas wojny pułk przeszkolił 114 lotników, w tym 35 pilotów. Po zakończeniu wojny program szkoleniowy pułku uległ zmianie. Zrezygnowano z pilotów rezerwy, natomiast postawiono na młodych ludzi gotowych robić karierę w lotnictwie. Po 20 czerwca 1945 r. na lotnisko przybyło 30 pilotów z Dębłina w celu przeszkolenia na pilotów myśliwskich. Nazwa 15 samodzielny pułku lotniczego została zmieniona na 1 Samodzielny Szkolno-Treningowy Pułk Lotniczy i przeniesiono go do Radomia.

19 GBAP (Bombardir Awio Pułku) Rieszetnikowa<sup>70</sup> został 6 marca 1945 przebazowany na lotnisko Mokre. Tak opisał swoje wrażenia Reszetnikow: *Pewnego deszczowego dnia pułk wzbił się więc w powietrze, przekroczył Bug Zachodni i skierował się w stronę Zamościa. Nie chcieliśmy wzbudzać niczyjego zainteresowania ani przeszkadzać sobie nawzajem w lądowaniu, dlatego maksymalnie rozciągnęliśmy formację. Krajobraz w niczym nie przypominał rosyjskiego – z niskiej wysokości oglądaliśmy mozaiki pól, drogi i wioski. Czuło się tu coś jakby przedsmak zachodniej Europy. Miasto, leżące nieopodal naszej bazy, również okazało się niezwykle interesujące, szczególnie pod względem stylu architektonicznego budynków, ulic i placów. Dostrzegałem tu wpływ antyku i średniowiecza oraz, co mnie zdziwiło, niewiele zniszczeń wojennych. Sposób życia mieszkańców również stanowił dla nas nieogarnioną tajemnicę. Chłonałem atmosferę niewielkich sklepików, kolorowych barów i różnorodnych restauracji<sup>71</sup>. Wasilij Reszetnikow był w Zamościu, w chwili zakończenia II światowej (09.06. 1945). 10 czerwca odleciał Douglasem do zrujnowanego Berlina. Bazami 2 GBAP były pod koniec zimy 1945r. dwa podzamojskie lotniska Mokre i Łabunie.*

---

<sup>70</sup> Wasilij Wasiljewicz Rieszetnikow – ur. 23 grudnia 1919 r. w Jekaterynosławiu. Radziecki lotnik i dowódca wojskowy, bohater Związku Radzieckiego. W 1943 r. wykonał 307 misji. Zob.: <http://www.pravmir.ru/creative/letchik-vasiliy-reshetnikov-ya-poletel-bombit-skladyi-s-oruzhiem-v-gorod-gde-zhili-moi-roditeli/> (dostęp z 5.09.2017); <http://planetavvs.ru/sokol-rossii/v-ognennom-nebe-voyn/reshetnikov-vasiliy-vasilyevitch.html> (dostęp z 5.09.2017).

<sup>71</sup> Wasilij Reszetnikow, *Od Barbarossy do Berlina. Radziecki pilot bombowca przeciw Luftwaffe*, Bellona, Warszawa, s.189.

## Łabunie<sup>72</sup>

W połowie maja 1941 r. raportowano: *kończy się budowa lotniska w okręgu Łabunie*<sup>73</sup>. Lotnisko znajdowało się 7 km na południowy wschód od Zamościa, za pałacem Szeptyckich<sup>74</sup>. Na parterze pałacu były kwatery pilotów. W parku na stanowiskach, w kształcie podkowy stały samoloty kryte siatką maskującą [ryc. 4]. Używano go po ataku na Związek Radziecki i w czasie odwrotu w 1944 roku. Lotnicy mieszkali również w szkole w Łabuniach<sup>75</sup>.

Budowa lotniska rozpoczęła się z końcem 1940 roku. Prace przeprowadziła czeska firma „Skala, Smolka, Wawreczka i Spółka”. W Łabuniach na lotnisku pracowała grupa 70 Żydów, pochodzących w większości z Czechosłowacji. Obok lotniska powstał obóz pracy nr 2 (*Zwangsarbeitslager für Juden Labunie*). Składał się z trzech drewnianych baraków ogrodzonych drutem kolczastym i strzeżonych przez ukraińskich wachmanów. Pas startowy o długości 1235 m Żydzi wyłali betonem na wiosnę. Powierzchnia lotniska wynosiła ok. 1145 m × 825 m, była utwardzona i równa, wyłożona metalową siatką wzmacniającą. Kierownikiem robót w obozie był inżynier Letto. Na czele personelu technicznego stał inż. Kolbab z Moraw. W marcu 1943 r. zaobserwowano 30 maszyn, których pilnowało wojsko. Magazyny i warsztaty znajdowały się przed posterunkiem SS. 7 sierpnia 1943 r. rozpoczęto naprawę lotniska w Mokrem i Łabuniach. Pracowali przy nich ludzie z urzędu pracy i z obozów.

31 maja 1941 r. Kampfgeschwader 55 Greif (KG 55) został przydzielony do V Fliegerkorps Luftflotte 4 i otrzymał rozkaz przeniesienia się do Łabuń. Na lotnisku pojawił się 16 czerwca. Dowódcą był podpułkownik Hans Korte<sup>76</sup>. Jego sztab 21 czerwca posiadał sześć He 111 i dwa Messerschmitty Bf 110. 22 czerwca 1941 r. pułk wziął udział w kampanii rosyjskiej i wspierał niemiecką armię w drodze na Kijów. Ze względu na odnoszone sukcesy relokowano go 16 lipca na wschód.

72 *Zamojszczyzna Sondenlaboratorium SS...*, s. 521; C. Bergström, *Barbarossa: The Air Battle July-December 1941*, Classic Publications 2007, s. 8, 129; H. Chwedyk, *Luftwaffe w Łabuniach*, „Zamojski Kwartalnik Kulturalny” 2012, nr 2, s. 51-54.

73 № 466. Raport NKWD dla KC KP(б) UKRAINY o dyslokacji i budowie niemieckich lotnisk i lądowisk w pasie przygranicznym 14 maja 1941 r.

74 P. S. Łoś, *Szkice do portretu ziemian polskich XX w.*, Warszawa 2005, s. 368.

75 W. Hryniewiecki, *My z Zamojszczyzny*, Warszawa 1988, s. 88.

76 ppłk Hans Korte – dowódca eskadry dywizjonu od 15 sierpnia 1940 r. do 31 stycznia 1941 r.

Dowódcą I./KG 55 został major Rudolf Kiel<sup>77</sup>. Jego grupa dysponowała 27 He 111 H, które wylądowały na lotnisku 12 czerwca 1941 roku. Natomiast II Gruppe II./KG 55 majora dr Ernsta Kühla<sup>78</sup> składała się z 24 sprawnych He 111 H i pojawiła się w Łabuniach 18 czerwca 1941 roku. Od 17 czerwca do lipca 1941 r. w Łabuniach stacjonował również 3 Staffel Aufklärungsgruppe 121 Luftflotte 4. Po przeniesieniu jednostek w głąb ZSRR, lotnisko straciło na znaczeniu. Zostały samoloty rozpoznawcze Focke-Wulf Fw-189.

We wrześniu 1944 r. oddziały „Wikliny” i „Konrada”<sup>79</sup> dokonały śmiałej akcji dywersyjnej. Z magazynów niemieckich przy lotnisku w Łabuniach wyniesiono 220 koców, kilkanaście par butów, 4 worki cukru i 2 skrzynie wódki<sup>80</sup>. Obóz pracy zlikwidowano w Łabuniach późną jesienią 1943 roku. Pozostających przy życiu robotników wywieziono na Rotundę i rozstrzelano w 1944 roku (wslawił się tym gestapowiec Heinrich *Langenkampfer*)<sup>81</sup>.

W 1944 r. lotnictwo radzieckie coraz śmielej patroloowało Zamojszczyznę. Po operacjach „Sturmwind”<sup>82</sup> jednostki niemieckie częściowo się wycofały, jednak wojska lotnicze wciąż były silne. Przez lipiec trwały zacięte boje o brytyjskie i radzieckie zrzuty broni. 13 lipca o godzinie 2:00 nadleciały radzieckie samoloty typu Douglas i zrzuciły 6 bomb na jednostkę lotniczą w Kadłubiskach w gm. Kotlice. Następnego dnia nalot tego samego klucza samolotów (3) zbombardował okolice lotniska w Łabuniach (7 bomb). Niemcy nie pozostali bierni i wysyłali pozostałe na lotniskach myśliwce<sup>83</sup>.

77 major Rudolf Kiel – ur. 25 października 1911 r. w Sondershausen, zm. 1 lipca 2003 r. w Murnau. Dowódca grupy I od 10 kwietnia 1941 r. do 6 stycznia 1943 roku. Odznaczony został Krzyżem Kawalerskim 20 grudnia 1941 r. oraz Niemieckim Krzyżem 19 lipca 1943 r. Zob.: <https://www.tracesofwar.com/persons/23796/Kiel-Rudolf.htm?c=aw> (dostęp z 5.09.2017).

78 major dr Ernst Kühl – ur. 28 marca 1888 r. we Wrocławiu, zm. 02 lutego 1972 r. w Münster. Dowódca grupy II. od 27 sierpnia 1942 r. do 07 sierpnia 1943 roku. W styczniu 1945 r. został dowódcą 5. Dywizji Lotniczej Fortecy Narwik [https://de.wikipedia.org/wiki/Ernst\\_K%C3%BChl\\_\(Pilot\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Ernst_K%C3%BChl_(Pilot)) (dostęp z 1.08.2017).

79 „Konrad” – sierż. Edward Lachowiec, dowódca placówki w Łabuniach.

80 W. Hryniewiecki, *Mój Zamojszczyznę*, Warszawa 1988, s. 88; *Armia Krajowa na środkowej i południowej Lubelszczyźnie*, Lublin 1993, s. 131.

81 <http://www.zamosciopedia.pl/index.php/zb-zz/item/3536-zbrodniarze-hitlerowscy> (dostęp z 17.09.2017).

82 Sturmwind (Wicher) – kryptonim dwóch niemieckich operacji przeciw partyzantom: Sturmwind I (11-15.06.1944) w Lasach Lipskich i Lasach Janowskich i Sturmwind II (16-25.06.1944) w Puszczy Solskiej.

83 T. Strzembosz, L. Siemion, *Niezapomniany Lipiec*, Lublin 1979, s. 21, 39, 113-114.

**Jednostki operacyjne i stacjonujące:**

Stab, I., II./KG 55	czerwiec-lipiec 1941
7. (H) /Aufkl.Gr. 32	czerwiec-lipiec 1941
7. (H) /Aufkl.Gr. 32	czerwiec-lipiec 1944
II./JG 52	lipiec 1944
4. (F) /Aufkl.Gr. 121 (4 Eskadra 121 Dywizjonu Dalekiego Rozpoznania) (Ju 88A11 (9 samolotów)	czerwiec-lipiec 1941
Fliegerfuhrer 102 Ungarn Węgierskie Dowództwo Lotnicze	maj-lipiec 1944
10. (Pz) / SG 9	lipiec 1944
102d brygada powietrzna / węgierski AF	czerwiec-lipiec 1944
Ung. NA St. 102./1. Węgierski dywizjon bliskiego rozpoznania	maj-lipiec 1944
102. Węgierski samodzielny zespół myśliwców	maj-czerwiec 1944
4. Flugh.Betr.Kp. KG 55	czerwiec 1941
5.Flugh.Betr.Kp. KG 55	czerwiec 1941
Feldwerft-Abt. (Mot) I / 40	15 lipca 1941
Flieger-Werkstattzug (Mot) 2	15 lipca 1941
Elementy le.Flak-Abt. 96	maj 1944
Lw.-Bau-Btl. 14 / I	15 lipca 1941
Lw.-Bau-Btl. 5 / VI	15 lipca 1941
Lw.-Bau-Btl. 2 / VIII	15 lipca 1941
Lw.-Bau-Btl. 9 / VIII	15 lipca 1941
M.Fl.Betr.St.Kol 6 / III	15 lipca 1941
Elementy Ausb. - und Sammel-Rgt./VIII. Fliegerkorps	czerwiec 1942
Fl.H.Kdtr. E 10 / VII	marzec 1944
Fl.Pl.Kdo. C 8 / VIII	marzec 1943-marzec 1944
Zwischenlandeplatz 12 / VIII	lutymaj 1943
Fl.H.Kdtr. E 15 / VIII	lipiec-sierpień 1941
Fl.H.Kdtr. E 17 / XII	kwiecień-lipiec 1941

Łabunie były bazą 2 GBAK (sierpień 1944 r.) z 2 WA z frontu Koniowa – tego, który w czasie organizacji 18 Armii Lotniczej został przemianowany na 6 BGAK i latał na Pe-2. Na początku stycznia 1945 r. w Łabuniach stacjonowała 8 GBAD. Niewykluczone, że stacjonowała tam już od kilku miesięcy, bo 2 GBAK został przerzucony pod Zamość jeszcze w sierpniu 1944 roku. Pe-2 stacjonowały do 19 stycznia.

### Łapiguz

Łądowisko awaryjne dla kompleksu lotniczego „Zamość” położone było na przedmieściach – konkretnie na terenie wsi Łapiguz, grani-

czącej od północy z Zamościem. Prawdopodobnie lotnisko nigdy nie zostało wykorzystane. Było to wyrównane pole rolne o wymiarach ok. 775 m × 135 m, bez własnej infrastruktury. W razie potrzeby miało korzystać z obsługi i wsparcia z lotniska w Łabuniach. Lotnisko w Łapiguzie zostało po raz pierwszy użyte w 1944 r. przez lotnictwo radzieckie.

### Skróty

Geschwader	pułk 100-120 samolotów
Schnellkampfgeschwader 210 (SKG 210)12	pułk bombowy
Gruppenkommandeur	dowódca grupy
Geschwaderkommodore (Kommodore)	dowódca pułku
Flughplatz commando (Fl.Pl.Kdo)	komenda lotniska
Fliegerhorstkommandantur (Fl.H.Kdtr)	dowództwo stacji powietrznej
Nahaufklärungsgruppe (NAGr.)	dywizjon bliskiego rozpoznania
Aufklärungsgruppe (Aufkl.Gr.)-	dywizjon dalekiego rozpoznania
Stafellein (Staf)	eskadra bojowa
Stabsstaffel (Stab)	eskadra sztabowa
Gruppen	grupa 30-36 samolotów numer I, II, III, IV
Lehrgeschwader	pułk szkoleniowo-treningowy
Zerstörergeschwader (ZG)	pułk niszczyieli
Kampfgeschwader (KG)	pułk bombowy
Jagdgeschwader jagd (JG)	pułk myśliwski

Stopień niemiecki13	Skrót	Odpowiednik polski
Obergefreiter	Ogfr	Kapral
Hauptgefreiter	Hptgefr	Starszy kapral
Unteroffizier	Uffz	Plutonowy
Unterfeldwebel	Ufw	Starszy plutonowy
Feldwebel	Fw	Sierżant
Fähnrich (Fahnenjunker)	Fhr	Chorąży
Oberfeldwebel	Obfw	Starszy sierżant
Oberfähnrich	Obfhr	Starszy chorąży
Stabsfeldwebel	Stabsfw	Sierżant sztabowy
Leutnant	Lt	Podporucznik
Ober Leutnant	ObLt	Porucznik
Hauptmann	Hptm	Kapitan
Major	Maj	Major
Oberstleutnant	Oberstlt (ObLt)	Podpułkownik

84 <http://oels-nest.prv.pl/index.php?strona=stopnie> (dostęp z 1.09.2017).



Oberst	Oberst (Ob)	Putkownik
General Major	GenMaj	General major (gen. brygady)
General Leutnant	GenLt	General porucznik (gen. dywizji)
General (der Flieger/Flak)	Gen (dFl/Flak)	General broni (lotnictwa)
General Oberst	GenOb	General pułkownik (gen. armii)



**Ryc. 1.** Rozmieszczenie lotnisk wojskowych Luftwaffe na Zamojszczyźnie.

Źródło: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8e/Zamojszczyzna\\_map.png](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8e/Zamojszczyzna_map.png)

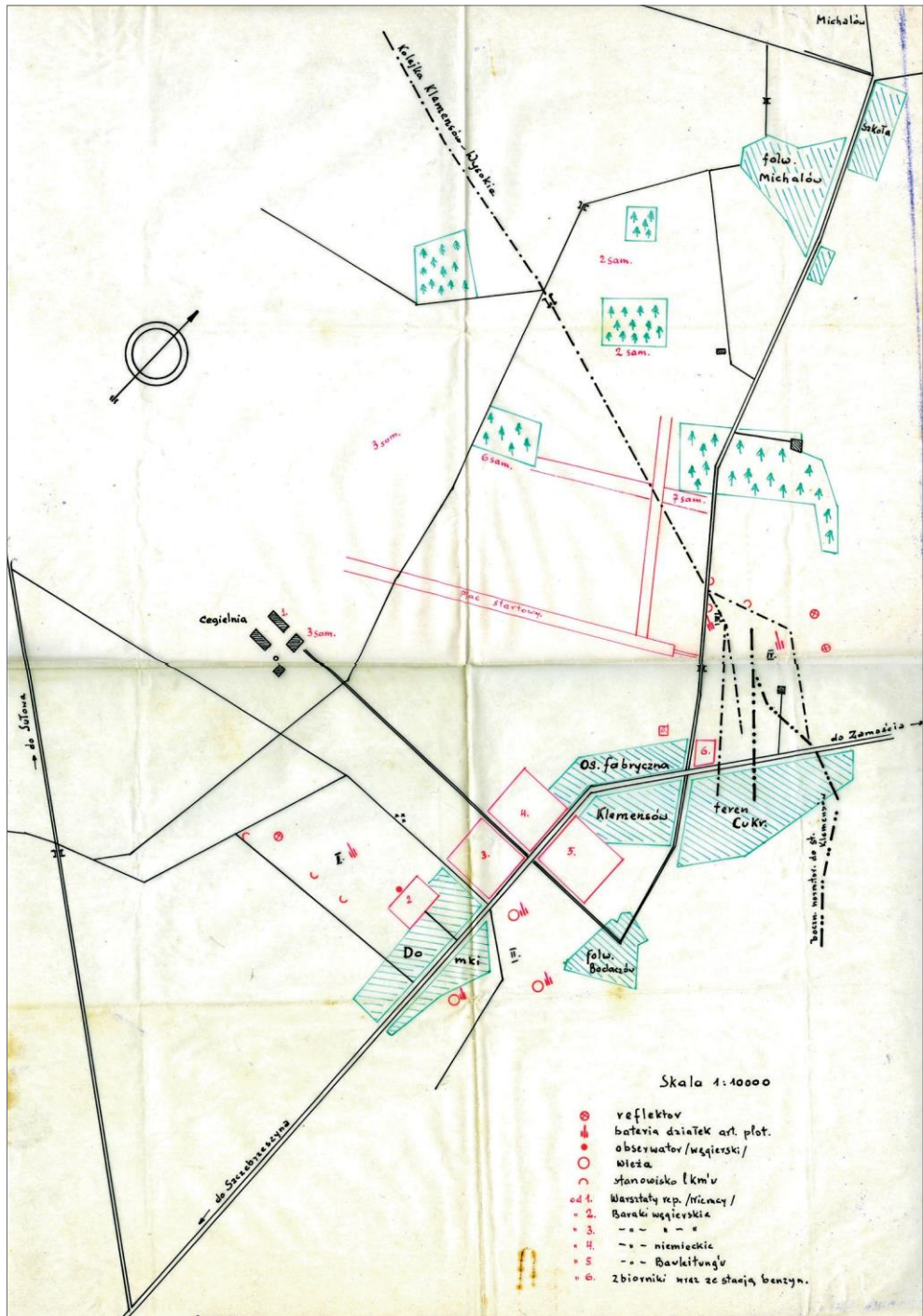
Modyfikacja: E. Nawrocka

### Bibliografia i netografia:

MITCHAM S. W., *Asy lotnictwa III Rzeszy*, Warszawa 2009.

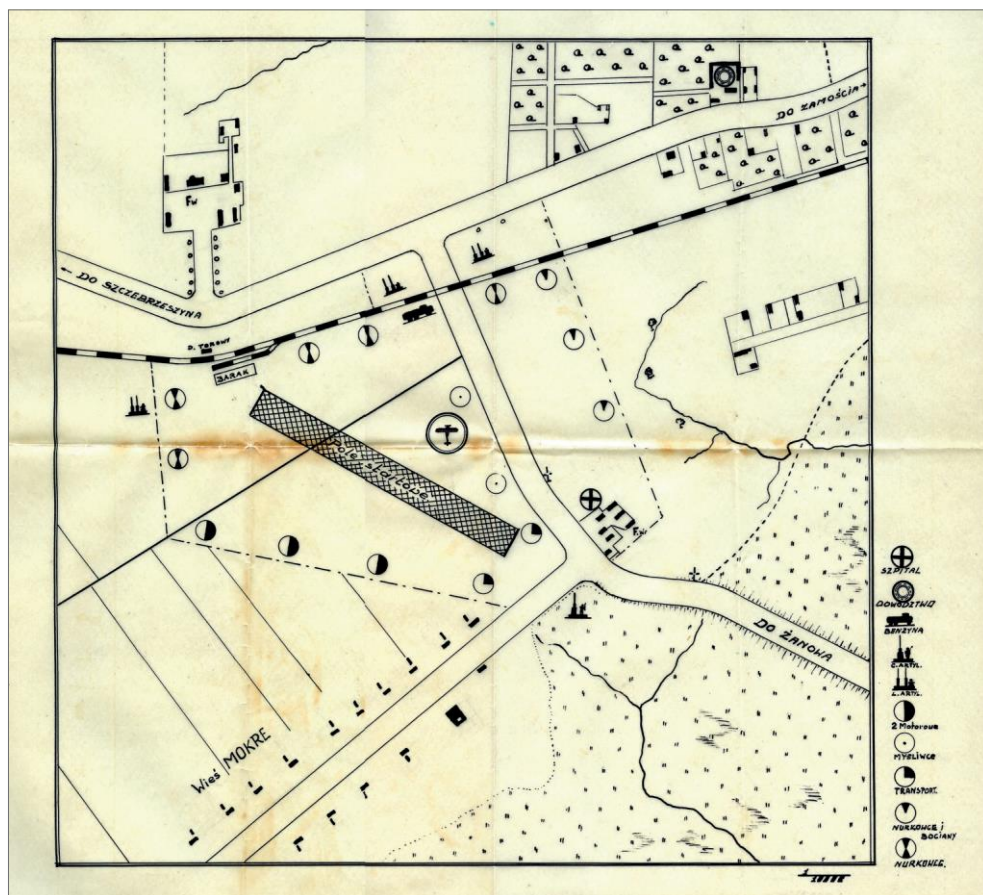
PLOCHER H., *The German Air Force versus Russia 1941*, Eschenburg 2017.

DE ZENG IV H. L., *Luftwaffe Airfield 1935-45*, 2014, <http://ww2.dk/Airfields%20-%20Poland.pdf> (dostęp z 3.07.2017).



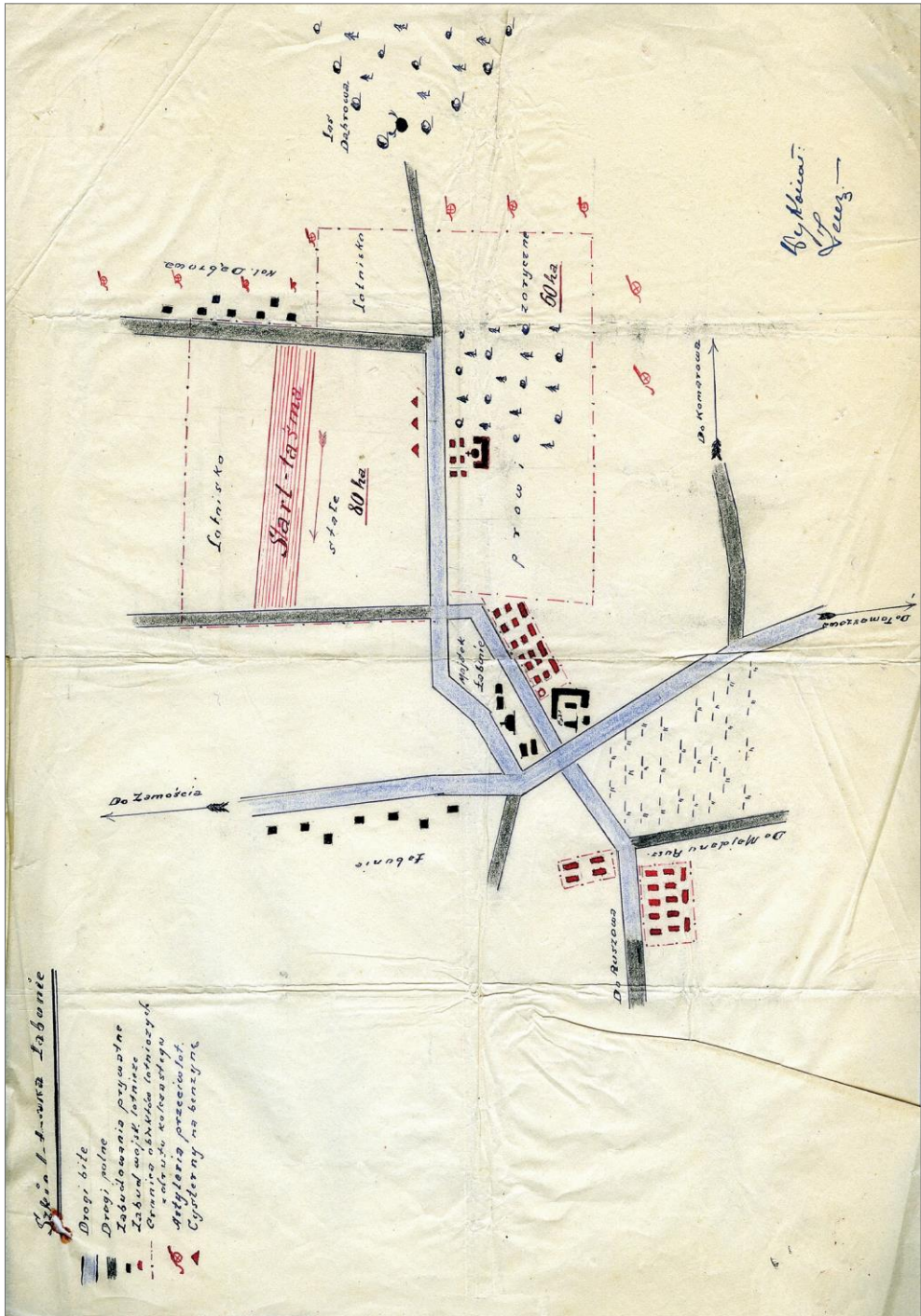
Ryc. 2. Szkic wywiadu AK z 1943 r. przedstawiający rozmieszczenie infrastruktury lotniska w Klemensowie.

APZ, Spuścizna dra Wojciecha Białasiewicza historyka, dziennikarza, ks. nabytków 3002/2010, poz. 8



Ryc. 3. Szkic wywiadu AK z 1943 r. przedstawiający rozmieszczenie infrastruktury lotniska w Mokrem.

APZ, Spuścizna dra Wojciecha Białasiewicza historyka, dziennikarza, ks. nabytków 3002/2010, poz. 1



Ryc. 4. Szkic wywiadu AK z 1943 r. przedstawiający rozmieszczenie infrastruktury lotniska w Łabuniach.

APZ, Spuścizna dra Wojciecha Białasiewicza historyka, dziennikarza, ks. nabytków 3002/2010, poz. 6