

**Historia lotniska w Biezanowie. Wspomnienia żołnierza Szarych Szeregów, por. rezerwy WP Stanisława Jędrzejczyka, pseud. Szarak.**

Dnia 5 września 2011 r. w audycji nocnej Radio Kraków nadało obszerną audycję na temat udziału polskiego lotnictwa w II wojnie światowej. Opis tych wydarzeń jest w wielu opracowaniach wydanych po roku 1989. Chciałbym uzupełnić te wiadomości o zdarzenia, jakie miały miejsce na terenie Krakowa, a których byłem świadkiem, mając wtedy 13 lat.

W roku 1939 w Biezanowie przy ulicy Pułanki zostało uruchomione tajne lotnisko. Działo zaledwie jeden miesiąc, lecz ocalało samoloty stacjonujące na lotnisku w Czyżynach, gdy 1 września 1939 r. niemieckie samoloty bombardowały Czyżyny i Dworzec Główny. Jak się okazało w Czyżynach nie było już wtedy polskich samolotów, zdążyły poderwać się i wylądować w Biezanowie.

Gdzie dokładnie było to biezanowskie lotnisko, jak powstało, jak działał polski wywiad wojskowy. Lotnisko przygotowano na prywatnych polach mieszkańców Biezanowa i było przeznaczone dla lekkich samolotów myśliwskich. Długi pas startowy stanowiło ściernisko po specjalnej (uprawnej) koniczynie, którą przy zachowaniu ścisłej tajemnicy kazano posiać właścicielom trzech dużych działek, i na polecenie władz wojskowych w odpowiednim czasie polecono skosić – przed planowanym użyciem. Ziemia na tych polach to nie był piasek, lecz tzw. „rędzina”, co przy ściernisku po koniczynie zapewniało samolotom myśliwskim dobre warunki startu i lądowania.

Jak zapewniono tajemnicę. Około 15 sierpnia 1939 r. jechałem ze swoim ojcem bryczką ulicą Pułanki, na naszą działkę pod Przewozem. Gdy przejeżdżaliśmy obok pola, gdzie jak później się okazało rozpoczynało się tajne lotnisko, gospodarz tego pola z synami kosił koniczynę. Mój ojciec po pozdrowieniu go spytał: Czy nie za wcześnie kosisz? (bo na koszenie koniczyny było jeszcze za wcześnie). Właściciel pola Marian S. Odpowiedział krótko: Mam taką potrzebę. Kiedy po blisko trzech godzinach wracaliśmy, gospodarz z synami ładował koniczynę na wóz drabiniasty. Ojciec mój znowu zapytał: Dlaczego nie suszycie tutaj na miejscu? Gospodarz i tym razem odpowiedział krótko: Mam taką potrzebę. On i jego dwaj sąsiedzi, właściciele sąsiednich działek, które były już skoszone i koniczyna zebrana, zachowali tajemnicę. Ktoś także zadbał, aby wysokie topole, które rosły na granicy działek i wielkiego pastwiska na Łazach zostały w odpowiednim czasie ścięte i nie stanowiły zagrożenia dla samolotów startujących i lądujących.

Wywiad wojskowy. Wieczorem 25 sierpnia 1939 r. przybiegł do mnie kolega Edward K. i powiedział, że koło Oryzy przy ulicy Pułanki lądują samoloty. Pobiegliśmy tam, bo przecież to niecodzienny widok, ale na przejeździe kolejowym Biezanów-Tarnów szlaban był zamknięty a przy nim stał policjant. Zapytał, dokąd chcemy iść. Powiedzieliśmy, że zobaczyć samoloty, które tam wylądowały. Policjant jednak nas nie przepuścił, kazał wracać do domu. Kolega obserwował teren ze strychu swojego domu. Widział jak 26 sierpnia samoloty odleciały w kierunku Czyżyn. Dziś wiemy, że napad na Polskę Niemcy planowały właśnie 26 sierpnia. Zatem nasz wywiad wojskowy był dobry i działał sprawnie. 31 sierpnia sytuacja się powtórzyła, a 1 września samoloty niemieckie bombardowały lotnisko w Czyżynach. Naszych samolotów tam nie było, stało kilka starych maszyn niezdolnych do lotów, które miały wroga wprowadzić w błąd. W czasie bombardowania czyżyńskiego lotniska niestety zginął jego dowódca, który dzień wcześniej odprawił samoloty na zapasowe w Biezanowie. Gdy niemieckie samoloty nadleciały wyszedł przed hangar i został trafiony odłamkiem. Wywiad działał dobrze i nie dał się zaskoczyć, jednak wiemy jak potoczyły się losy naszej Ojczyzny we wrześniu 1939 r.

Warto jeszcze dodać, że to tymczasowe lotnisko w Biezanowie miało też obronę przeciwlotniczą – gdyż na podwórku Oryzy została umieszczona bateria dział przeciwlotniczych, tzw. „zenitówek”. Działa bronić miały także stację kolejową Biezanów-Prokocim oraz rozwidlenie torów Tarnów Wieliczka. W dniu 1 września koło południa nadleciał niemiecki bombowiec chcąc zniszczyć stację, wtedy zagrzmiały działa. Samolot, chociaż był wysoko został trafiony i zaczął płonąć, wyskoczyło z niego dwóch pilotów i spadało na spadochronach. Obserwujący to zdarzenie na rynku Biezanowa dwaj policjanci pojechali na rowerach w kierunku spadochroniarzy. Po godzinie przyprowadzili Niemców i przekazali oddziałowi wojska stacjonującego przy działach.

Tuż po południu ulicą Pułanki przejechała od strony Mogiły zmotoryzowana jednostka Wojska Polskiego. Przejechała przez nowo zbudowany most na Wiśle i w pośpiechu jechała ulicą Biezanowską na „zakopiankę”. Na wiadomość, że niemiecka dywizja zmotoryzowana ze Słowacji, (która przystąpiła do paktu z Niemcami) zmierza na Kraków. Ten nowocześnie uzbrojony w działa i ciężkie karabiny maszynowe oddział wojska polskiego zdołał zatrzymać Niemców na wysokości Jordanów-Wysowa. Dzięki temu Kraków został zajęty, jako Wolne Miasto, kilka dni później.

Most na Wiśle, o którym mowa został potem przez nasze wojsko uszkodzony, aby uniemożliwić Niemcom korzystanie z niego. Widziałem jak w listopadzie 1939 r. Niemcy rozebrali go i na specjalnych wozach przewieźli most na stację kolejową w Biezanowie, i pociągiem wywieźli do Rzeszy. Wiele

3

dóbr narodowych zostało podczas wojny ukradzionych i wywiezionych z naszego kraju. Gdy z kolei w 1944 r. hitlerowcy cofali się ze Wschodu, na miejscu starych przyczółków zmontowali most drewniany, który służył im w ucieczce. Ten most, słabej konstrukcji po wojnie groził zawaleniem, dlatego w 1948 r. został rozebrany. Dopiero za prezydentury Andrzeja Gołasia na tym miejscu powstał nowy most.

Te opisane przeze mnie fakty, których byłem świadkiem, dowodzi, że ówczesne władze wojskowe i administracyjne przewidziały pewne wydarzenia i starały się zorganizować obronę na miarę swoich możliwości. Także cywile, zwyczajni ludzie, umieli współdziałać w obronie Ojczyzny, wolności.

Dziś nie ma już fabryki Oryza a tereny wyżej wymienionych lotnisk zostały zabudowane. Dzisiaj są tam Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe. Pozostała tylko pamięć tych, co jeszcze żyją, o tych, co wtedy walczyli. Ludziom, którzy budowali te lotniska, pracowali w wywiadzie, zadbali by uratować samoloty, utrzymać tajemnicę przed wrogiem, należy się pamiętać. Zasługują na przekazanie tej historii potomnym.

inż. Stanisław Jędrzejczyk

ul. Wojciecha z Brudzewa 14  
30-898 Kraków  
tel. 12 659-02-31