



Jerzy Bogdanowicz

LOTNISKO POLOWE W GOLI KOŁO GOSTYNIA

W poniższym materiale przedstawiono historię jednego z ciekawych, a równocześnie mało znanych i raczej rzadko opisywanych obiektów wojskowego zaplecza. Obiektów, bez których żadna armia nie może prowadzić skutecznych działań bojowych. Chodzi o lotniska, a konkretnie o lotnisko polowe w Goli koło Gostynia. Historia tego obiektu zaczyna się już na początku lat czterdziestych ubiegłego wieku.

Na temat dawnych obiektów wojskowych najczęściej brak materiałów w polskich archiwach państwowych czy zbiorach muzealnych, a dostęp do archiwów zagranicznych (niemieckich) jest utrudniony chociażby ze względów finansowych. To, co przetrwało działania wojenne, ulegało rozproszeniu lub najczęściej zniszczeniu w latach późniejszych. Czasem zachowały się szczątkowe materiały związane z korespondencją między władzami wojskowymi a państwowymi dotyczące pojedynczych obiektów, ale są to przypadki sporadyczne. Z konieczności trzeba opierać się na wspomnieniach świadków. Jednak czas robi swoje i uzyskane w ten sposób informacje nie zawsze są spójne, a czasem wręcz sprzeczne.

Na początek kilka słów o samej miejscowości. Pierwszą wzmiankę historyczną o Goli znajdujemy już w 1301 roku. W pierwszej połowie XIV wieku Gola należała do komesa Mikołaja, dziedzica Gostynia. Przez wieki wielokrotnie zmieniali się właściciele majątku. Na początku XX wieku jego obszar wynosił 1730 hektarów i obejmował tereny folwarków: Gola, Stary Gostyń, Witoldowo, Czajkowo, Otówko i Klony. W 1801 roku golski majątek od rodziny Radolińskich kupił Andrzej Potworowski i w rękach tej rodzi-

łudniowej stronie szosy Gostyń–Leszno zostało zbudowane, a raczej urządzone, lotnisko polowe Luftwaffe – Feldflugplatz Kahlenhof bei Gostyn⁵. Na dawnych polach i łąkach wytyczono pas startowy o nawierzchni trawiastej i szerokości około 60 metrów. Droga startowa została zorientowana na wschód, w kierunku wsi Brzezie, pod lekkim skosem w stosunku do szosy Gostyń–Leszno.

Terenu lotniska nie ogrodzono i chroniono jedynie przez 4 narożne posterunki wartownicze. Nieliczna początkowo załoga wzrosła jesienią 1944 roku do kompanii obsługi, która rozlokowana została w zabudowaniach folwarku Otówko (niem. Ottowko). Tutaj mieściła się też w pierwszym okresie komendantura lotniska. Na stałe kadra dowódcza i personel latający mieszkał w pałacu Potworowskich, a obsługa w zabudowaniach gospodarczych. Stacjonowała tam początkowo, prawdopodobnie okresowo, szkolna jednostka (o nieustalonym numerze) lotnictwa myśliwskiego lub rozpoznawczego. Adam Wojtkowiak z Goli wspominał: „Pamiętam jednosilnikowe samoloty jedno- i dwuosobowe oraz małe samoloty rozpoznawcze, często latające nad okolicą”⁶.

Późną jesienią 1944 roku lotnisko przygotowano do operacji bojowych. Było też wykorzystywane jako lotnisko transportowe w związku z lokalizacją w pobliżu polowej składnicy amunicji⁷. Jak zwykle na lotnisku polowym nie zbudowano hangarów ani krytych obiektów warsztatowych, paliwo lotnicze przechowywano w cysternach i beczkach na skraju pola wzlotów. Bomby i amunicję lotniczą składowano w specjalnie zbudowanym magazynie (bomboskładzie) w starogostyńskim lesie, około 2 km na północ od lotniska. „Okolo 100 metrów od wjazdu do lasu z szosy Gola–Stary Gostyń (na wysokości wodociągów), po prawej stronie drogi wysypanej aszką, stał barak magazynowy, a pewnie z 500 metrów dalej stał drugi, też drewniany, z zapalnikami do bomb lotniczych” – wspomina swoją wyprawę w rejon magazynów tuż po wyzwoleniu Henryk F. z Goli⁸ – „Później już tam nie byłem, bo w lesie stacjonowali Rosjanie i strach było wchodzić”.

W późniejszym okresie w tym samym lesie, w rejonie pagórka zwanego Babią Górą, rozlokowano jednostkę obrony przeciwlotniczej lotniska powstałą w pobliżu polowej składnicy amunicji – prawdopodobnie był to batalion artylerii przeciwlotniczej (leichte Flak-Abteilung) wyposażony w armaty przeciwlotnicze (Flak 36 lub Flak 43) kalibru 37 mm.

⁵ 1 kwietnia 1940 roku Niemcy zmienili nazwę miasta Gostyń na Gostyn, a 21 maja 1941 roku na Gostingen. Strona internetowa www.w2.dk/Airfields%20-%20Poland.pdf podaje inną nazwę lotniska: „Landeplatz Kahlenhorst” [dostęp: 28 listopada 2016 roku].

⁶ Notatki z rozmów z Adamem Wojtkowiakiem w archiwum autora.

⁷ Feldmunitionslager Kahlenhof (w skrócie FEMULA) – polowa składnica amunicji Gola.

⁸ Nie wszyscy rozmówcy wyrazili zgodę na podanie nazwisk – w takim przypadku zamieszczono inicjały.

Lotnisko funkcjonowało jako polowe – szkolne, a następnie frontowe i transportowe aż do połowy stycznia 1945 roku. Niestety, nie udało się ustalić numeru bojowej jednostki (lub jednostek) Luftwaffe, która korzystała z lotniska, poza tym, że ze względu na lokalizację podlegała Dowództwu Okręgu Lotniczego VIII (Luftgau-Kommando VII)⁹.

Zimą 1944/1945 z powodu dużych opadów śniegu zmuszono okoliczną ludność do pomocy przy utrzymaniu lotniska (odśnieżaniu), a powierzchnię drogi startowej wysypano żużlem na wysokość około 20 cm. Pomimo tego „wielokrotnie samoloty podczas startu lub lądowania ześlizgiwały się z pasa i musieliśmy je wypchać z powrotem na właściwe miejsce” – wspominał Tadeusz Dudziński, który zimą 1944 roku został przymusowo ściągnięty do prac pomocniczych na lotnisku w Goli.

Nie jest znana dokładna data zakończenia eksploatacji lotniska przez Niemców, ale z dużym prawdopodobieństwem możemy przyjąć, że nastąpiło to bezpośrednio przed rozpoczęciem ich ewakuacji, czyli przed 21 stycznia 1945 roku.



Amunicja ułożona w tzw. Munitionsfreistapel

⁹ www.asisbiz.com/Luftwaffe/lgviii.html [dostęp: 28 listopada 2016 roku].

Kończąc omawianie tego okresu, warto jeszcze krótko wspomnieć o składnicy amunicji w starogostyńskim lesie. Poza włączonym w jej obszar bomboskładem, bezpośrednio nie była ona związana z lotniskiem, jednak na przełomie 1944 i 1945 roku wykorzystywała bazujące tu samoloty transportowe. Służyły prawdopodobnie do zaopatrywania z powietrza w amunicję i paliwo „wędrujących kotłów” – pozostałych za frontem, rozbitych i wycofujących się na zachód jednostek Wehrmachtu. Można więc przyjąć, że lotnisko działało również na rzecz składnicy.

Budowę rozpoczęto jesienią 1944 roku. W starogostyńskim lesie powstała polowa składnica amunicji – Feldmunitionslager Kahlenhof, w skrócie FEMULA. Obiekt obejmujący prawie cały las otoczono wysokim ogrodzeniem. Od strony szos ustawiono tablice ostrzegawcze z napisami „Teren wojskowy – wstęp wzbroniony” i „Wejście grozi śmiercią”. Na każdej drodze prowadzącej do lasu mieściła się brama wjazdowa oraz budka wartownicza. Wjazdu chronili uzbrojeni wartownicy. Później wzmocniono ochronę, wystawiając dodatkowe posterunki co 100 metrów.

Komendantura składnicy mieściła się w Otówku koło Goli. Tam też mieszkała część załogi składnicy. Komendant z rodziną mieszkał po drugiej stronie lasu, w leśniczówce, w pobliżu której zbudowano duży barak mieszkalno-magazynowy o wymiarach 40 x 10 metrów dla pozostałych podoficerów i żołnierzy¹⁰. W lesie zbudowano sieć utwardzonych dróg komunikacyjnych, wysypanych aszką, czyli żużlem z gostyńskiej huty. Po obu stronach dróg w około 30-metrowych odstępach zbudowano specjalne place–stoiska z podkładów betonowych, tak zwane sztaple (Freistapelplatz lub Munitionsfreistapel). Na każdym ustawiano do wysokości 3 metrów skrzynie z bombami, amunicją lotniczą i artyleryjską. Każdy taki sztapel okopany był rowem do spływu wody deszczowej i mieścił około 350–400 bomb lub odpowiednio więcej amunicji. Skrzynie przykryto od góry maskującymi płachtami przeciwdeszczowymi. Niektóre sztaple w płytkich wykopach wyłożono płytami betonowymi i otoczono wałem ziemnym. W pobliżu szosy zbudowano też kilka standardowych, dużych baraków magazynowych (tak zwanych Wirtschaftsbaracken)¹¹. Na terenie składnicy pracowało poza niemiecką załogą około 120 Polaków, w 12-osobowych grupach roboczych. W nocy z 25 na 26 stycznia 1945 roku niemiecka załoga wysadziła zgromadzoną w składnicy – a niemożliwą już do ewakuacji – amunicję i broń.

Tuż po wyzwoleniu cały obiekt (lotnisko i składnicę amunicji) wzięła pod ochronę gostyńska placówka Milicji Obywatelskiej. W pierwszej deka-

¹⁰ Niemcy zajęli leśniczówkę na kwatery komendanta składnicy 23 września 1944 roku. Po leśniczówce nie pozostał żaden ślad. W 1945 roku została wysadzona przez Niemców, obecnie w tym miejscu znajduje się kryta pływalnia Ośrodka Sportu i Rekreacji w Gostyniu.

¹¹ Były to standardowe, składane z gotowych elementów drewnianych, baraki magazynowo-gospodarcze o wymiarach 10 x 50 m lub 11 x 60 m.

dzie lutego 1945 roku lotnisko przejęła Armia Czerwona. Na pokrytym śniegiem pasie startowym wylądowały samoloty 5. pułku lotnictwa myśliwskiego gwardii wyposażonego w samoloty Ła-5FN. Pułk wchodził w skład 11. dywizji lotnictwa myśliwskiego 2. korpusu lotnictwa szturmowego 2. Armii Lotniczej 1. Frontu Ukraińskiego. Andrzej Krzykowski z Gostynia zapamiętał, że na lotnisku stacjonowały też dwupłatowe Po-2, popularnie zwane kukuruźnikami. Samoloty wykonywały loty bojowe między innymi w rejon Głogowa, Żagania, Legnicy i przyczółków odrzańskich. Już 11 lutego startująca z lotniska Gola grupa 5 samolotów pod dowództwem jednego z asów radzieckiego lotnictwa, kpt. gw. pil. Witalija Iwanowicza Popkowa zestrzeliła nad Szprotawą 4 z 10 napotkanych Focke-Wulf FW 190, w tym dwóch zestrzeleń dokonał kpt. Popkow. 16 lutego nad Głogowem zestrzelił on dwa kolejne – Ju 87 i FW 190¹².



Kapitan gwardii W.I. Popkow przy swoim Ła-5

Po kilku dniach pogoda pogorszyła się – przyszła odwilż – i samoloty ugrzęzły na rozmiękłym polu. Rosjanie próbowali wyciągać je zapadnięte w rozmiękłą łąkę za pomocą ściągniętej z majątku w Goli lokomobili. Niestety, lotnisko nie nadawało się do użytku. Dowódca pułku, którym był w tym

¹² militera.lib.ru/bio/bodrihin/15.html [dostęp: 28 listopada 2016 roku].

okresie ppłk gw. pilot W. P. Rulin¹³, zwrócił się do władz Gostynia o pomoc. Na apel władz miasta okoliczna ludność chętnie jej udzieliła.

„Zwoziliśmy furmankami aszkę z terenu cukrowni na pas startowy. Ja powoziłem naszą furmanką. Musiałem zrobić przynajmniej 3 kursy dziennie. Inni rozrzucali żużel lub pomagali ręcznie wypychać samoloty na pas” – wspominał ówczesny 14-latek, Andrzej Krzykowski z Gostynia. Szybka poprawa pogody i nadejście mrozów umożliwiło normalne działanie lotniska. Niestety, nie obeszło się bez wypadków. – „Jeden z samolotów, podchodząc zbyt nisko do lądowania, zahaczył o wysokie drzewa, spadł na ziemię i eksplodował”.

W późniejszym okresie Rosjanie używali dwóch pasów, a właściwie utwardzonych żużlem dróg startowych: jednego dla startów, pozostałego po Niemcach – w kierunku wschodnim, i drugiego do lądowania – w kierunku południowo-zachodnim. Rosjanie, jak to było w zwyczaju na lotniskach polowych, wszelkie zapasy (amunicję, paliwo, żywność) przechowywali na samochodach. Kadra dowódcza i piloci mieszkali w Otówku, część żołnierzy na terenie lotniska, a część na terenie starogostyńskiego lasu, w barakach pozostałych po niemieckiej składnicy amunicji.

Lotnisko było zajmowane przez wojska radzieckie prawdopodobnie do marca 1945 roku. Wraz z przesuwaniem się frontu nastąpiło kolejne przebazowanie pułku, przypuszczalnie na lotnisko w Szprotawie.

Ze wspomnień Edwarda Kaźmierczaka: „Jak wróciliśmy z wysiedlenia do domu, chyba tak jakoś późną wiosną, to Ruskich już tam nie było... Mogliśmy znowu pracować na naszym polu”. Wkrótce na teren obiektu wkroczyli radzieccy saperzy. Przeprowadzili wstępne rozminowanie terenu składnicy amunicji i lotniska. Dalsze oczyszczanie terenu z niebezpiecznych pozostałości wojennych prowadzili już po zakończeniu wojny polscy saperzy z pułku saperów z Wrocławia.

Po wojnie obszar lotniska pozostawał w gestii wojska. Podlegał Dowództwu Okręgu Wojskowego Poznań (DOW III), a konkretnie Wydziałowi Lotniskowemu Okręgu Wojskowego, kierowanemu przez majora Penca. W związku z długotrwałym niewykorzystywaniem terenu dla celów wojskowych władze wojewódzkie w Poznaniu (Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej) wystąpiły w 1948 roku z wnioskiem o przekazanie terenu na cele rolnicze.

W odpowiedzi, w piśmie DOW Poznań z 27 października 1948 roku, Szef Wydziału Lotniskowego zakomunikował, że: „lotnisko w powiecie gostyńskim będące w dyspozycji DOW Poznań jest potrzebne dla celów lotnictwa wojskowego i z uwagi na powyższe nie będzie przekazane Urz. Woj. Poznańskiemu, Dział Roln. i Ref. Rol. dla potrzeb rolnictwa”. Jednocześnie

¹³ pamyat-naroda.ru [dostęp: 28 listopada 2016 roku].

przypomniał, że Dowództwo Okręgu wystąpiło w ubiegłym roku z propozycją wydzierżawienia nieeksploatowanych obiektów wojskowych¹⁴. Korespondencja w sprawie lotniska trwała do połowy 1949 roku.

Przez następne lata teren pozostawał częściowo pusty (rejon pasa startowego), a częściowo był uprawiany, nie do końca legalnie przez rolników z Goli. Lotnisko pozostawało niewykorzystywane do początku lat pięćdziesiątych. Wtedy to w Goli znów pojawili się żołnierze. Tym razem polscy. Aby uzyskać większy obszar terenu pod rozbudowę lotniska, przeprowadzono wymianę gruntów. „To było chyba wiosną 1950 roku jak zabrano nam i kilku innym rolnikom ziemię pod lotnisko i dano w innym miejscu, ale na tym nie straciliśmy – w zamian ojciec dostał chyba lepszy kawałek [...]. Przeprowadzono wymianę gruntów i znów parę lat nic się nie działo. Dopiero w 1953 czy 1954 roku rozpoczęto budowę lotniska” – wspominał Edward Kaźmierczak z Goli. Inny mieszkaniec – Henryk F. zapamiętał: „Roboty ziemne rozpoczęto chyba w 1953 roku. Żołnierze, o ile pamiętam, z jednostek z Rawicza i Śremu oraz junacy Służby Polsce (SP) pod nadzorem specjalistów z jednostki w Powidzu przystąpili do budowy nowego lotniska – Zapasowego Lotniska im. marsz. Konstantego Rokossowskiego”.

„Kadra i część żołnierzy mieszkała w pałacu w Goli, a reszta w obozowisku w rejonie obecnych ukryć na samoloty [...]. Przy pracach ziemnych pomagali też okoliczni gospodarze i młodzież. Moja starsza siostra też chodziła do pracy na lotnisku”. To cytaty ze wspomnień Adama Wojtkowiaka.

Zmienił się zasięg i wygląd lotniska. Cały obiekt usytuowany teraz w kierunku południowo-zachodnim miał wymiary około 2800 x 1000 metrów. Tak jak w poprzednim okresie, teren lotniska nie był ogrodzony, wokół biegła istniejąca do dziś droga gruntowa. Wybudowano nowy, przystosowany do samolotów odrzutowych pas startowy o nawierzchni trawiastej wzmocnionej siatką stalową długości około 1000 metrów i szerokości 80 metrów¹⁵.

W latach 1963-1964 na południowo-zachodnim skraju lotniska wybudowano ziemne ukrycia dla samolotów. Po zachodniej stronie obiektu, na skraju wsi, wydzielono teren o wymiarach około 120 x 150 metrów, przeznaczony na koszary dla kompanii obsługi. W latach 1964-1965 zbudowano tam piętrowy budynek koszarowy, budynek warsztatowy z wiatą, trafostację i wodociąg. Całość otoczona została ogrodzeniem z siatki na słupach betonowych. W odległości około 200 metrów postawiono też murowany budynek magazynowy, wykorzystywany w późniejszym okresie jako podręczny MPS (magazyn paliwa i smarów). Przed obiektem koszarowym zbudowano beto-

¹⁴ Archiwum Państwowe w Poznaniu (dalej: APP), *Wojewódzka Rada Narodowa w Poznaniu* sygn. 53/472/0/2.2/105 s. 33, Pismo D.O.W. Poznań do Prezydium WRN w Poznaniu L.dz. 761/22/49 z 11 marca 1949 roku.

¹⁵ pl.wikipedia.org/wiki/Polskie_lotniska [dostęp: 28 listopada 2016 roku].

nowy, pokryty asfaltem plac o wymiarach 100 x 75 metrów, przeznaczony na stanowisko kierowania lotami. W późniejszym okresie wykorzystywano go jako stojankę (miejsce postoj) dla samolotów rolniczych i sportowych.



Ukrycia dla samolotów (2008)

Na początku lat sześćdziesiątych w starogostyńskim lesie, około 1 km na północ od lotniska, zbudowano magazyn paliwa i smarów (MPS) – 6 podziemnych zbiorników na paliwo lotnicze – ogrodzony i chroniony przez wojsko. Żołnierze ochrony MPS mieszkali początkowo w Otówku, a następnie w nowo wybudowanym budynku koszarowym przy lotnisku. Na południowo-zachodnim skraju lotniska wzniesiono ziemne obwałowania (ukrycia) dla samolotów.

W związku z tym, że było to lotnisko zapasowe, samoloty nie stacjonowały tu na stałe. Ćwiczebne przebazowania i loty odbywały się średnio 1-2 razy w roku. Lotnisko podlegało 21. pułkowi lotnictwa z Powidza. Łączność zapewniała jednostka ze Śremu. Często lądowały też w Goli samoloty Lim 5M z ówczesnego 53. pułku lotnictwa myśliwsko-szturmowego (plmsz) w Pile. Pod koniec lat siedemdziesiątych lotnisko wojskowe zlikwidowano, a budynki i infrastrukturę przekazano gospodarce narodowej. Jednak wojsko nadal okresowo wykorzystywało pozostałości obiektu: „Jednostka ze Śremu przeprowadzała tu ćwiczenia, w rejonie ziemnych obwałowań, chyba jeszcze w 2005 roku” – wspominał Adam Wojtkowiak. Obiekt wykorzystywano jako lotnisko rolnicze i sportowe – na szkolenie pilotów i skoczków spadochronowych. Często organizowano tu też różnego rodzaju festyny i imprezy masowe. Na stojance przed dawnym obiektem koszarowym stał, będący własnością PGR, samolot AN-2 i śmigłowce rolnicze. W latach osiemdziesiątych często lądowały na łąkach dawnego lotniska szybowce, zwłaszcza podczas zawodów szybowcowych w Lesznie.

Historia lotniska po wkroczeniu Armii Czerwonej rozpoczęła się tragiczną katastrofą radzieckiego samolotu, a zakończyła tragicznym wypadkiem – śmiercią skoczka spadochronowego, prawdopodobnie żołnierza, podczas treningu skoków. Po wypadku lotnisko zamknięto, a niebawem zlikwi-

dowano¹⁶. Dziś po samym lotnisku nie pozostał właściwie żaden ślad. Teren, będący obecnie własnością prywatną, został zaorany i wykorzystywany jest ponownie jako grunty uprawne. Budynek koszarowy adaptowano na mieszkania komunalne. Urządzenia wodno-kanalizacyjne i trafostacja dalej służą mieszkańcom budynku. Po ogrodzeniu pozostały jedynie betonowe słupy i fragmenty siatki.

Budynek dawnego podręcznego magazynu paliwa służy obecnie jako magazyn. W stosunkowo dobrym stanie zachowały się – warte obejrzenia – ziemne obwałowania w miejscach postoju samolotów na południowo-zachodnim skraju dawnego lotniska. Dobrze zachowane podziemne zbiorniki paliwa w starogostyńskim lesie napełnione wodą wykorzystywane są obecnie przez Nadleśnictwo Piaski jako zbiorniki przeciwpożarowe.



Pozostałości po składnicy amunicji w starogostyńskim lesie – bomby wydobyte podczas prac saperskich w 2014 roku

A teren dawnej składnicy amunicji? W dalszym ciągu nie jest w 100% bezpieczny. Pomimo kilkakrotnych akcji rozminowania w dalszym ciągu natrafić można na „zardzewiałą śmierć”. Ostatnie prace oczyszczające wykonywane w latach 2013-2014 na obszarze 106 (z 300) hektarów powierzchni lasu zakończyły się wydobyciem i likwidacją ponad 11 tysięcy sztuk różnego rodzaju amunicji, głównie lotniczej, przeciwlotniczej i bomb lotniczych. Wydobyto również około 23 ton odłamków¹⁷.

Materiał zawarty w powyższym opracowaniu jest niepełny, fragmentaryczny, stąd też apel do wszystkich, którzy pamiętają jeszcze tamte czasy lub posiadają jakiegokolwiek wiadomości, dokumenty czy zdjęcia, o kontakt z Muzeum w Gostyniu¹⁸.

Autor składa podziękowania Archiwum Państwowemu w Lesznie i Muzeum w Gostyniu za pomoc i udostępnienie materiałów archiwalnych.

¹⁶ Pomimo poszukiwań nie udało się natrafić na bliższe dane dotyczące tego wypadku.

¹⁷ <http://bit.ly/2mb10ld> [dostęp: 28 listopada 2016 roku].

¹⁸ Muzeum w Gostyniu, tel. 655721297, e-mail: muzeum@gostyn.pl.