

Jacek Krzysztofik

FWM-Mielec 1939-1944. Kierunki rozwoju zakładu i produkcji

W dniu 13 września 1939 r. oddziały niemieckie zajęły Mielec oraz Wytwórnę Płatowców Nr 2. Do jej ochrony okupant wyznaczył kompanię strzelców wojsk lądowych dowodzoną przez por. Franza Schuberta z Wiednia. Niemiecki Sztab Generalny (OKW) wydał dyspozycje dokonania rozpoznania stanu przedwojennych zakładów lotniczych w Mielcu i Rzeszowie Zakładom Lotniczym Ernst Heinkel w Rostocku. Podyktowane to było faktem, że już wówczas, w 1939 r. brak było mocy produkcyjnych na uruchomienie bombowca He-177. Już oszczędzając zakład podczas bombardowań Niemcy liczyli, że wykorzystają go po zajęciu Polski.

20 września 1939 r. Heinkel wysłał inż. Kleinmeyera w celu sprawdzenia stanu zakładów w Mielcu i Rzeszowie. Tenże wcześniej przybył do Krakowa, a następnie Rzeszowa, gdzie dokonał przeglądu PZL Wytwórni Silników Nr 2. Otrzymał do dyspozycji samolot Fiesler Storch, którym 29 września przyleciał do Mielca. Wykonano tu dla jego potrzeb zdjęcia sytuacyjne z powietrza oraz dokonano inwentaryzacji parku maszynowego. Po powrocie do Rzeszy Kleinmeyer wraz z Heinklem złożyli raport gen. Udetowi – generalnemu szefowi lotnictwa Rzeszy o stanie zakładów PZL w Mielcu i Rzeszowie. PZL Wytwórnia Płatowców Nr 2 w Mielcu decyzją gen. Udetą zostały przydzielone Luftwaffe. W związku z tym zakłady lotnicze Ernst Heinkel (EHF) w Rostocku zostały upoważnione do komisarzyckiego przejęcia wytwórni i uruchomienia, z myślą o produkcji w Mielcu samolotu He-177. EHF w Rostocku powołały zarząd zakładów, utworzyły grupę uruchomieniową oraz uzyskały środki na rozruch zakładów w Mielcu, któremu nadano nazwę „Flugzeugwerk Mielec” (FWM). 5 października 1939 r. wyjechała z Rostocku do Mielca pierwsza grupa Niemców licząca 25 osób, by już 9 października podjąć pracę w Mielcu. Równocześnie zaczęto też przyjmować Polaków do pracy, zatrudniając w pierwszym dniu 55 osób. Przystąpiono także do remontu uszkodzonych przez ewakuującą się załogę maszyn i urządzeń. Już w kilka dni, bo 14 października Niemcy meldowali z Mielca do Rostocku, że są gotowi z częścią sprzętu technicznego (m. in. obrabiarek) do uruchomienia produkcji z dniem 1 listopada. Ponieważ próby prototypu He-177 dopiero rozpoczęto, posta-

nowiono, że w Mielcu podejmie się produkcję elementów samolotu He-111 H-3, stąd też złożono zamówienia materiałowe poprzez towarzystwo zaopatrzenia lotnictwa (GFL). Szkody materialne powstałe w wyniku bombardowań były tak niewielkie, że jak stwierdzili w opisie zakładu sami Niemcy, można je było w ciągu dwóch tygodni usunąć¹. Zostały bowiem głównie powybijane szyby. Na halę produkcyjną spadło 8 bomb, w tym dwa niewypały, na budowaną halę montażu spadła jedna bomba, na magazyn jedna bomba. Pozostałe spadły poza obiektami zakładu, powodując uszkodzenia w ogrodzeniu oraz kanalizacji.

Mielecki zakład przez kilka miesięcy znajdował się pod komisarycznym zarządem przedstawicieli firmy E. Heinkel z Rostocku, zanim został formalnie włączony w jej skład. Stało się to możliwe z chwilą, gdy H. Frank zgodził się przekazać mielecki zakład obok innych zakładów na własność Wehrmachtowi; wtedy też został już formalnie włączony do koncernu lotniczego Ernst Heinkel Flugzeugwerke GmbH w Rostocku. 14 listopada 1939 r. z zakładów lotniczych Ernst Heinkel w Rostocku Flugzeugwerk Mielec otrzymał pierwsze zamówienie na produkcję części zamiennych do samolotu He-111. Aby je rozpocząć realizować miano nabyć lub wykonać na miejscu kompletne oprzyrządowanie. Dokumentacja zaś potrzebna do podjęcia pierwszej produkcji była sukcesywnie nadsyłana z zakładów w Rostocku.

Niemcy wysoko oceniali stan wytwórni. Dla poparcia tego twierdzenia można przytoczyć fragmenty relacji Bronisława Ratajczaka, który pisze: „jeśli chodzi o opinię niemiecką o PZWL WP Nr 2 w Mielcu, to wyrazili ją na łamach tygodnika zakładowego „Heinkel – Werkzeugung Rostock” (...) – „Zastaliśmy na wskroś nowoczesny zakład lotniczy. Wśród obrabiarek i urządzeń technicznych pochodzenia francuskiego, angielskiego, amerykańskiego, szwajcarskiego i rodzimego nie brak jest maszyn i urządzeń pochodzenia niemieckiego. Polacy opuszczając zakład usiłowali część urządzeń uszkodzić i częściowo uszkodzili, lecz zrobili to tak nieumiejętnie, że uszkodzenia te daje się szybko naprawić i zakład szybko ruszy i będzie mógł rozpocząć planową produkcję dla szybkiego zwycięstwa (...). W pobliżu zakładu znajduje się nowoczesne osiedle przeznaczone dla pracowników zakładu. Już w niedługim czasie opuściłyby ten zakład serie nowoczesnych bombowców, które mogłyby narobić nam wiele kłopotu. Zakład był pobudowany przy pomocy amerykańskiego kapitału. Trzeba przyznać, że lotnicy nasi z prawdziwą precyzją i po mistrzowsku dokonali nalotu. Większość bomb spadła bowiem poza obiektami na terenie zakładu i poza terenem, robiąc minimalne

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

szkody"³. Podobnie pisano w innym artykule o mieleckiej wytwórni. Bardzo wysoko oceniano stan techniczny zakładu. Pisano tam, że był on wyposażony w amerykańskie frezarki, francuskie wiertarki, angielskie rewolwerówki, niemieckie ciagarki i urządzenia elektryczne. Niemieckie naloty nie poczyniły dużych szkód, niemniej na szklenie wybitych okien przeznaczono 3 tysiące metrów kwadratowych szkła. Dokonano drobnych napraw maszyn i urządzeń uszkodzonych przez ludność „na polecenie cofających się oddziałów Wojska Polskiego”³ 10 października 1939 r. zarząd komisaryczny zameldował, że Zakład Lotniczy w Mielcu jest gotowy do podjęcia produkcji lotniczej dla potrzeb Rzeszy Niemieckiej – pisano w tym artykule.

Pod koniec 1939 r. Niemcy przystąpili do dokończenia budowy obiektów rozpoczętych przez Polaków przed wojną. Do końca 1940 r. zakończono budowę hali montażowej, krótszej prawdopodobnie o jedno przeszło niż to przewidywała dokumentacja. Do jej budowy Niemcy przewieźli elementy konstrukcyjne z innych przedwojennych fabryk, między innymi z Kraśnika i Terespoła. Natomiast do wykończenia budowy hangarów lotniskowych wykorzystano również materiały budowlane (na przykład cegłę) zabrane przez okupanta mieszkańcom miasta. Prace budowlane były kontynuowane przez przedwojenne polskie firmy budowlane, m.in. firmę Trawers. Pokończone zostały także budowy na terenie osiedla zakładowego, z tym, że Niemcy dobudowali tam dość dużą ilość baraków, podobnie też i na terenie zakładu. Również lotnisko mieleckie było budowane pod nadzorem inż. Mariana Pastwy, który po zajęciu zakładu przez Niemców został zmuszony do kontynuowania prac, oczywiście pod nadzorem okupanta. Niemcy wysoko ocenili sposób budowy i przyjęte rozwiązania tego lotniska⁴. Przed wojną miało ono być bazą dla polskiego lotnictwa myśliwskiego, z zadaniem osłony zakładów COP-u przed nalotami w wypadku wojny. Niemcy ulokowali na nim jednostkę lotniczą, a na jego północnym skraju magazyny bomb i amunicji lotniczej oraz innego sprzętu, z których korzystali zwłaszcza w okresie wojny ze Związkiem Radzieckim. W miarę przesuwania się frontu na wschód stawało się ono lotniskiem etapowym w lotach w głąb terytorium ZSRR. Tu też lądowały samoloty i szybowce transportowe z dostawami materiałów wojennych i innych oraz po odbiór podzespołów lotniczych produkowanych w zakładzie.

Od 1940 r. wzmocniona została ochrona zakładu. Utworzono straż przemysłową, liczącą 40 ludzi, która miała chronić zakład wewnątrz. Na zewnątrz ogrodzenia nadal służyła wartowniczą pełniła kompania strzelców wojsk lądowych.

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

Struktura załogi zmieniała się w miarę wzrostu produkcji lotniczej oraz remontowej. Począwszy od października 1939 r., kiedy to zatrudniano około 450 pracowników, kończąc na około 5500 zatrudnionych w 1944 r. przed wyzwoleniem. Struktura obsady najważniejszych stanowisk w zakładzie w maju 1943 r. przedstawiała się następująco:

- inżynierów 19 (16 reichsdeutschów, 2 volksdeutschów, 1 Polak)
- majstrów 31 (23 reichsdeutschów, 1 volksdeutsch, 7 Polaków)
- urzędników 315 (60 reichsdeutschów, 4 volksdeutschów, 249 Polaków)
- przodowników 94 (9 reichsdeutschów, 4 volksdeutschów, 81 Polaków)³.

Piotr Matusak podaje także, że w 1944 roku Flugzeugwerk Mielec przy zatrudnieniu 5060 pracowników, produkował części do samolotu He-111, w tym usterzenia do tegoż samolotu, usterzenia do samolotu He-177, kadłuby do samolotu He-219 oraz remontował samoloty He-111 i skrzydła do niego.

Zatrudniano w zakładzie Polaków, Żydów, Niemców, na dodatek w oddziałach ochrony byli jeszcze Ukraińcy i Kalmuccy. Jednak zdecydowaną większość załogi przez cały okres okupacji stanowili Polacy. Pochodzili oni przeważnie z Mielca i okolicznych wsi, z Poznańskiego (wysiedleńcy), ze Śląska (fachowcy kierowani przez biura pracy). W zakładzie pracowała także kilkusetosobowa grupa junaków „Baudienst”. *„Załoga zasadniczo mała, oparta była na samych pracownikach polskich częściowo pozostających na miejscu i wysiedlonych z Ziemi Zachodnich, przeważnie z Poznańskiego i Kaliskiego, oraz na bieżąco przyjętych. Dozór był wyłącznie niemiecki. Pracy przybywało, w roku 1941-42 zasilono załogę grupą młodych ludzi z Tarnowa i Częstochowy. Utworzono również grupę młodych ludzi pochodzących z miasta i okolic Mielca, koszarując ich jako grupę „Baudienst” na ulicy Kościuszki w Mielcu, codziennie przeprowadzając ich do pracy. Na Ostiedlu zbudowano baraki i umieszczono osobno dziewczęta i osobno mężczyzn nowo przyjętych. Na terenie zakładu zbudowano baraki i utworzono obóz dla Żydów, a w nim jeden barak dla Polaków, w którym byli umieszczani za różne przewinienia. Żydów przywieziono z różnych rejonów Polski, nie posiadali oni żadnych kwalifikacji odpowiadających wymogom przemysłu lotniczego – byli to przeważnie krawcy, szewcy, handlarze, fryzjerzy, rolnicy i większa część inteligencji żydowskiej bez zawodu. Przydzielano ich do poszczególnych brygad polskich”* – pisze w swoich wspomnieniach Z. Nosaf⁴. Zgromadzonych w tym

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

obozie Żydów (był on filią „Konzentrations Lager Plaszów”) Niemcy wykorzystywali do różnych prac w zakładzie, zarówno pomocniczych jak też i produkcyjnych. Na początku swego istnienia obóz ten liczył około 250 Żydów (80 z Mielca, reszta z Wielopola Skrzyńskiego). W 1942 r. powiększył się on między innymi o Żydów z Tarnobrzega i Huty Komorowskiej. Liczył wtedy około 1000 ludzi. 22 lipca 1944 r. Niemcy ewakuowali obóz z Mielca, między innymi do Flossenburga w Rzeszy, gdzie znajdowała się fabryka samolotów⁷.

Na podstawie różnych danych stan zatrudnienia w latach 1939-1944 kształtował się następująco:

- w październiku 1939 r. zakład zatrudniał 400 Polaków oraz 55 Niemców,
- listopad 1939 r. – zatrudniano 440 Polaków i 60 Niemców,
- grudzień 1939 r. – zatrudniano 470 Polaków, 80 Niemców,
- pierwszy kwartał 1940 r. – zatrudniano 700 Polaków, 100 Niemców (w tym 40 w komórkach nieprodukcyjnych),
- drugi kwartał 1940 r. – zatrudniano 1050 Polaków, 150 Niemców,
- trzeci kwartał 1940 r. – zatrudniano 1250 Polaków i 200 Niemców,
- czwarty kwartał 1940 r. – zatrudniano 2050 Polaków i 250 Niemców, w komórkach nieprodukcyjnych pracowało 800 ludzi,
- 1941 r. – zatrudniano 2100 Polaków, 800 Żydów i 300 Niemców, w komórkach nieprodukcyjnych pracowało 1400 osób,
- 1942 r. – zatrudniano 2400 Polaków, 1000 Żydów i 300 Niemców, w komórkach nieprodukcyjnych pracowało 1600 pracowników,
- 1943 r. – zatrudniano 3000 Polaków, 1000 Żydów i 300 Niemców, w komórkach nieprodukcyjnych wg danych na dzień 1 maja pracowało 2300 osób,
- pierwszy kwartał 1944 r. – zatrudniano 3900 Polaków, 1000 Żydów i 300 Niemców,
- drugi kwartał 1944 r. – zatrudniano 4200 Polaków, 1000 Żydów i 300 Niemców⁸.

Jest oczywiście zrozumiałe, że wielkość zatrudnienia była ściśle związana z wielkością produkcji i ilością remontowanych samolotów. Pierwsze zamówienia jakie wpłynęły do FWM Mielec dotyczyły produkcji 30 kpl. szkieletów oszklonego przodu kadłuba, 30 kpl. pojedynczych części do remontu łoży i 30 kpl. usterzeń samolotu He-111. Było to związane z tym, że samolot He-177 nie był jeszcze gotowy do uruchomienia w produkcji seryjnej. należy nadmienić, że zakres produkcji zakładu był w ciągu lat 1940-1944 bardzo zróżnicowany. Pod koniec 1939 r. otrzymano oprzyrządowanie do montażu samolotów He-11, lecz podjęto produkcję tylko niektórych podzespołów tego samolotu. W związku z tym zdemonstrowano zbędne oprzyrządowanie i

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

złomowano je. Równocześnie wydziały detaliczne uruchomiły wykonawstwo części. Wyprodukowano tu w okresie okupacji 1000 kpl. usterzeń He-111. Oprócz usterzenia wykonywano również w Mielcu łoża silnika, klapy lądowania, klapy podwozia, osłony silnika, osłony gondol, w ilościach podobnych do wielkości produkcji usterzeń, to jest w granicach po 1000 kpl. (wg B. Ratajczaka). Do wymienionych podzespołów, pod koniec 1940 r. doszły jeszcze kompletne przednie części kadłuba He-111, których w Mielcu wykonano około 200 sztuk. Oprócz produkcji elementów He-111, po ukończeniu budowy hali montażowej, okupant ulokował w zakładzie remont różnych typów samolotów. Na podstawie zamówień remontowych 31 sierpnia 1940 r. przystąpiono do remontu samolotów Ju-52. W sumie do końca wojny wyremontowano w mieleckiej FWM około 40 sztuk tych samolotów. Po Ju-52 kolejnym samolotem remontowanym w Mielcu w ilości około 150 sztuk był He-111. Na początku dokonywano różnych napraw tych samolotów, by pod koniec okupacji specjalizować się w zasadzie tylko w wymianie silników.

Pisząc o remontach samolotów, nie można pominąć faktu remontu przez okupanta hitlerowskiego w Mielcu przedwojennych polskich samolotów i szybowców, dla potrzeb własnych i na eksport. Na początku 1940 r. przystąpiono do remontu około 50 kpl. samolotów PWS-26. Przywieziono je z Dębłina w kompletach - osobno kadłuby, osobno sztybla i usterzenie. W Mielcu oprócz ich remontu i montażu, dostosowywano je do potrzeb lotnictwa niemieckiego. Przerabiano system sterowania gaźnikiem, opuszczano niżej siedzenie pilota, przystosowując je do spadochronu siedzeniowego. Brakujące części i silniki sprowadzono z Warszawy, z przedwojennej PZL Wytwórni Silników Nr 1. Mielecki zakład wyremontował 30 samolotów typu PWS-26. Zostały one oblatane przez pilota zakładowego. Dwa z nich otrzymały oznakowanie niemieckie i wysłano je do Niemiec, natomiast 28 sztuk wraz z częściami zapasowymi Niemcy sprzedali Rumunii. Po zostaniu w zakładzie po remoncie tych samolotów różnego rodzaju części i podzespoły zostały złomowane.

Według B. Ratajczaka, również z Dębłina Niemcy sprowadzili do Mielca jednego Poteza-25 i jednego RWD-8, które po remoncie i oblataniu zostały wysłane do Niemiec. Z kolei według danych niemieckich FWM Mielec dokonał homologacji polskich samolotów: Potez-25a, RWD-8, PWS-26, po dwie sztuki każdego typu, pod koniec 1940 r.⁹ Na obecnym etapie badań trudno jest o rozstrzygnięcie tego problemu. Z Niemiec został także do remontu przysłany jeden samolot typu PZL-43, który po naprawie i oblataniu przez pilota za-

składowego von Oertzena, otrzymał oznakowanie bułgarskie i został wysłany koleją do Bułgarii

Oprócz części i podzespołów do He-111 FWM wykonywała części do samolotu Me-111 (albo raczej Me-110) według zamówienia z 5 grudnia 1940 r. z terminem dostawy do kwietnia 1941 r. dla firmy Messerschmitt A.G. Augsburg. Były one potrzebne do remontu samolotów Luftwaffe w związku z przygotowywaną inwazją na ZSRR. W Mielcu wykonywano też dla potrzeb lotnictwa okupanta niemieckiego remont i przeróbki polskich szybowców, zwiezionych z całej Polski. Przerabiano je na zgodność z niemieckimi przepisami lotniczymi, a poza tym nie dokonywano większych ich remontów, były bowiem w dobrym stanie. W 1940 r. wystano z Mielca 101 szybowców „Wrona” na planowanych 130, 20 szybowców „Salamandra” z planowanych 74 i jeden szybowiec „Żaba” z planowanych 60. Realizację zamówienia przerwano w październiku 1940 r. w związku z pożarem hali, gdzie były składowane zarówno szybowce jak i też skrzydła do nich. Pożar zniszczył znaczną część szybowców i podzespoły do nich oraz dach hali. Przyczyną pożaru było podobno zwarcie instalacji elektrycznej. Po latach do tego pożaru przyznaje się również działający wówczas w wytwórni ruch oporu. Niemniej, po dochodzeniu, a nawet aresztowaniu części pracujących tam robotników, których zwolniono po interwencji kierownika wydziału remontu szybowców – Niemca, który stanowczo twierdził, że pożar został wywołany przez wadliwą instalację elektryczną (miał on widzieć jak zaczęły się palić części skrzydeł od góry, gdzie biegła sieć energetyczna) i można sądzić, opierając się na niemieckim materiale opisowym, że Niemcy nie byli w pełni przekonani, iż było to tylko zwarcie, lecz pozwalało to na uzyskanie odszkodowania z tytułu ubezpieczenia. Pozostałe szybowce i elementy do nich zostały złomowane (60 sztuk szybowców „Żaba”, około 54 „Salamandry” i około 29 szybowców typu „Wrona”). Były to w zasadzie niedopalone szczątki¹⁰. Niemcy z wyremontowanych w Mielcu szybowców kilkanaście typu „Wrona” przekazali Słowacji, a kilkanaście typu „Salamandra” Chorwacji.

Planując wojnę ze Związkiem Radzieckim, Niemcy, jak to już nadmieniono, na terenie lotniska zlokalizowali jednostkę Luftwaffe oraz grupę potrzebną do jej obsługi. Pobudowali dla ich potrzeb baraki i inne obiekty na terenie wsi Chorzelów, po północnej i zachodniej stronie lotniska. Zgromadzone też tam zostały olbrzymie ilości materiałów wojennych – paliwa, amunicji, różnego rodzaju bomb. Po wybuchu wojny niemiecko-radzieckiej, z mieleckiego lotniska startowały samoloty do nalotów na terytorium ZSRR. W miarę przesuwania się frontu na wschód, zmieniały się również funkcje tego lotniska.

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

Było ono lotniskiem etapowym i prawdopodobnie zapasowym. Kore-sponduje z tym jeden fragment relacji Jana Wieczorka z Mielca, który powiedział, że z mieleckiego lotniska korzystał nie byle kto, bo...sam wódz III Rzeszy Adolf Hitler. Było to zaraz po inwazji niemieckiej na ZSRR, wszystkim Polakom polecono opuścić teren lotniska. Przyleciały trzy Focke-Wulfy następnie Junkers, a za nim znowu trzy Focke-Wulfy. Jak Wieczorek schodził z lotniska, to widział nadlatujące trzy Focke-Wulfy. Nawet wszystkich pracujących na lotnisku Niemców wyproszono – byli tam obecni tylko ci najważniejsi. Całe lotnisko było dokładnie obstawione. Z późniejszych informacji, jakie uzyskał od Niemców pracujących w zakładzie, dowiedział się, że był to właśnie Adolf Hitler. Należy sądzić, że w tym przypadku lotnisko mieleckie było lotniskiem etapowym w podróży Hitlera na wschód.

Także na terenie zakładu umiejscowiły się różne firmy niemieckie pracujące dla potrzeb hitlerowskiego lotnictwa atakującego ZSRR. W jednym ze skrzydeł hali montażu zlokalizowana była firma o nazwie „Erla”, która specjalizowała się w wykonywaniu szybkich remontów samolotów; oprócz niej był także „GFL-Lager”, magazyn części, podzespołów i osprzętu lotniczego dla potrzeb lotnictwa. Zarówno „Erla” jak i też „GFL-Lager” opuściły zakład, gdy front przesunął się w głąb ZSRR. Osprzęt lotniczy gromadził i wydawał specjalny magazyn o nazwie „Reichslager”; miał on na stanie głównie przyrządy pomiarowe, uzbrojenie i amunicję. Normalnie funkcjonowały magazyny FWM Mielec, znajdujące się nie tylko na terenie zakładu, lecz porozrzucane właściwie po całym mieście. Na przykład niektóre części znormalizowane, m.in. specjalne nity wybuchowe stosowane przez Niemców w produkcji, były składowane w przedwojennym baraku gimnazjum przy ulicy Kilińskiego.

W sytuacji, gdy zakłady lotnicze w Rzeszy były bombardowane przez lotnictwo alianckie, Niemcy zdecydowali się przerzucić ciężar produkcji na kraje okupowane. Także intensyfikacja walk powietrznych, zarówno na wschodzie jak i na zachodzie, spowodowała znaczny wzrost zapotrzebowania Luftwaffe na nowy sprzęt jak i na remont samolotów uszkodzonych w walkach. Stąd też wynikały naciski na wzrost produkcji w zakładach lotniczych na okupowanych ziemiach polskich, m.in. w Mielcu. Planowano też rozbudowę przemysłu lotniczego. W przypadku Mielca miały powstać filie Flugzeugwerke w Baranowie i Budzynie koło Kraśnika. W 1941 r. opracowany został plan adaptacji zakładu w Baranowie dla potrzeb produkcji usterzeń, zakładając jego wydajność na 40 kompletów miesięcznie. Miały być tam produkowane: stery wysokości, stateczniki poziome, stery kierunku, stateczniki pionowe, klapy lądowania i lotki.

Zakładano, że części potrzebne do montażu usterzenia byłyby wykonywane w Mielcu. W tym celu miał być powiększony wydział mechaniczny, w którym planowano zatrudnić 1200 pracowników, w tym 238 osób pracujących w komórkach nieprodukcyjnych. Miał on również otrzymać kilkadziesiąt maszyn pochodzenia niemieckiego, między innymi 12 sztuk tokarek, 10 sztuk tokarek rewolwerowych, 1 wytaczarkę, 2 frezarki pionowe, szlifierki i wiertarki¹¹. Podobne zamiary okupant miał w stosunku do Budzyna koło Kraśnika. Planowano tam także przenieść z Mielca produkcję usterzeń. W Mielcu natomiast miały być montowane skrzydła oraz całkowicie samoloty He-111. Plany planami, ale... W lipcu 1942 r., jak pisał wydawany przez Władysława Jasińskiego ps. „Jędrus” - „Odwet” w numerze 29 z 17-24 lipca 1942 r. w zakładzie przebywał Heinkel, znany niemiecki konstruktor lotniczy wraz z dyrektorem zakładów lotniczych w Rostocku. Projektowano bowiem obsadzenie zakładu w Mielcu przez personel i robotników z zakładów lotniczych w Rostocku, zbombardowanych przez lotnictwo alianckie, natomiast polscy robotnicy z Mielca mieli być przenieleni do Kraśnika (chodzi tu o wymieniony wyżej Budzyn koło Kraśnika), do planowanej tam fabryki produkcji lotniczej, częściowo do Baranowa, a reszta miała być wywieziona do Niemiec¹². Takie więc były zamiary okupanta w stosunku do mieleckiej załogi, które z nieznanych bliżej przyczyn, na jej szczęście, nie zostały zrealizowane.

Mielecka fabryka odgrywała znaczną rolę w produkcji elementów lotniczych oraz remontach podzespołów i całych samolotów. *„Do 17 października 1941 – jak podaje Piotr Matusak, wyprodukowała między innymi 550 kpl. stateczników i 650 sterów wysokości, 137 klap, 225 łóz, 87 kabin strzelca. Ponadto naprawiała przeciętnie 2 samoloty dziennie. Produkcję tę okupant systematycznie intensyfikował. Na przykład w marcu 1942 roku fabryka produkowała już: 70 sztuk dźwigarów podstaw silników, 81 kabin dolnego strzelca, 45 kompletów lotek, 71 klap do lądowania, 17 podwozi, 110 stateczników pionowych i poziomych, 110 sterów kierunkowych i i wysokości”*¹³.

O problemach w produkcji lotniczej w FWM Mielec świadczyć może to, że wg P. Matusaka w listopadzie 1941 roku na planowanych 106 gondol wykonano 50, kabin strzelca na planowanych 730 wykonano 8, na planowanych 300 klap lądowania wykonano 267, klap podwozia planowanych było 472 a wykonano 99, na planowanych 199 lotek wykonano 6, na planowanych 700 łóz silnika (nie łożysk) wykonano 170, z 39 planowanych płóz ogonowych nie wykonano ani jednej sztuki, jedynie w pokryciach silnika wykonano plan w

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

stu procentach, produkując ich 61, stateczników pionowych na planowych 312 wykonano 117, stateczników poziomych planowych było 889 a wykonano 380, sterów kierunku, których planowano 312 wykonano 117, sterów wysokości planowano 1039 a wykonano 435¹⁴. Mamy więc zarazem obraz zakresu produkcji w ciągu tylko jednego miesiąca oraz problemów z jakimi musiał się borykać okupant przy produkcji niektórych podzespołów do samolotu He-111.

W całości montowano w Mielcu samoloty He-111. W 1942 roku zakład otrzymał podzespoły 25 samolotów, które w Mielcu zmontowano, oblatano a następnie przekazano lotnictwu Rzeszy. Pisał o tym w swoich wspomnieniach Z. Nosal, że *„po uruchomieniu samolotu typu He-111 w częściach sprowadzonych na halę montażu, zmontowano około 10 (?) sztuk kompletnych płatowców. Praca dopiero teraz stała się ciężka, trudna i niebezpieczna. Odpowiedzialność za wykonanie spadła na polskich brygadzistów, którym i ja byłem. Robota wykonywana przez niefachowców była wykonywana niewłaściwie, wielokrotnie poprawiana. Było to powodem częstych kłótni z kontrolą, która nie mogła odebrać tak zmordowanej roboty, interweniowano u mistrzów - Niemców, którzy dopuszczali do dalszej produkcji, tłumacząc, że samolot zbudowany w czasie wojny jest przeznaczony na jeden lub dwa loty i nie jakość, ale ilość była ich celem”¹⁵.*

Dozór niemiecki rozumiał doskonale, że brygady składające się z niefachowców, a do tego z płynnością zatrudnienia, nie będą w stanie realizować bezbrakowo stawianych przed nimi zadań produkcyjnych. Sytuację tę wykorzystywano też do celowego niszczenia lub uszkodzenia części bądź postępowania niezgodnie z procesem technologicznym. Więcej całych samolotów w Mielcu, jak dotychczas wiadomo, nie produkowano, gdyż być może wzrastająca wówczas (zwłaszcza w 1942 r.) aktywność ruchu oporu spowodowała, że Niemcy z obawy przed sabotażem woleli traktować Flugzeugwerk Mielec jako wytwórnię podzespołów oraz zakład remontowy różnych typów samolotów na potrzeby frontu.

W latach 1942–1944 produkowano w Mielcu także usterzenia do samolotu He-177. *„Do Oranienburga – pisze Z. Nosal – wysłano grupę na przeszkolenie z Mielca pod koniec 1942 roku. Grupa ta wróciła po krótkim przeszkoleniu na produkcie He-177. Był to ciężki bombowiec z podgrzewaniem na krawędziach natarcia, tak skrzydeł jak i usterzeń, z przeznaczeniem do lotów na terenach północnych. W efekcie w Mielcu uruchomiono tylko usterzenie. Niemcy pod koniec 1943 roku uruchamiają w Mielcu jeszcze na hali „2”, przy wyjściu z hali, z prawej strony, jeden przyrząd do montażu nocnego*

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

myśliwca typu He-219, do którego robiono kadłub w kształcie cygara. Czwartą sztukę nie odczepiono na końcach z przyrządu (zawsze wyjęte kadłuba z przyrządu było prowadzone pod nadzorem niemieckim), liny były były uczezione w środku kadłuba i w czasie podnoszenia przez dźwig suwnicy nastąpiło pęknięcie w dwóch miejscach. Niemcy po krzykach nie dochodzili z jakich przyczyn to nastąpiło...¹⁶ ... Po wykonaniu kilkuset kompletów usterzeń do He-177, na początku 1944 r. przerwano produkcję, a części na montażu i oprzyrządowanie złomowano. Powodem tej decyzji były podobno wady tego samolotu. Oprócz produkcji usterzenia do tego samolotu, w Mielcu dokonano zmian konstrukcyjnych i przeróbek na ośmiu gotowych samolotach.

Potrzeby Luftwaffe wpływały w znacznym stopniu na intensyfikację prac remontowych w poszczególnych okresach okupacji. Dla przykładu, według P. Matusaka, w listopadzie 1942 r. wyremontowano 2 samoloty Ju-52, w styczniu 1944 r. zaś 20 sztuk. Remontowano także oprócz Ju-52 szereg różnych typów maszyn, wśród których spotkać można Ju-88, Me-110. Często było tak, że przychodzące samoloty były natychmiast poddawane naprawom i remontom. Od 1942 r. rozpoczęto też remont uszkodzonych skrzydeł do He-111. Średnio remontowano 30 kompletów skrzydeł miesięcznie. Do prac tych zatrudniano głównie Żydów. Do chwili wyzwolenia zakład opuściło około 800 kompletów naprawionych skrzydeł¹⁷. Aby poprawić zasięg i udźwig Messerschmittów Me-109, stolarnia zakładowa wykonywała specjalne końcówki, które zwiększając powierzchnię skrzydeł ułatwiały start samolotu z pełnym ładunkiem. Natomiast w przypadku zagrożenia w powietrzu atakiem, pilot mógł odrzucić te końcówki – przez co poprawiały się niektóre cechy samolotu, przede wszystkim prędkość i zwrotność. Kończówek tych wykonano w sumie kilkaset sztuk.

W 1943 r. w Mielcu postanowiono uruchomić produkcję dwusilnikowego myśliwca nocnego He-219A. Był to średniopłat wyposażony w dwa silniki o mocy 1800 KM typu Daimler-Benz DB-603E, uzbrojony w dwa działka kalibru 30 mm i cztery działka kalibru 20 mm. Miał on długość 15,3 m długości, 18,5 m rozpiętości, masa całkowita 15300 kg, prędkość maksymalna 670 km/h, pułap 12700 m, zasięg 1545 km¹⁸. Około maja 1943 r. przystąpiono do montażu kadłubów, pomimo, że przymierzano się wcześniej do produkcji całego samolotu. W tym celu nawet wysłano grupę pracowników FWM Mielec do zakładów Heinkla Wiedeń-Schwechat na przeszkolenie, gdzie już był montowany He-219. Według P. Matusaka, w drugiej połowie 1943 r. przystąpiono do uruchamiania produkcji podzespołów samolotu He-219 w Mielcu. Planowano, że w maju 1944 r.

opuszczą zakład 2 sztuki, a docelowo przewidywano produkcję 75 maszyn miesięcznie. Z nieznanych bliżej przyczyn okupant zrezygnował z produkcji w Mielcu całego He-219, lecz jak to już podano wyżej, produkowano kadłuby. Ich produkcję opanowano do tego stopnia, że w 1944 r. z montażu po dwóch zmianach schodziły gotowe dwa kadłuby, po które z Wiednia przylatywał olbrzymi Me-323 Gigant, który zabierał we wnętrzu po dwa kadłuby. Produkcja kadłubów w Mielcu została przerwana w związku ze zbliżającym się frontem¹⁹. W 1944 r. przysłano do zakładu 10 sztuk rumuńskich He-111B. Miały one być poddane remontowi i przeróbkom, lecz realizację tego zamówienia przerwano ze względu na przybliżające się do Mielca działania frontowe. Wyremontowano jedynie dwa samoloty.

Przypisy

¹ *Plan zakładu zbrojeniowego...*, dokument w j. niemieckim, udostępniony ze zbiorów archiwalnych Izby Tradycji i Perspektyw WSK „PZL Mielec”.

² B. Ratajczak, relacja pisemna udostępniona przez mgr inż. Andrzeja Glassa z Warszawy.

³ Fotokopia artykułu udostępniona przez mgr inż. Andrzeja Glassa.

⁴ *Z historii polskiego lotnictwa wojskowego* (autorzy: R. Bartel, J. Chojnacki, T. Królikiewicz, A. Kurowski), Warszawa 1978, s. 327-328.

⁵ P. Matusak, *Ruch oporu w przemyśle wojennym okupanta hitlerowskiego na ziemiach polskich w latach 1939-1945*, Warszawa 1983, s. 315.

⁶ Z. Nosal, wspomnienia, maszynopis (odpis) w zbiorach autora.

⁷ Szerzej na ten temat pisze: T. Kowalski, *Obozy hitlerowskie w Polsce południowo-wschodniej*, Warszawa 1973.

⁸ *Wytwarzania Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu na przestrzeni XX lat 1938-1963*, pod red. T. Wondolowskiego, Mielec 1963, s. 9; P. Matusak, *j.w.*, s. 315.

⁹ *Plan zakładu zbrojeniowego, j.w.*; B. Belcarz, *Samolot szkolno-akrobacyjny PWS-26*, Warszawa 1990. Patrz: s. 14-15, m.in. o samolotach PWS remontowanych w Mielcu w okresie okupacji dla Rumunii.

¹⁰ Tamże.

¹¹ *Plan adaptacji zakładu Baranów do produkcji usterek samolotu bombowego*, dokument w j. niemieckim udostępniony ze zbiorów archiwalnych Izby Tradycji i Perspektyw WSK „PZL Mielec”.

¹² Wizyta Heinkla w zakładach w Mielcu, „Odwet”, Nr 29, R. III, s. 4, w zbiorach prasy konspiracyjnej Biblioteki UI w Krakowie, sygn. 412874 III Res.

¹³ P. Matusak, *j.w.*, s. 315.

¹⁴ Tamże, s. 317.

¹⁵ Z. Nosal, *j.w.*

¹⁶ Tamże.

¹⁷ P. Matusak, *j.w.*, s. 318.

I. Rozwój przemysłu i infrastruktury technicznej...

¹⁸ B. Ratajczak, *j.w.*

¹⁹ P. Matusak, *j.w.*, s. 317.