

Wojewódzka Biblioteka Publiczna
w Białej Podlaskiej
INFORMACJI, BIBLIOGRAFI
WIEDZY O REGIONIE
ul. Warszawska 12a
500 Biała Podlaska
tel. (083) 343-61-11



**NIEPODLEGŁOŚCIOWY ZWIĄZEK ŻOŁNIERZY
ARMII KRAJOWEJ**

SERWIS INFORMACYJNY



BIULETYN

ORGAN ZARZĄDU GŁÓWNEGO
NIEPODLEGŁOŚCIOWEGO ZWIĄZKU
ŻOŁNIERZY ARMII KRAJOWEJ

11/1997



Under the protection of the 34th Infantry Regiment, Polish Underground Army, Lea and Baker were reunited with five members of their crew...



"For remember of the old 'partisan' times with best wishing of luck for my good friend Alfred R. Lea." Signed Dreadnaught, 26 October 1945. Berlin.

and waited. As though by a pre-arranged signal, the rest of the Polish force assembled there, numbering around 200.

The Germans returned — about 500 of them — and a pitched battle took place. The Germans, armed with light field guns and one tank, encircled the freedom fighters, firing point-blank into the wooded area. The fight lasted approximately five hours before the Germans retreated, leaving 48 dead and many more wounded.

The partisans could attack troop columns and truck convoys with shocking thoroughness. After bicycle-borne lookouts detected when and where the Germans were moving, the unit's modus operandi was to pick an ambush location on a road where one side was a forest and the other side a rye field. They would put most of the force in the rye field and the rest in the forest. When the convoy came down the road, the Poles would openly attack it from the forest with rifles, pistols and machine guns. The Germans would immediately take cover in the rye field and be caught in a crossfire. The con-

voys were the partisan's main supply of food, weapons and ammunition. They were seldom hungry nor ill-equipped.

At times, prisoners were taken in these actions. In the evenings, the unit would usually release those prisoners who were regular Army. If they were Gestapo or Secret Police, however, they would be executed, since the Gestapo were involved in killing civilians. "For example," says Lea, "It was discovered by the Germans that one village had fed and sheltered us. That night, they surrounded the village and burned it to the ground with people still in the houses. This is what they called 'Culture Europa.' They were going to teach everybody their way!"

One day a Major, who had been in the Polish Air Force before the war, came to see them. He couldn't speak English, but he had an armload of operator and tech manuals for JU-88s. Through Dreadnaught, the Major told them that they were now members of the Polish Air Force. They were to capture a German airfield, and the Americans would steal two planes and fly to England.

Says Lea, "We were to have the help of some civilian employees that had access to the field and we had a strong enough force to hold off the Germans. This was very exciting, and we sat down to read the manuals and start planning. The more we thought about it, the more we realized two potentially hazardous elements: One, the partisans were going to alert the RAF that we were coming, and that we'd be in German airplanes. Knowing as we did that their communications often went haywire, that didn't sound like too great a deal. Two, the more we got into it and surveyed the field from a distance, we could see the number of troops there. We knew that several of the partisans would be killed. For that many Poles to lose their lives for seven Americans didn't

make any sense to us, so the idea was abandoned.

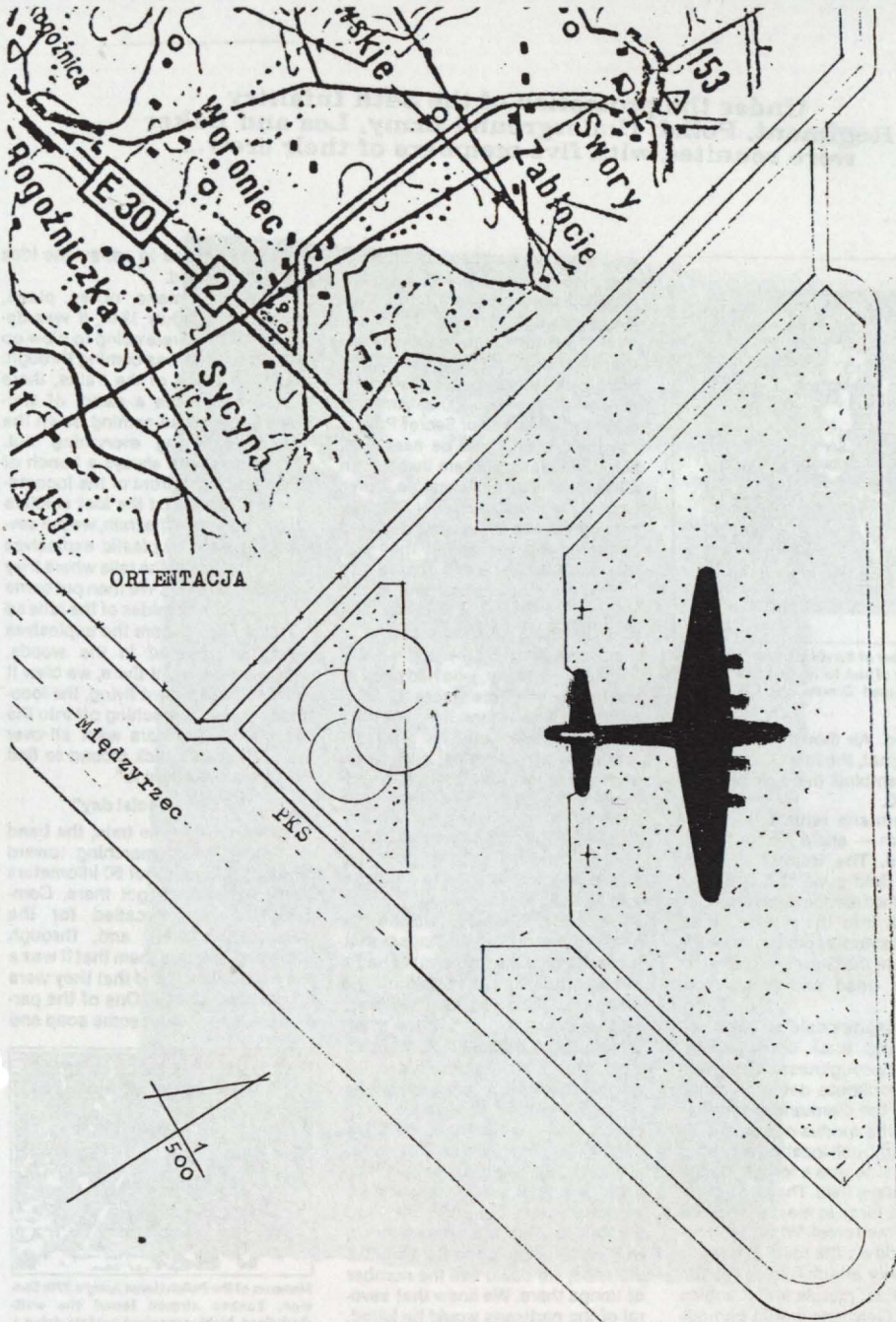
"We did make other plans, though. On 3 July 1944, it was decided that we were going to blow up a big train that was coming through. Far in advance of the trains, there would always be a part of German infantrymen coming down the tracks, checking everything out. Then, there was always a bunch of soldiers on the front of the locomotive. So, in between the foot soldiers and the ones on the train, we put several big wads of plastic explosives on the insides of the rails where they wouldn't be seen. We then put some marks on the outsides of the rails so that we knew where the explosives were, and waited in the woods. When the train got there, we blew it up: The tracks went flying, the locomotive went screeching off into the woods and the cars went all over hell! We didn't stick around to find out any more about it."

"A very special day"

After blowing the train, the band of fighters went marching toward another village about 80 kilometers away. When they got there, Commandant Zenon called for the American airmen, and, through Dreadnaught, told them that it was a very special day, and that they were to get cleaned up. "One of the partisans came up with some soap and



Members of the Polish Home Army's 27th Division. Yankee airmen found the well-disciplined, highly-organized patriots doing a fine job. Courtesy of Saturday Evening Post, December 1944



SPOŁECZNY KOMITET BUDOWY W M. WORONIEC
 POMNIKA LOTNIKÓW AMERYKAŃSKICH
 POLEGŁYCH W EUROPIE W II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Konceptyjny plan zagospodarowania 1:500
 Projektował : mgr inż. arch. M. Ambroziwicz
 Warszawa, 20.01.1997 r. *M. Ambroziwicz*

Biała Podlaska

Ppor. w st spocz. Marian Łukijańczuk s. Franciszka
ur. 6 lutego 1912 roku w Białej Podlaskiej.

Po ukończeniu 15 lat poprzez znajomość ze strony stryjów Piotra, Ignaca i Tomasza, którzy brali czynny udział w bezpośrednich walkach w latach 1818 – 1920 o niepodległość Polski, zostałem ochotniczo przyjęty do Wojska Polskiego do 9 p.a.l. stacjonującego w Białej Podlaskiej. Przyjęto mnie do orkiestry dętej, której to kapelmistrzem był kpt. Józef Pyszkowski rodem z Suwałk. W orkiestrze tej w tym czasie byli już muzycanci: Sulima Marian – flecista, ogniomistrz Smyk, Bolesław Jasłowski, Władysław Mrozowski, Waclaw Wielgo, Zygmunt Szeptycki.

W tym okresie wielu kolegów ochotniczo wstępowało do wojska, gdyż ku temu była „okazja”, było to po tzw. „przewrocie majowym”. W tym okresie do wojska „zaciągnęli się” – Bracia Grom do Szkoły Małoletnich w Koninie.

- Bracia Piotr i Czesław dostają się do lotnictwa (Piotr do Szkoły Lotniczej w Bydgoszczy)
- Grażko Stanisław ze względu na zasługi ojczyzna dostaje się do Szkoły Policyjnej w Mostach Wielkich.
- Czesław Mateuszuk, Kazimierz Sienkiewicz, Zenon Popławski jako poborowi dostają się do lotnictwa.
- Z orkiestry 9 p.a.lu Zostaje przeniesiony do orkiestry Batalionu Elektrotechnicznego w Nowym Dworze, gdzie korzystając z okazji i możliwości ukończyłem Szkołę Zawodową otrzymując uprawnienia montera samochodowego, silników i podwozia.
- Kapelmistrzem Batalionowej Orkiestry Dętej był w tym czasie st. sierż. Brodowski, a dowódcą płk. dypl. Marceli Rewiński. Opiekunem orkiestry był kpt. Gabriel Ludwik oraz adiutant płk. Rewińskiego por. Edmund Wejman.

W 1934 roku od 4.10. odbywałem zasadniczą służbę wojskową w batalionie w czasie której ukończyłem Szkołę Podoficerską w specjalności reflektorów przeciwlotniczych. Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej od 17 lipca 1963 roku pozostaje w wojsku w służbie nadterminowej w

stopniu kaprała z przydziałem do I kompanii przeciwlotniczej obejmując dowództwo Stacji Reflektorów w Nowym Dworze. Dowódcą kompanii był kpt. Władysław Zawalnicki a zastępcą por. Lemieszanek (późniejszy nawigator). W tym też okresie był werbunek z różnych rodzajów broni na pilotaż, obserwatorkę i służby pomocnicze w lotnictwie. Warunkiem poza określonym wiekiem danymi personalnymi było zdrowie i predyspozycje fizyczne.

Z naszego batalionu odeszli do służby w lotnictwie min. absolwent Szkoły Inżynieryjnej Saperów z-ca d-cy por. Lemieszanek, który jako nawigator wstąpił się w okresie II-giej wojny światowej w lotnictwie Raf-u, a po zakończeniu wojny i powrocie do Polski jako wykładowca w OSL w Dęblinie.

W czasie podoficerskiej służby nadterenowej od m-ca września 1936 roku do 5 maja 1939 roku byłem na w/w stanowisku d-cy stacji reflektorów w Nowym Dworze.

Od maja 1939 roku zostałem podoficerem zawodowym awansowanym do stopnia plutonowego pozostając w/w jednostce. W sierpniu 28/29 nastąpiła reorganizacja jednostki ze względu na przybycie rezerwistów z sierpniowej mobilizacji.

Otrzymałem przydział do Kompanii Elektrotechnicznej, gdzie na dowódcę został wyznaczony por. Władysław Osiński. Objąłem stanowisko z-cy d-cy stacji Wysokiego Napięcia wytwarzanego przez agregat typu – marki „Alder” i zespół transformatorowy. Urządzenie to łącznie z zestawem służyło jako połowa elektrownia o napięciu 110V.

Do w/w wyposażenia otrzymaliśmy dodatkowo 6-ciu rezerwistów. Główną siłą pociągową w/w zespołów był zaprzęg konny, których mieliśmy na stanie 4 szt.

W nocy 29.VIII.1939 roku otrzymaliśmy rozkaz załadowania zestawu i taboru na wagony towarowe podstawione na bocznicy w Nowym Dworze. W dniu następnym o godz. 19.00 byliśmy gotowi do odjazdu. Skład wagonowego pociągu „towarowego” ostatecznie uformowano z innych jednostek o godz. 22.30. O godz. 23.00 w dniu 30.VIII.1939 roku transport nasz odjechał z Nowego Dworu w stronę Kutna.

Wyładunek sprzętu na rampę kolejową w Kutnie odbywał się już przy samym nalocie lotnictwa niemieckiego, które bombardowało węzeł kole-

jowy z dużej wysokości. Już w pierwszych bombardowaniach zabito nam dwóch żołnierzy z rezerwy obsługi transformatora oraz rozbity został transformator, zabite zostały trzy konie.

W dniu 2.IX.1939 roku w godzinach popołudniowych zostały poprzez ciągle naloty lotnictwa bombowego rozbite zniszczone transporty wojskowe łącznie ze zniszczeniem sprzętu. Zabito i zraniono dużo wojska i cywili. Prawdopodobnie był to zmasowany nalot na węzeł kolejowy w Kutnie. W czasie tego bombardowania zginął mój frontowy dowódca por. Osiński. – Nastąpił odwrót z pod Kutna;

Zupełniłem stan koni pociągowych do transportu agregatu prądowiczego i w składzie 1+10 ruszyliśmy w stronę Warszawy. Na przedpoła Warszawy dotarliśmy w dniu 8 września 1939r. w godzinach popołudniowych przy zmniejszonym stanie osobowym lecz z agregatem i parą koni:

Ze względu na naloty lotnictwa niemieckiego na Warszawę wóz z agregatem i pozostałym sprzętem zamaskowaliśmy w dzielnicy Wola. Na dalsze rozkazy musieliśmy czekać. Znając Warszawę zgłosiłem nasze przybycie i postój w komendzie garnizonu na ulicy Trembackiej, gdzie wydano nam dyspozycje i rozkazy dołączenia do formujących się jednostek z nadciągających rozbitków różnych formacji.

Ja dostałem przydział stawienia się w Cytadeli, a moi podwładni z końmi do jednostki artylerii do taboru. W Cytadeli zameldowałem się w nocy z 8 na 9 IX. 1939 roku. W Cytadeli formowano jednostki z rozbitków nad którymi dowództwo objął płk dyplom. Tomaszewski. Wśród rozbitków wojskowych było dużo ochotników cywili „uciekierów”.

Na rannej zbiórce płk. Tomaszewski wybrał ochotników kierowców motocyklowych. Wśród pierwszej szóstki składającej się z podoficerów byłem i ja. Odwieziono nas samochodem w pierwszym rzucie do Dowództwa Obrony Warszawy na ulicę Nowy Świat Nr. 62. Wśród tej szóstki ochotników byłem jednym żołnierzem zawodowym w stopniu plutonowego, pozostali podoficerowie byli z rezerwy z mobilizacji z 28.VIII.39 roku.

Płk. Tomaszewski zameldował nas jako ochotników motocyklistów do gen. Czumy. Staliśmy w szeregu przed generałem, który przywitał nas podając każdemu rękę. W krótkich słowach zapoznał nas z sytuacją i wyko-

nywaniem zadań. Rozpytywał nas o stan cywilny, rodzinny, miejsce urodzenia, pochodzenia, przynależność do formacji, odbywanie służby wojskowej u poboru jak również o powtórne wyrażenie ochotniczego zgłoszenia się do wykonywania zadań łącznika – gońca motocyklowego. Nikt z nas nie zrezygnował z podjętej decyzji.

Została powtórnie złożona przysięga w obecności generała płk. Tomaszewskiego, ppłk. Kielba oraz kilku młodszych oficerów. Zostaliśmy zaprowiantowani i przemundurowani w dodatkowe kombinezony. Wydano nam po dwa pistolety „Vis” w futerałach oraz po dwa magazynki i dodatkową amunicję. Otrzymaliśmy po cztery granaty i pistolety 7.65 z dwoma magazynkami jako broń osobista.

O świcie przydzielono nam przez maj. Fedorowicza motocykle wg. Naszego wyboru. Dowództwo dysponowało motocyklami solowymi marki firmy „Sokół”, „Ogar”, „BSA”, „BMW”, „Adler”. Każdy z nas wybrał sobie znany mu motocykl oraz drugi również wg własnego uznania. Dokonano przeglądów technicznych, prób silnika, uzupełniono wyposażenie, napełniono zbiorniki paliwem i uzupełniono olej.

Każdy z nas dostał znany sobie strefowy wycinek miasta i okolicy Warszawy, co ułatwiło szybkie bezbłędne wypełnienie zadań łącznikowskich.

Swoje trasy i rejonu miasta były mi dokładnie znane. Znałem i inne rejonu i dzielnice.

Po chwili otrzymaliśmy przydziały - miejsca zakwaterowania i garażowania sprzętu, zapoznano nas z miejscami zbiorów i ukryć przeciwo-dławkowych jak też schronów i pomieszczeń sztabowych i dowódczych na wycinku terenu Cytadeli.

Na pierwszej odprawie, z której w teren pojechało czterech motocyklistów – otrzymałem trasę z miejscem docelowym pod Grodziskiem Mazowieckim. Miałem zgłosić się z meldunkiem do d-cy dywizji. Przejazd i dotarcie do dowództwa upoważniało pokazanie na żądanie patrolom żandarmerii specjalnej przepustki z Dowództwa Obrony Warszawy z odpowiednią wkładką.

Rozkaz przekazałem płk. ze Sztabu Dywizji za pokwitowaniem na kopercie dla nadawcy, którą to przywozłem i przekazałem bezpośrednio generałowi Czumie, który pogratulował mi tak szybkiego wykonania pierw-

szego zadania. Za chwilę w małych odstępach czasu pod sztab podjechali koledzy z meldunkami o wykonaniu zadań.

Po oczyszczeniu się, jak też oczyszczeniu motocykli dokonaliśmy przeglądów sprzętu z ponownym uzupełnieniem paliwa.

Zaprowadzono nas na gotowany posiłek do stołówki zlokalizowanej w wałach obronnych Cytadeli. Po posiłku dyżurowaliśmy w pomieszczeniu przy Sztapie w bezpośredniej odległości od zagarażowanych motocykli.

W tym dniu mieliśmy wyjazdy z meldunkami całą szóstką w jednym czasie lecz powroty rozciągnęły się tak ze względu na odległość trasy jak też możliwość jej przebycia. Należy nadmienić, że drogi stawały się drogami tłocznymi, a i na poboczach niejednokrotnie trzeba było jechać na sygnałach. Więcej „luzu” było w rejonach krzyżówek obstawionych przez patrole policyjne i żandarmerii.

Drugą trasę z meldunkiem to miałem do Palmir w czasie dnia. Pisemny rozkaz miałem doręczyć dla dowódcy zgrupowania – było to w czasie dnia po nalocie bombowym na Pragę z bombardowaniem węzłów kolejowych w tamtym rejonie. Było to 10.IX.1939 roku – doręczenie rozkazu pokwitował mi oficer sztabowy, również na kopercie nadawcy, którą przywiozłem i zdałem jak poprzednią gen. Czumie.

W tym dniu dwa meldunki od gen. Czumy doręczyłem osobiście i za osobistym potwierdzeniem przyjęcia przez prezydenta miasta Warszawy mjr Starzyńskiemu Stefanowi przy ulicy Senatorskiej w ratuszu. Byłem zapytany o morale wśród kolegów, o ducha i patriotyzm wśród żołnierzy o trudności i spostrzeżenia z własnego punktu widzenia. Odpowiadałem po wojskowemu zaznaczając o zgłaszaniu się ochotników do obrony tak Warszawy jak i wśród tych którzy podążają w jej kierunku razem z uciekinierami, co tarasuje niejednokrotnie drogę jak też jest obiektem wyzywania się niemieckich lotników. Z potrzeb zgłosiłem brak zapasowych akumulatorów motocyklowych dla naszych służb.

W czasie drugiej bytności u prezydenta, również z meldunkiem trzymałem dwa upoważnienia, jedno imienne, drugie na okaziciela, upoważniające na rekirowanie w składach, sklepach motoryzacyjnych magazynowanych akumulatorów motocyklowych na potrzeby wojska.

Od 11.IX. 1939 r. – byliśmy również wysyłani solówkami na przedpola Warszawy w celach przeprowadzenia wzrokowego rozpoznania działań frontowych wg obstrzałów ze zgrupowaniem obrońców. Z takich odcinków poza własnymi spostrzeżeniami przywoziliśmy meldunki pisemne, kodowane jak też o treści jawnej – jak silny napór i obstrzał, brak amunicji, granatów, czy nakrywajcie ogniem artyleryjskim, Niemcy są tchórzliwi, walczą w kupie, co z naszym lotnictwem, mamy dużo rannych brak podwodów na ewakuację rannych, ujęliśmy dywersanta - szpiega przekazując żandarmerii i inne.

W ciągu dnia służby, niejednokrotnie uzupełnialiśmy paliwo, kole-dzy zmieniali akumulatory motocyklowe. Z rozkazami „goniliśmy” tak po trasach jak też samym mieście i dzielnicach Warszawy: Zdawaliśmy mel-dunki a Sztabie Obrony Warszawy, bądź bezpośrednio prezydentowi mjr Stefanowi Starzyńskiemu, do którego nas dwóch otrzymało akceptowane wnioski na odznaczenie brązowymi Krzyżami Zasługi z Mieczami. Te wnioski przekazaliśmy w Sztabie Obrony Warszawy majorowi pełniącemu obowiązki kwatermistrza Obrony Warszawy. W/w major kompleto-wał dokumenty odznaczeniowe prowadząc rejestr i wydając zaświadczenia (legitymacje). Było to na krótko przed kapitulacją – poddaniem Warszawy (którą przeżywałem będąc naocznym świadkiem „dyplomatycznych” spo-tkań i rozwiązania kwestii przez strony).

W czasie wykonywania zadań gońca – łącznika motocyklowego spo-tkałem się na trasie oko w oko z gońcem niemieckim, który z przeciwka jechał solówką marki „Zyndap”. Z daleka początkowo nie rozpoznaliśmy się nawzajem – zwolniliśmy szybkość i w ostatniej chwili zorientowałem się tak jak i Niemiec, że jesteśmy gońcami przeciwnych stron, mimo wszystko zatrzymaliśmy się na poboczach swych stron przegazowując sil-niki na wciśniętych sprzęgłach. Żaden z nas nie miał odwagi sięgnięcia po pistolet, było i niebezpiecznie i niewiarygodnie ze względu na zajmowane miejsca i utrzymanie motocykli. Staliśmy tak chwilę z odwróconymi do siebie twarzami – dzieliła nas szerokość jezdni. Mieliśmy powierzone za-dania i to zdopingowało nas prawie równocześnie puściliśmy sprzęgła i hamulce – rozjechaliśmy się. Obawiałem się, że może szkop zawrócił do swoich i będzie za mną strzelał bądź wgoni mnie w zasadzkę – jednak byłem pewny, że jego motocykl jest wolniejszy, a ja jestem wśród swoich.

Było to na trasie do Nadarżyna za lotniskiem w okolicy Brwinowa, do którego „doleciałem” na pełnym gazie. Tam dowiedziałem się, że w pobliżu są zmotoryzowane oddziały wojsk niemieckich, które robię takie wypadki motocyklowe. Zawróciłem na poprzedni kierunek przyjazdu i na pełnym gazie zamierzałem dojechać gońca niemieckiego, gdyż jezdnia była wolna a różny sprzęt, wozy i inne rzeczy leżały w poboczach, gdzie niegdzie można było zauważyć grupki uciekinierów z dala od jezdni. Mimo przeważającej szybkości Niemca nie dagnałem, skręcił na Mszczonów.

Podobny przypadek miał kolega rezerwista wśród zabudowań, „spotkanie” gońców rozgonił suchy strzał pistoletowy z balkonem, za którym padły kolejne strzały. Do Niemca strzelała kobieta z pistoletu o małym kalibrze. Być może że te strzały stchórzyły Niemca i ruszył znacznie wcześniej wpadając w głąb ulicy. Kolega wyszedł cało. Być może że wśród gońców motocyklowych czy zwiadu motocyklowego byli też ochotnicy zdecydowani na wszystko lecz opanowani z wyważonym sposobem działania w różnych okolicznościach. Byli dobrze uzbrojeni, wyposażeni posiadający kuszt opanowania solówek.

W czasie pełnienia obowiązków gońca – łącznika motocyklowego byłem na stanie 21 pp stacjonującego w Cytadeli. Na powyższe jak też i inne okoliczności z tamtego okresu posiadam oryginalne przechowane dokumenty jak wnioski odznaczeniowe za Obronę Warszawy z podpisami: gen. J. Rommla, mjr. Ferencowicza, płk. dypl. Tomaszewskiego, prezydenta Warszawy mjr. Stefana Starzyńskiego. Na podstawie polecenia gen. J. Rommla byłem zarejestrowany przez płk. dypl. Tomaszewskiego do odznaczenia Krzyżem Virtuti Military – było to w dniu 25 września 1939 roku, gdzie z naszej drużyny gońców motocyklowych przy Sztapie Obrony Warszawy pozostało nas tylko dwóch. Za wykonywanie powierzonych zadań bojowych byliśmy odznaczeni Krzyżami Walecznych. Za udział w wojnie otrzymałem trzykrotnie Krzyż Walecznych, w tym jeden ze Sztabu Komisarza Cywilnego przy Dowództwie Obrony Warszawy.

Na swym zaprzysiężonym posterunku byłem do dnia i momentu poddania Warszawy, a przebieg parlamentarnego załatwienia wyglądał tak;

Podjechały samochody z parlamentarzystami, z pierwszego samochodu wysiedli oficerowie WP, z drugiego 6-ciu oficerów niemieckich z białą flagą. Obie te delegacje w takiej samej kolejności weszły do gmachu. Po

pewnym czasie zostali wezwani do płk. Tomaszewskiego oficerowie i podoficerowie oraz służba – żołnierze z osłony – obsady Sztabu Obrony Warszawy. Płk. naświetlił sytuację i w żołnierskich słowach podziękował wszystkim za nieszczerdzenie sił zdrowia i życia dla obrony Ojczyzny. Pożegnał się z każdym z nas osobiście ze łzami w oczach. Cichy szloch slychać było w pomieszczeniu, byliśmy osłupieni sytuacją.

Po chwili zarządzono zbiórkę całej załogi. Została w skrócie przedstawiona sytuacja i do zebranych z odezwą zwrócił się w imieniu władz niemieckich (przywieziony cywil – tłumacz) który między innymi nadmienil;

...ze obrońcom Warszawy zdającym się dobrowolnie do niewoli władze niemieckie zezwalają na nie zdejmowanie godła – orła z czapek jak też dystynkcji. Zezwala się na pozostawienie pasów głównych. Należy zdać broń służbową i osobistą. Ci wszyscy zostaną przewiezieni do obozu w Łodzi, - natomiast pozostali, którzy podjęli decyzję powrotu do domów rodzinnych i najbliższych rodzin zostaną wydane specjalne dokumenty, lecz nie zezwala się na noszenie orzełka dystynkcji i pasów głównych.

Broń krótka służbowa i osobista winna być złożona w miejscu wyznaczonym tj. przy ulicy Trębackiej. Na podjęcie decyzji wyznaczono czas.

Po rozejściu się załogi, która podzieliła się wg. osobistego uznania na dwie okazałe grupy. Do autobusu, który podjechał w międzyczasie pod gmach wsiedli znani mi w/w oficerowie, podoficerowie i szeregowcy – ordynansi; gen. Rommel, gen. Czuma, płk. Tomaszewski, ppłk. Kiełbi inni nieznan. We trzech zdecydowaliśmy się na ucieczkę z tej pułapki motocyklami zaraz za autobusem co zrobiliśmy wyjeżdżając z podwórza gmachu Dowództwa. Na pierwszej krzyżówce rozjechaliśmy się. Ja odjechałem na Krakowskie Przedmieście do Pałacu Raczyńskich, by pożegnać się ze znajomymi, których zapoznałem w czasie wykonywania zadania gońca, a ukryłem się w czasie bombardowania Warszawy. Była to rodzina Państwa Sawickich zamieszkująca w budynku administracyjnym w/w obiekcie. Cała rodzina była zatrudniona w służbie pałacowej. Państwo Sawiccy mieli syna Tadeusza, córki Helenę, Irkę i rezerwistkę z małym dzieckiem. Od nich miałem zamiar wpaść na ulicę Miodową 15 do kuzyńców, gdzie Bolesław był portierem – szatniarzem Sądu Okręgowego, a Elżbieta była dozorczynią, syn Józef uczęszczał do gimnazjum i córka Wanda również. Zajechałem motocyklem na podwórko pałacowe, gdzie

Panu Józefowi Sawickiemu przekazałem w futerałach dwa "Visy" z chlebakami amunicji w magazynkach oraz amunicję cal. 7.65 mm. i cztery granaty. Pistolet 6.35 z dwoma magazynkami zatrzymałem przy sobie. W obejściach pałacowych, zabawie za długo, zauważono zmniejszenie się częstotliwości patroli niemieckich co zmusiło mnie do zdobycia cywilnego ubrania, które otrzymałem od P. Sawickiego. Zdecydowaliśmy się na ukrycie motocykla, dekompletując go celowo. Posłuszna „BSA” znalazła odpowiednie schronisko pozostając bez gaźnika i akumulatora. Ze zdekompletowanego gaźnika zabrałem komorę pływakową z miedzianym przewodem. Następnie schowaliśmy radioodbiornik wymontowując lampy i bezpiecznik prądowy oraz wtyczkę przewodu zasilającego. Zapadł wieczór – nieodpowiednia pora na poruszanie się po mieście mimo, że było widać przechodniów objuczonych bagażami. W większości byli to starsi ludzie. Korzystając z życzliwości moich znajomych, którzy zaproponowali mi nocleg w jednym z pomieszczeń na poddaszu – pozostałem. Na drugi dzień odwiedziłem kuzynów na Miodowej, przed wieczorem stawiałem się u Państwa Sawickich, którzy zaproponowali bym zatrzymał się u nich do ustabilizowania całokształtu życia pod okupantem. Wiedziałem, że moje rodzinne strony są pod okupacją Armii Czerwonej. Wolałem zostać na terenie, gdzie narażałem życie. Do rodziców i pozostałej rodziny przyjechałem przed świętami Bożego Narodzenia 1939 roku. Byłem już przez nich opłakany, pochowany – uznany za niezującego (nie byłego wśród żywych), gdyż faktycznie nie dawałem żadnego znaku o sobie, gdyż nie było możliwości.

Powracając do parlamentarnej kapitulacji Warszawy w kwaterze Dowództwa Obrony Warszawy przy Nowym Świecie należy nadmienić, że parlamentarzyści z ramienia Wojska Polskiego byli w uniformach polowych z bronią krótką, podjechali „łazikiem” marki „Fiat” było dwóch płk., jeden podpułkownik i jeden major. „Fiat” miał opuszczany dach brezentowy. Za „Fiatem” przyjechał samochód niemiecki z którego wysiadło 5-ciu oficerów niemieckich i jeden cywil – tłumacz. Za samochodami osobowymi przyjechał autobus z czterema uzbrojonymi podoficerami niemieckimi. Wspomniany osobowy samochód niemiecki miał przytwierdzone białe flagi – znak parlamentarzystów.

Po powrocie do rodzinnego miasta zgłosiłem się do „Arbaicantu” i dostałem skierowanie do pracy w Miejskiej Mleczarni w Białej Podlaskiej jako kierowca inspektora mleczarni w całym powiecie Fryca Urlicha, gdzie pracowałem do czerwca 1941 roku, a następnie zostałem oddelegowany do pracy w Urzędzie Drogowym na takie samo stanowisko. W tym samym czasie nawiązałem kontakty z konspiracyjnymi ugrupowaniami Ruchu Oporu na terenie naszego powiatu, a między innymi, byli:

- inż. Tadeusz Cedro z ul. Długiej – plebania,
- Tadeusz Cygan z ul. Długiej – plebania,
- Bolesław Choraczyński (Horaczyński),
- Stanisław Lejwoda,
- Siostry Makowieckie z Błonia w Białej Podlaskiej,
- Stanisław Makowiecki z Łomaz (kolonia),
- St. sierż. Stanisław Karwan ul. Dąbrowskiej,
- Tadeusz Okieńczyk – technik z Lublina,
- Jerzy Sucharzewski z Lisów k/Białej Podlaskiej
- Sokołowsy- ojciec i dwóch synów z Brześcia,
- Bolesław Naifeld z ul. Dokudowskiej
- Bracia Kirylucy,
- Zygmunt Szeptycki – „Zofilas”
- Jan Karwan z ul. Grzybowej
- Marcin Zabażski „Kresy”,
- Władysław Żuk,
- Olesiejuk z Białki – Sielczyk,
- Leon i Ludwik Rosińscy z Białej Podlaskiej, ul. Narutowicza,

Z podoficerem WP – Piekutem, Szaniawskim, Fabiakiem i Paskiem pracującym w Fabryce RAABEGO w Białej z Konstantym Mitą i Władysławem Wielmowcem z braćmi – synami organisty Jelonek z Woli.

W terenie przydatnymi mi byli:

- Antoni Kutnik zam. w Łomazach
- Zbonski Aleksander z Żelizny
- Izdebski z Krzeska
- Borkowski i Ługowski z Siedlec
- Witkowski z okolic Kałuszyna

- Bigosz z Międzyrzecza Podlaskiego
- Kazimierz Piałucha z Chybowa k/Sarnak
- Roman Szaniawski z Kolembrod
- Feliks Laskowski z Przegalin
- Szałacki z Korczówki
- Melaniuk z Korczówki
- Bujak z Janiwki
- Bracia Bilscy Mieczysław i Władysław
- Grochowski z Użanowa k/Siedlec
- Kuzyni Wyrzykowscy Henryk i Arkadiusz
- Osmulski z ulicy Polnej Rolniczej
- Oraz wielu innych co przydało mi się w pracy konspiracyjnej wywiadowczej tak na lotnisku Luftwaffe w Białej Podlaskiej jak też w Rzeźni Miejskiej.

Za swą działalność i udział w wojnie zostałem odznaczony : Krzyżem Walecznym * 3 , Krzyżem Partyzanckim, nie zweryfikowałem Krzyża Virtuti Military i Brązowego Krzyża Zasługi z Mieczami. Posiadam medal „za wojnę obronną 1939 roku” oraz :

- Medal „Za Warszawę 1939 – 1945r ”
- Medal „Za Odę Nysę Bałtyk”
- Medal Krajowej Rady Narodowej
- Tarcza Grunwaldu
- Medal Opiekuna Miejsc Pamięci Narodowej
- Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski
- I inne pamiątkowe, resortowe i organizacyjne.

PS. W czasie okupacji mój ps. „Marian” zmieniony w uzgodnieniu na „Maniek”, a następnie na „Marianek” co nie kolidowało z ps. z oddziałów leśnych. Po wyzwoleniu Białej Podlaskiej zostałem wcielony do II-giej Armii Wojska Polskiego ze stawiennictwem się na terenie Majdanka k/Lublina.

Kobyłka 1.IX.1989r.

Ppor. W st. spocz. Marian Łukijańczuk.



ALFRED R. LEA • 5330 Indigo • Houston, Texas 77096-1203 • USA

8 October 1997

34th Regt. AKA

Waldemar Gronostajski
ul. M. Konopickiej 3B
21-500 Biala Podlaska
Poland

Dear Waldemar:

Your letter posted 24 September arrived 3 October with its 6 enclosures. That lengthy article by Witold Lacic (Pseudonym "Aleksander" - Adjutant of 34th Regiment) is the same as sent to me years ago by "Aleksander". I have never been able to have it translated in its entirety, and that is unfortunate. I remember him very well, a fine soldier! great man!

As I have previously mentioned it is very difficult to get translations here in USA. I've tried the Polish Air Force Association without any success - they hand them off to others, mostly working people who have very little time for such extra tasks. Many times it takes an entire month or more. Hopefully I'll be able to get some help on your 5-page letter of 28.08.1997 to Architect Marek Ambroziewicz and his 4 August 97 letter to you.

I especially appreciate your diagram of the attack with references to various villages and so forth. You have shown 2 P-51 Mustangs as having been shot down - others have made this same statement. I have searched the few records I have and read several books, all of which only show just one(1) Mustang being lost(Pilot: Frank Sibbett). Is there a chance that one Me-109 might have gone down and being mistaken for a P-51? There is a close similarity on their plan and profile configurations - The Me-109 had an inverted "Vee" (∧) engine whereas the P-51 had the upright Rolls Royce "Merlin" engine (∨). I would suppose the Germans recovered the wreckage making a close inspection by AK forces unlikely.

An acquaintance in The Netherlands has sent me data on a very interesting memorial erected by them in Dronten - see enclosure - made from a bent Lancaster bomber propellor! Also enclosed is a cross-section of a B-17G whereon I've made commentary notes about the details. The memorial is very plain, but certainly handsome!

Respectfully yours,

Alfred Lea

P.S. You can omit the reference "Veteranes 8th AF USA from my address; also notice my family name is "LEA". Thank you again for your kind letters and enclosures.

CAMPAIGN STAR.

No. 1372

Rank Sgt.mjr.

Name J. TARNOWSKI

Unit Airborne Provost Coy of 1 Polish Parachute Brigade, is entitled to The FRANCE and GERMANY STAR so far as I can ascertain without reference to GHQ 2nd Echelon by virtue of the following service: 26.9.40-10.10.44.

Signed
Comd.



ZAMAC por zand

DEFENCE MEDAL.

No. 1372

Rank Sgt.mjr.

Name J. TARNOWSKI

Unit Airborne Provost Coy of 1 Polish Parachute Brigade, is entitled to The DEFENCE MEDAL so far as I can ascertain without reference to GHQ 2nd Echelon by virtue of the following service: 26.6.1940-7.5.1945.

Signed
Comd.



ZAMAC por zand

DOWODZTWO 1. SAM. Bry. Spad.



LEGITYMACJA Nr. 1/Płut. Zand.

Scopien, Imię, nazwisko Sierżant.....

T. TARNOWSKI, Jan

Oddział 1.5. Sam. Płut. Zand.....

Odnazczony został

MEDALEM Wojska Polskiego. poraz 1

Podstawa Roz. J. Sam. Bryg. Spad.....



Podpis Dowódcy dnia 16. 8. 46. 19..... r.

Podpis Dowódcy

[Handwritten signature]

THE WAR MEDAL 1939—1945.

No. 1372 Rank Sgt. mjr.

Name J. TARNOWSKI

Unit Airb. Prov. of the Polish Indep. Parachute

Brigade, is entitled The WAR MEDAL 1939—1945

by virtue of the following services 6.6.1940.

20.12.1946.



[Handwritten signature]
2240 FOR REG.



Stowarzyszenie Polskich Kombatantów w Kraju
 Brodowskie Żołnierze - Oddziału Partyzanckiego
 "ZENONA" Armii Krajowej
 w Domnicach

Opis techniczny projektu POMIŁA LOTNIKÓW
 AMERYKAŃSKICH, POLSKICH w EUROPIE II WOJNIE ŚWIATOWEJ
 w m. Moronie w woj. białokopodlaskim

Wstęp
 Przed kilku laty środowisko kombatanckie oraz lotnicze w Białej Podlaskiej wstąpiły z inicjatywą uzczenia tablicy pamiątkowej na budynku szkolnym w Sworzech, faktu pobytu w Oddziale Partyzanckim "ZENONA" lotników amerykańskich, załogi latającej fortcey, którą musieli opuścić na spadochronach w tej okolicy. Jednak do żadnych działań realizacyjnych nie doszło.
 Po rozważeniu tego tematu, środowisko SPK w Domnicach doszło do wniosku, że jeśli kogoś uccić, to poległych lotników amerykańskich, wysłanych do Europy, którzy stracili życie w masowych nalotach na tereny Rzeszy i jej satelitów.

Według udokumentowanych danych podanych przez pik. Alfreda Lea z 452 grupy bombowej USAF, który był jednym z w/w lotników, w bitwie o Europę poległo :

Jednostki Sił Powietrznych	US 8th AF	US 9th AF	US 15th AF	razem
liczba zginionych i nigdy nie odnalezionych w działaniach wojennych		39.007		39.007
liczba zabitych w akcji w działaniach wojennych		2.818		2.818
ogółem		41.825		41.825

Lokalizacja
 W trakcie przygotowań do ustalenia lokalizacji szczegółowej natrafiono 11 stycznia 1997 r. na oryginalne materiały Ekspozytury 2 Wywiadu Armii Krajowej. "Melłunek za czas 10-20.VI.1944" podaje z dwóch różnych źródeł, że bombowiec amerykański spadł koło miejscowości Woroniec. Ten rejon projektuje się ubomrować pomnikiem, który powinien być wiaściwie eksponowany. Lokalizację wybrano w czasie wizji lokalnej w dniu 16.01.97 w pobliżu miejscowości Wroniec, w rozwidleniu dróg : tranzytowy E 30 na odcinku od Międzyrzecza do Białej Podlaskiej i drogi lokalnej do wsi Swory.

Działka ma kształt trójkąta, w którym w sposób korzystny dla ekspozycji mieści się proponowane rozwiązanie przestrzenne. Teren leży odrogiem, jest stosunkowo płaski.

Teren na powierzchni około 0,5 ha, stanowi własność prywatną. W jednym narożniku znajduje się kępa okazalych lip, które do- brze komponują się w planie zagospodarowania.

Koncepcja architektoniczna

Inspiracją koncepcji pomnika znalazłono w albumie "B-17 IN ACTION" by Larry Davis, ilustrated by Don Greer "Aircraft Number 63 squadron / signal publications". Jest to opracowanie ilustrujące rozwój konstrukcji i działania lata- jących fortce. Są w niej zdjęcia B-17 G nad Berlinem, bombowców z 452 Grupy Bombowej, do której należał samolot kończący swój lot na Podlasiu. Fascynują: ciężar bomb, siła ognia i rozmiary bombowca. By moim było ocenić potęgę latającej fortcey, proje- ktuje się wykonanie w terenie płaskiej płyty, odpowiadającej sarysowi cienia B-17 G w naturalnej skali 1:1. Na tej oszarnej płaszczyźnie pozicione elementy pionowym jest statecznik i ster tegoż typu samolotu, usytuowany na ogniu. "cienia", będący centralnym elementem założenia, przy którym projektuje się plac dla odbywania uroczystości. Do placu centrycznie zbiegają się ciągi gieszne z istniejących dróg publicznych. Przeszczenie nie- istory chodnikami pokrywać będą trawniki, zaś w otoczeniu "cienia" będą zasadzone niskie byliny o intensywnych barwach. Od strony istniejącego ogrodzenia projektuje się gęsty żywopłot.

Robione są intensywne starania, żeby oryginalny statecznik pokryć za cenataryszk samolotów w USA. Mogłby on być ustawiony - zamontowany na wewnętrzny rusztowaniu, zakotwio- nym w fundamencie. Całe wnętrze zabetonowane szczelnie. Gdyby oryginaln był nieosiągalny lub nie rokował trwałości, to strapa statecznika będzie wykonana w konstrukcji żelbetowej według rzeczywistych wymiarów z specjalnie dobraną fakturą i mate- riałem wykończeniowym, zabezpieczającą powierzchnią. Część sterowa, która w oryginalne jest lekkiej konstrukcji duralowej pokrytej tkaniną, zastąpiona będzie odzworowanego kształtu tablicami, na których przeciwległych stronach wkomponowano będą napisy następującej treści :

Nr.1 "W hoździe lotnikom Sił Powietrznych Stanów Zjedno- czonych, którzy w liczbie /jeszcze do ustalenia/ oddali swe życie niosąc wolność okupowanym krajom Europy, niszcząc niemiecki potencjał militarny- w dowód wdzięczności i pamięci Polacy".
 16.01.1997

Nr. 2 "Startująca z Wielkiej Brytanii, po zrzuconiu bomb na Berlin, w drodze do Połtawy na Ukrainie, dnia 21.06.1944 zająca latającej z... y B-17 G, należącej do 452-iej Grupy Bombowej USAF, opuściła uszkodzony samolot, lądując na spadochronach w tej okolicy.

Dostali się do niemoi niemieckiej:
sierż. William Cabaniss
sierż. Jack P. White
sierż. Arnold G. Spumate
Przeżyli w Oddziale Partyzanckim "ZMORA" 34 pp
Armii Krajowej, uczestnicząc w jego walkach :
por. Louis R. Hernandez
por. Thomas J. Madden
por. Alfred R. Lea
por. Joseph C. Baker
sierż. Anthony R. Hutchings
sierż. Herschel Wise
sierż. Robert Gilbert
Dnia 29.07.1944 przez teren ZSRR udali się do baz 313 Powietrznych Stanów Zjednoczonych."

Treść powyższej tablicy zredagowano na podstawie danych otrzymanych od pilk Alfreda Lea, który między innymi wyjaśnił, że uważany przez nas za zabitego w czasie lotu na spadochronie sierż. William Cabaniss został ciężko ranny, przeżył niemoie i wrócił w 1945 r. do USA. Do pełnej informacji potrzebne są dane identyfikacyjne samolotu w/w załogi, które będą się znajdowały na stateczniku-pomniku w Morobou.

Porównania techniczno-materiałowe nawierzchni ze względu na to, że "oleń" ma być koloru czarnego, projektuje się wykonanie nawierzchni z asfaltu drogowego na podłożu betonowym zbrojonym konstrukcyjnie, uszonym na podłożu drewnianej i piasku. Posiada powierzchnię płyty oleńia projektuje się 40 cm powyżej otaczającego terenu. Z tego powodu konieczne jest wykonanie ścianki obrzeżnej z betonem zbrojonego do głębokości 1,0 m. Krzewy i powłoki asfaltowej grub. 4 cm na obwodzie "oleńia" wykonana będzie z profilu stalowych, obłożonych blachą nierdzewną.

Nawierzchnią placu i anodników projektuje się z kostki chodnikowej na wzmacnionym podłożu.
Tablice z napisami, stanowiące część sterową statecznika projektuje się z blachy nierdzewnej, w której będą wycięte literowe napisy.

Oświetlenie
Projektuje się oświetlenie terenu latarniami ogrodowymi wysokośi 5,0 m. Dodatkowo z dwóch ścianów latarni umieszczone tam reflektory będą oświetlały tablice na pomniku oraz flagi na masztach.
Odwodnienie
Odwodnienie terenu i przyległych odinków istniejących dróg publicznych będzie można zaprojektować po uzyskaniu planu sytuacyjno-wysokościowego tego rejonu.

Marek Aulikov

Woj. Inst. Arch. i Muzealnictwa
ul. Krak. 5, tel. 241 14 14

Warszawa, 20 stycznia 1997 r.

Marek Aulikov
ul. Krakowska 51/51 m. 25
02-533 Warszawa



DEPARTMENT OF THE AIR FORCE
HEADQUARTERS UNITED STATES AIR FORCE



Bolling AFB, DC 20332-1111

April 28, 1997

Air Force History Support Office/HOS
500 Duncan Ave Box 94
Bolling AFB DC 20332-1111

Mr. Alfred R. Lea
5330 Indigo
Houston TX 77096-1208

Dear Mr. Lea:

The Air Force has published a large number of historical studies on the activities of the Army Air Forces, but there is no short summary of operations in Europe. The most complete history is W. F. Craven and J. L. Cate, *The Army Air Forces in World War II*, an eight-volume work that you can no doubt find in your local library. Short unofficial histories might also be found locally.

I enclose copies of rather dated historical papers of unknown origin describing activities of the 8th, 9th, and 15th Air Forces. We have nothing similar on the 12th.

We hope this information is of help to you.

Sincerely yours,

Edward A. Miller
LtCol USAF (ret)
Volunteer

Attachments

cc: Leonard Gliniski and Committee

TLUMACZENIE Z JĘZYKA ANGIELSKIEGO -/-

Godło Departamentu Obrony USA.

DEPARTAMENT SIŁ POWIETRZYNYCH - DOWÓDZTWO SIŁ POWIETRZYNYCH
STANÓW ZJEDNOCZONYCH

Bolling AFB, DC 20332-1111. - 28 kwietnia 1997 r.

BIURO ZABEZPIECZENIA HISTORII SIŁ POWIETRZYNYCH /HOS
500 Duncan Ave., Box 94,
Bolling AFB DC 20332-1111.

Pan Alfred R. L E A,
5330 I n d i g o,
Houston TX 77096-1208.

Szanowny Panie L e a:

Sily Powietrzne opublikowały dużą ilość studiów historycznych o działaniach Sił Powietrznych Armii, lecz nie ma tam krótkiego podsumowania operacji w Europie. Najbardziej kompletne dane historyczne ujęte są w pracy W.F. Craven i J. L. Cate p.t. "SILY POWIETRZNE ARMII W II WOJNIE ŚWIATOWEJ", obejmującej 8-omowe dzieło, które możecie niewątpliwie znaleźć w Waszych miejscowych bibliotekach. Tam również można znaleźć nieoficjalne prace historyczne.

W załączeniu przekazuję egzemplarze materiałów nieznanego pochodzenia, opisuujące działania 8-mej, 9-tej i 15-tej Sił Powietrznych. Nie mamy podobnych danych o 12-tej Sile Powietrznej.

Mamy nadzieję, że te informacje będą dla Panów pomocne.

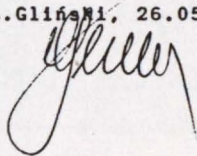
Z poważaniem -

/-/ Edward A. Miller,
Płk. Sił Powietrznych USA
(W st. spocz.)
Pracownik ochotniczy. -/-

Załączniki.

Kopie: Leonard Gliński oraz Komitet.

tłumaczył: L. Gliński, 26.05.97 r.



5330 Indigo
Houston, Texas
77096 - 1208

May 13, 1997

(713) 664 - 1915

8th AF NEWS - MAIL CALL
c/o James W. Hill, Managing Editor
125 Ramblewood Road
Pennsylvania Furnace, PA 16865

WANTED: B-17 VERTICAL FIN & RUDDER
Needed from B-17E, F or G Model, for a memorial to USAAF veterans that gave their lives liberating Europe in WWII. Doesn't have to be "Flyable" - fin aft from assembly joint ahead of horizontal stabilizer is desired; rudder need not have fabric covering. Memorial planned in Eastern Poland near where B-17 and P-51 were shot down by Me-109s June 21, 1944 on "Mission Frantic II", England-to-Russia.

Contact Al Lea, (713) 664-1915, PLEASE!

Attached drawings by Architect Marek Ambrosiewicz show the site along Berlin/Warsaw/Moscow Highway E-30 near the village of Woronicz, and an enlarged site plan adjacent to highway spur to the village of Swory.

The memorial incorporates a plaza, raised 16 inches above the surrounding grass and wildflower areas, in the full-sized platform shape of a B-17 whose black color symbolises the shadow of a bomber overhead. The vertical fin/rudder segment will incorporate memorial tablets. Nearby trees of the Weeping Willow family characterise the sorrows of war.

The people of Poland have never forgotten the sacrifices made to liberate Europe, and wish to visibly affirm their gratitude to USAAF fliers which made the supreme sacrifice in lands very far from their homes.

I'd appreciate it if the "Wanted" plea could be published and I'd answer each letter or telephone call. I do not have access to E-Mail or FAX.

Alfred

Alfred R. Lea
8th AF Veteran.

Also sent to following: 8th AF NEWS, 9th AF Historical Society, 12th AF Historian, 15th AF Association, Experiment Aircraft Association (EAA), Champlin Fighter Aces Assoc., Flying Tigers Warbird Museum, Pima Air Museum, Air Force Association (AFA), Cavanaugh Flight Museum-Dallas, 452nd Bomb Group Assoc., Air Forces Escape & Evasion Society (AFES), Bruce Slasienski, Leonard Glinki

TLUMACZENIE Z JEZYKA ANGIELSKIEGO.

8-th AF NEWS - MAIL CALL 13 maja 1997 r.
C/o James W. Hill, Managing Editor
125, Ramblewood Road
Pennsylvania Furnace, Pa 16865

Dof. Wiadomości 8-mych Sił Powietrznych.

P O S Z U K U J E M Y

Statecznika pionowego oraz steru bombowca B-17E lub G, dla pomnika ku czci weteranów Sił Powietrznych USA, którzy oddali swe życie dla wyzwolenia Europy w czasie II Wojny Światowej. Może nie być zdolny do lotu. Ster może nie posiadać pokrycia płóciennego. Budowa pomnika planowana we Wschodniej Polsce w pobliżu miejsca, gdzie B-17 i P-51 zostały zestrzelone przez Me-109, 21 czerwca 1944 r. w czasie realizacji "Misji FRANTIC II" Anglia - Rosja.

Kontakt proszę do Al L e a, (713) 664-1915. -

Załączone rysunki Architekta Marka Ambroziewicza pokazują miejsce budowy wzdłuż autostrady E-30 Berlin - Warszawa - Moskwa, w pobliżu Worońca i Sworów.

Pomnik obejmuje powierzchnię będącą pełnym cieniem B-17 wzniesionym 16 cali ponad otoczenie, pokryte trawą oraz dzikim kwiatami. Jego czarny kolor symbolizuje cień bombowca lecącego w górze. Pionowy statecznik i ster będzie posiadał na swej powierzchni tablice pamięci. Znajdujące się w pobliżu drzewa z rodziny płaczących wierzb, charakteryzują boleść wojny.

Naród Polski nigdy nie zapomniał ofiary złożone dla wyzwolenia Europy i pragnie w sposób widoczny wyrazić swą wdzięczność dla Lotników Amerykańskich, którzy złożyli ofiarę swego życia na terenach bardzo dalekich od swych domów.

• Byłbym zobowiązany, gdyby w/w ogłoszenie zostało opublikowane. Każdy otrzymany list lub telefon byłby przeze mnie odpowiedziany. Nie posiadam Poczty E lub telefaxu.

/-/ Alfred R. L e a,
Weteran 8-mych Sił Powietrznych. -

Powyższa Notatka została ponadto skierowana do następujących odbiorców :

Nowości 8-nych Sił Powietrznych. Stowarzyszenie Historyczne 9-tych Sił Powietrznych, Historycy 12-tych Sił Powietrznych, Stowarzyszenie 15-tych Sił Powietrznych, Stowarzyszenie Samolotów Eksperymentalnych (EAA), Stowarzyszenie Pilotów Myśliwskich Champlin Aces, Muzeum Warbird Flying Tigers (Latających Tygrysów), Muzeum Lotnicze PIMA, Stowarzyszenie Sił Powietrznych (AFA), Cavanaugh Flight - Muzeum Lotnicze w Dallas, Stowarzyszenie 452-tej Grupy Bombowej, Stowarzyszenie ocalałych lotników (AFEES), Bruce Słasiński. - 14 adresatów. -

Tłumaczył: L. Gliński

27.05.97 r.



**Dla uczczenia pamięci
Pięciu lotników Kanadyjskich**

Mjr Alfreda E. Werbsterdec z Vancouver Bryt Kolumbia
Kpt Donalda F. Caldwell z Asplund prowincja Albetra
Kpt Edwarda Pharling z Calgary prowincja Quebec
Kpt Norberta D. Droche z Dorval prowincja Quebec
Sierz Edwarda E. Phillipsa z Montreal prowincja Quebec

Którzy lecąc do Polski
z ładunkiem zbawczej penicyliny
zginęli śmiercią lotników
w katastrofie pod Halle w Niemczech
dnia 4 listopada 1945

Tablicę



poświęcił

Zjednoczony Polski Komitet Ratunkowy w Warszawie

The Date: 21 June 1944. The Mission: The first Shuttle Bombing Raid from the Eighth Air Force Bases in England to "Frantic Joe" Base in Poltava, Russia. The Target: Berlin.

bottles



Takeoff time was 0530, with most bases having 400 foot ceilings. The English coast was departed at 0707 in bad weather. The mission plan involved 1,441 nautical miles. Every drop of fuel would be required.

Alfred R. Lea begins the story. "We were briefed on this highly secret mission, and once briefed, we were kept on our bases with no communication with the outside. It was quite a politically charged mission. It was frankly negotiated with the Russians and, as we've all found out, Russia is a tough customer to negotiate with. I think that the State

Department had a lot of involvement too, because they decided that we would take our Class A Pink and Green uniforms along. After we went through the combat mission and landed in Russia, we would quickly change clothes and step off the plane looking like businessmen coming out of our offices.

"We left with the feeling that the rest of the group would be enough to keep the Luftwaffe occupied over Berlin, and that we could bomb our secondary target, sneak around and get to Russia. On the way across the English Channel, we, as always,

tested our guns. In so doing, some of the empty cartridges from the upper turret fell down into the crawl space and got caught in electrical system, causing a fire in the tunnel by the oxygen box. We were afraid to use extinguishers on it because of the gas that might be created — the fire was real close to our very-pistol flares and oxygen — so the engineer and got in there and beat it out with our hands. An 18 inch hole was burned in the ship and we had lost some of our oxygen. We decided that we would stay with the group and continue with the mission, however, even though the loss of oxygen was sufficient reason to abort.

"Over the Continent, we didn't see much enemy action. We bombed alternate target and continued over Poland toward Russia. Everything was uneventful until about noon, flying over Warsaw, when a lone German plane showed up. He flew well away from us, but at our altitude and airspeed. He was tracking us. We later found out that our flight over Warsaw caused a tremendous riot in the streets. The people were cheering... they had not seen any Allies since 1939, and they knew that we were American planes. The Gestapo had a hell of a time trying to control the people and it was really a terrible thing."

"The plane was on fire and started into a flat spin"

"We went on for about 10 or 20 miles, flying at around 15,000 feet. All of a sudden, all hell broke loose. From underneath the clouds, the Germans came up firing and they hit us. They hit our inboard left engine and the explosion blew out the inboard fuel tank. It hung down like a giant flap. The plane was on fire and started going into a flat spin. The alarm bell rang to bail out. There was no way that plane was going home!

"I threw myself against the door in the tunnel, trying to get it open, but the gunfire had torn up the bottom of the plane pretty badly and it wouldn't open. I doubled up and threw myself against it with my feet. The door flew open and I found myself hanging underneath the plane. I was wearing a chest pack parachute and I got sucked up against the plane's belly, while it was in a flat spin and our airspeed was increasing at an alarming rate... Straight Down! I was



