

- Legionowo kolejną stało
- Katastrofa bombowca PZL 37 „Łoś” przy moście w Zegrzu
- Rajdowiec z Jabłonna
- Leonard Jakubowski z Ludwinowa i jego dąb niepodległości

### Postacie:

- Władysław Pomaski (1895–1981)
- Pułkownik Józef Jankowski ps. „Szydłowski” (1832-1864)

# NASZA HISTORIA

Miesięcznik historyczny powiatu legionowskiego

listopad 2023 nr 9 (39)

## *Wieliszewskie dzwony*



Partner wydawnictwa:



**GAZETA POWIATOWA**  
JABŁONNA LEGIONOWO NIEPORĘT SEROCK WIELISZEW

Więcej o historii lokalnej przeczytasz na:  
[www.gazetapowiatowa.pl](http://www.gazetapowiatowa.pl)

# Legionowo koleją stało

*W latach 30. Legionowo zaczęło przekształcać się w znaczący węzeł kolejowy. W 1936 r. została wybudowana linia z Legionowa do Tuszczu, w 1937 r. oddano do użytku nowoczesny budynek dworca, a w 1939 r. powstała linia Legionowo–Nasielsk. W sierpniu tego samego roku ukończono w Legionowie budowę Centrum Wyszkożenia Kolejowego – mającego stać się centralnym ośrodkiem kształcenia polskich kadr kolejowych.*



*Gmach szkolny i hotel Centrum Wyszkożenia Kolejowego w Legionowie, 1942 r. (zbiory J. E. Szczepańskiego)*

## Jacek Emil Szczepański

Legionowo licznie zamieszkiwali kolejarze zatrudnieni na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego, a także wojskowi służący w 2. Batalionie Mostów Kolejowych, 1. Dywizjonie Pociągów Pancernych i w Głównej Składnicy Nawierzchni Kolejowych. Wspomniana linia Legionowo–Wieliszew–Tuszcz o długości eksploatacyjnej 36,5 km została oddana do użytku 22 sierpnia 1936 r. Poza wybudowaniem od podstaw odcinka Wieliszew–Tuszcz (32 km), przebudowano tory między Wieliszewem i Legionowem, układając nawierzchnię tzw. typu polskiego. Obok willi Kozłowska został odbudowany łącznik pozwalający kierować pociągi bezpośrednio na linię do Mławy. Przeprowadzenie ruchu towarowego z linii wileńskiej do portu w Gdyni przez odcinek Tuszcz–Legionowo znacząco odciążało Warszawę. Kolejną inwestycją podnoszącą znaczenie stacji Legionowo była linia do Nasielska (przez Skrzyszew). Biura kierownictwa jej budowy mieściły się w kamienicy Zofii i Jana Pałuchowskich przy ul. 3. Maja 6 (dziś nr 4). Odcinek liczący 25 km uruchomiono 25 lutego 1939 r. W porównaniu do wcześniejszego

szlaku przez Modlin, skracał on odległość między Legionowem i Nasielskiem aż o 11 km.

Budowa nowego dworca w Legionowie była inwestycją długo oczekiwaną przez mieszkańców i odpowiadała rozwojowi infrastruktury torowej. Przetarg na jego wzniesienie warszawska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych ogłosiła w „Monitorze Polskim” w czerwcu 1936 r. Rok później budynek był gotowy. Charakteryzował się nowoczesną bryłą z klinkierową okładziną w przyziemiu. Otoczenie dworca oświetlały wielkomiejskie latarnie typu pastorałki. Wewnątrz mieściły się biura dyżurnego ruchu, zawiadowcy stacji, a także poczekalnia, cztery kasy biletowe i bufet. W kiosku „Ruchu” Polskiego Towarzystwa Księgarni Kolejowych sprzedawano gazety, papierosy i pocztówki. W marcu 1938 r. reporter czasopisma „Głos z Powiatów Województwa Warszawskiego” relacjonował: *Dworzec kolejowy, o którym pisał nie raz Wasz organ, zmienił się zupełnie, stara buda zniknęła z powierzchni, a na jej miejscu powstała prawdziwa stacja kolejowa europejska.* Owa stara buda to prowizoryczny barak z wagonem jako poczekalnią, ustawiony przez Niemców jeszcze w czasie I wojny światowej.

Szczególne znaczenie nadała Legionowu decyzja z 1937 r. o wybudowaniu tu głównej polskiej uczelni kształcącej kadry kolejowe – Centrum Wyszkożenia Kolejowego. W tym celu Ministerstwo Komunikacji wykupiło od mieszkańców wsi Łajski 66 ha łąk, pól uprawnych i nieużytków. W latach 1937–1938 ułożono tu sieć wodną i kanalizacyjną, bocznice kolejową i brukowane drogi, a od wiosny 1938 r. Firma Martens przystąpiła do budowy kilku nowoczesnych gmachów. Największy był trójskrzydłowy budynek szkolny. Do wybuchu wojny urządzono w nim kilka pracowni pozwalających organizować kursy w zakresie służby ruchu, drogowej, mechanicznej oraz elektrotechnicznej. Zainstalowano urządzenia badające refleks i koordynację ruchów, podzielność uwagi kursantów, a także maszyny nadające bodźce oraz rejestrujące szybkość i poprawność reakcji. W budynku została urządzona aula kinowo-wykładowa dla 270 osób. Naprzeciwko gmachu szkolnego wzniesiono budynek dyrekcji CWKol. oraz hotel dla wyższych rangą słuchaczy.

Wiosną 1939 r. w drugiej części zespołu ukończono budowę dwóch jednopiętrowych budynków internatowych o typie koszary, stołówki ogólnej oraz budynku mieszczącego przychodnię, izbę chorych, łaźnię i pralnię. Nieco na północ przy bocznicy kolejowej zostały wzniesione dwa piętrowe magazyny z rampą. Budowa Centrum Wyszkożenia Kolejowego kosztowała Ministerstwo Komunikacji około 5,4 mln zł. Była kilkakrotnie wizytowana przez ówczesnego ministra komunikacji płk. Juliusza Ulrycha. W lutym 1939 r. inwestycja doczekała się krytyki na forum senackiej komisji budżetu ogłoszonej przez byłego premiera i senatora Kazimierza Bartła. Stwierdził on, iż kraj nie potrzebuje ponoszenia wydatków na tworzenie centrum szkolenia w dziurkowaniu biletów, jak legionowską placówkę ironicznie nazywała prasa. Zapewne politycy i dziennikarze nie wiedzieli, że wobec napiętej sytuacji międzynarodowej – Ministerstwo Komunikacji opracowało poufny plan powołania i przeszkolenia w Legionowie własnych pododdziałów kolejowych niezależ-



Stołówka i internat Centrum Wyszkozenia Kolejowego w Legionowie, 1940 r. (zbiory J. E. Szczepańskiego)

nych od wojska. Ogółem do końca 1940 r. planowało wystawić 24 kompanie drogowo-kolejowe, 24 kompanie robocze i 24 kompanie ruchowo-kolejowe i 2 plutony kolei wąskotorowych. Miały one wykonywać prace torowe, odbudowę urządzeń stacyjnych i sieci sygnalizacyjnych oraz mostów do 20 m.

Latem 1939 r. na budowie intensywnie pracowało kilkuset robotników, gdyż rozpoczęcie roku szkolnego zaplanowano na wrzesień. Dokończenie inwestycji przewidującej wzniesienie parowozowni, stacji z ćwiczebnym torowiskiem, strzelnicy, drugiego budynku hotelowego oraz bloków mieszkalnych

dla pracowników centrum przerwał wybuch II wojny światowej. W czasie okupacji zabudowania ośrodka służyły niemieckim szpitalom wojennym, o czym napisałem wcześniej w „Naszej Historii” (nr 3/2021, 6/2021, 2/2023).

#### Ważniejsze źródła:

1. *Otwarcie nowej linii kolejowej Thuszcz–Legionowo*, „Kolejowe Przynależenie Wojskowe”, 30 VIII 1936, nr 14, s. 6,
2. *Otwarcie linii kolejowej Wieliszew–Nasielsk*, „Wiarus” 26 III 1939, nr 13, s. 427,
3. *Centrum Wyszkozenia Kolejowego w Legionowie*, „Kolejowe Przynależenie Wojskowe”, 7 VIII 1938, nr 11, s. 4,
4. *W końcu sierpnia zostanie otwarte Centrum Wyszkozenia Kolejowego*, „Gazeta Polska” 26 VII 1939, nr 205, s. 6.

## Postacie:

**Władysław Pomaski (1895–1981), działacz niepodległościowy, oficer wojsk balonowych, zwycięzca w Zawodach Balonowych o Puchar im. Gordona Benneta (1933), trzykrotny triumfator w Krajowych Zawodach Balonowych o Puchar im. Płk. A. Wańkowicza (1930, 1931, 1939).**

W. Pomaski urodził się 5 kwietnia 1895 r. w Pomaskach Wielkich położonych 6 km na południe od Makowa Mazowieckiego. Ukończył szkołę ludową w Krasnem (1908) i Warszawską Szkołę Przemysłowo-Techniczną W. Piotrowskiego (1914). W marcu 1916 r. wstąpił do tajnej Polskiej Organizacji Wojskowej. Objął funkcję zastępcy komendanta obwodu Różan, a w lipcu 1917 r. – komendanta. W POW posługiwał się pseudonimem „Podkowa”. 14 października 1918 r. został aresztowany przez władze niemieckie i osadzony w więzieniu w Ostrołęce. Po zwolnieniu 10 listopada 1918 r., powrócił do Różana, gdzie kierował akcją rozbrajania Niemców. Objął stanowisko pierwszego polskiego komendanta garnizonu Różan. Następnie do lipca 1919 r. walczył w szeregach WP z Ukraińcami.

Latem 1920 r., gdy sytuacja na froncie wojny polsko-rosyjskiej stała się krytyczna, W. Pomaski ponownie zgłosił się do wojska. W lipcu 1920 r. został skierowany do Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie. Po jej ukończeniu przydzielono go do kompanii ciężkich karabinów maszynowych w 13. Pułku Piechoty w Pułtusk,

a więc jednostce stacjonującej w pobliżu jego rodzinnej miejscowości.

W kwietniu 1922 r. W. Pomaski zgłosił się na kurs obserwatorów balonowych do Centralnej Szkoły Aero-Statycznej w Toruniu. Odtąd, aż do wybuchu II wojny był związany z wojskami balonowymi. W 1923 r. rozpoczął służbę w Centralnym Zakładzie Balonowym w Legionowie, gdzie kierował Wytwornią Wodoru i Tlenu. Na początku lat 30. został szefem Nadzoru Technicznego Balonowego i kierował Ekspozyturą nr VIII Centrali Odbiorczej w Legionowie. W okresie międzywojennym rodzina Pomaskich zamieszkała we własnej willi przy jednej z ulic na Bukowcu. Jak wspominała córka W. Pomaskiego uliczka ta została nazwana ul. Balonową dla upamiętnienia zwycięstwa odniesionego przez jej ojca w Międzynarodowych Zawodach Balonowych o Puchar im. Gordona Benneta w 1934 r.

W sierpniu 1939 r. podczas mobilizacji W. Pomaski objął funkcję komendanta parku Bazy Balonowej nr 1. W toku dramatycznych działań wojennych ewakuował się do Rumunii, a następnie do Francji. W 1940 r. przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie kontynuował służbę wojskową, m.in. w 6. Jednostce Wyszkozenia Operacyjnego (6. OTU). Po wojnie zamieszkał w Londynie, gdzie zmarł 7 marca 1981 r. Jego prochy spoczywają w rodzinnym grobie na cmentarzu parafialnym w Szwelicach. Od 2009 r. nazwisko W. Pomaskiego nosi hala sportowa w Makowie Mazowieckim. Dokonania pilota oczekują na upamiętnienie także w Legionowie,



gdzie mieszkał w latach 1923–1939 i odniósł największe sukcesy balonowe. Więcej na jego temat przeczytacie Państwo w książce Z. Kozaka, Z. Moszumańskiego i niżej podpisanego pt. *Major Władysław Pomaski (1895–1981)*, wydanej w 2009 r.

Jacek Emil Szczepański

## Katastrofa bombowca PZL 37 „Łoś” przy moście w Zegrzu

*Jako regionalista korzystam często ze wspomnień najstarszych mieszkańców gminy Nieporęt, którym wydarzenia z lat młodości zapadły głęboko w pamięć. Jednym z takich zdarzeń była katastrofa polskiego bombowca PZL 37 „Łoś” w czerwcu 1939 r. na skarpie mostu na Narwi. Wypadek miał co prawda miejsce na nasypie od strony Zegrza, ale w akcji ratunkowej uczestniczyli mieszkańcy Zegrza Południowego. W tej historii jest dla mnie istotnym elementem jest fakt spójnego potwierdzenia tego wypadku lotniczego przez dwóch naocznych świadków: Tadeusza Witczaka, mieszkającego wówczas na terenie zegrzyńskich koszar i Mieczysława Kazbieruka mieszkańca Rybaków w Zegrzu Południowym.*

### Dariusz Wróbel

Wiosna i lato 1939 r. były dla polskich lotników czasem intensywnego szkolenia. W obliczu zagrożenia konfliktem zbrojnym z hitlerowską III Rzeszą, Naczelne Dowództwo Lotnictwa szkoliło lotników, dla powstałej pod koniec sierpnia 1939 roku jednostki dyspozycyjnej Naczelnego Wodza – Brygady Bombowej. Rozkazem Sztabu Generalnego z dnia 31 sierpnia 1939 roku (L.dz.143/Mob/S/Lot39) sformowano Brygadę Bombową, która w jednostkach bojowych dysponowała 36 samolotami typu PZL 37 „Łoś” i 50 typu PZL 23 „Karas”, co przy optymalnym wykorzystaniu samolotów dawało jednorazową 70-tonową salwę bombardierską.

Szczególnie wzmożone szkolenie przechodziły załogi bombowców PZL 37 „Łoś”, który był najnowocześniejszym polskim bombowcem średniego zasięgu, zaprojektowanym przez zespół pod kierownictwem inż. Jerzego Dąbrowskiego. Samolot, jako nowoczesny, był jednocześnie dla zmobilizowanych w marcu 1939 r. kilku roczników lotników, samolotem trudnym w pilotażu. Równoległe ze szkoleniem lotniczym gromadzono zapasy paliwa, części zapasowych, amunicji do karabinów maszynowych i bomb lotniczych o wagomiarze do 100 kg. Szkolenie personelu latającego obejmowało głównie przystrzelanie broni pokładowej na strzelnicach, przewijanie spadochronów, kompensację busoli i zajęcia z użyciem radiostacji pokładowych oraz nadawaniu i odbiorze sygnałów alfabetem Morse’a. W przypadku czteroosobowych załóg „Łosi” ważne było zgrywanie czynności członków załóg: pilota, nawigatora i dwóch strzelców pokładowych.

Tuż przed wybuchem wojny personel pochodził z ostatnich roczników pilotów szkół lotniczych i młodych absolwentów szkół dla podoficerów - w przypadku strzelców pokładowych. Szkolenie dla pilotów i obserwatorów (nawigatorów) „Łosi” było bardzo intensywne i obejmowało zajęcia z nawigacji oraz opanowanie płynności sterowania płatowcem poprzez właściwe wykorzystanie ciągu dwóch silników typu PZL Bristol Pegaz i optymalne sterowanie przepustnicami.



*Żałogi przy bombowcach PZL 37 „Łoś” (NAC)*

Na taki właśnie lot szkoleniowy wystartowała 16 czerwca 1939 r. załoga w składzie: doświadczony porucznik obserwator Tadeusz Kózka (6.8.1910-19.6.1939), sierżant podchorąży obserwator Tadeusz Chwalbiński (6.8.1917-19.6.1939), sierżant podchorąży obserwator Erazm Edmund Cłapiński (3.6.1914-19.6.1939) oraz plutonowy pilot Stanisław Grotek. Katastrofa miała miejsce o godzinie 10.15. Tak dzień katastrofy opisywał Tadeusz Witczak: *Był słoneczny czerwcowy dzień, na niebie widocznych było kilka samolotów dwusilnikowych, które wykonywały loty w jego ocenie treningowe. Nagle jeden z samolotów wpadł w korkociąg i zaczął spadać. Uderzył w północny skraj brzegu-grobli Narwi od strony Zegrza Północnego [Zegrza], kilkadziesiąt metrów od drogi wjazdowej na most. Tadeusz Witczak był wtedy w szko-*

*le podstawowej w Zegrzu i razem z innymi uczniami pobiegł na miejsce katastrofy. Widział zniszczony duży samolot dwusilnikowy, który z dużą siłą uderzył w brzeg Narwi. Silniki były wbite w ziemię, a części płatowca, skrzydła i kadłub roztrzaskane. Zapamiętał, że na pamiątkę on i uczniowie zabrali z tego miejsca kawałki blach aluminiowych i fragmenty wykładziny z pianki kauczukowej. Nie zapamiętał momentu uratowania się na spadochronach lotników lub ciał poległych w tej katastrofie pilotów. Natomiast w swojej relacji Mieczysław Kazbieruk nie zapamiętał momentu samego zderzenia samolotu z ziemią, ale moment później, gdy wybiegł z domu zobaczył lotnika na spadochronie opadającego w kierunku rzeki Narwi. Widziała to również jego mama Czesława Kazbieruk, która nad wodą przygotowywała*

zanęty dla wędkarzy. Spadający lotnik głośno krzychał: Ratunku! Pomocy!, a krzyk ten był spowodowany faktem znoszenia przez wiatr w kierunku nurtu Narwi i obawą utopienia się. Na szczęście rozpaczliwy krzyk usłyszał kolega Mieczysława Czesław Dumala, który natychmiast wskoczył do łódki i popłynął na ratunek lotnikowi. Uratowanym lotnikiem był plutonowy pilot Stanisław Grotek, który doznał ciężkich obrażeń, ale przeżył katastrofę i został przekazany polskim żołnierzom z koszar w Zegrzu Południowym.

Mieszkańcy Zegrza i okolic zastanawiali się nad przyczyną tej katastrofy, dlaczego taki nowoczesny samolot tak niespodziewanie utracił sterowność i spadł. Podawana była obiegowa informacja o powstaniu „czarnej dziury” w powietrzu, która spowodowała utratę siły nośnej samolotu i jego upadek. Dziś już wiemy, że samolot miał wady konstrukcji tylnego usterzenia, które powodowało w pewnych warunkach lotu, niekontrolowane przez pilota wejście w silne drgania konstrukcji płatowca i przeciągnięcie samolotu powodujące wejście w korkociąg. Wada ta została później usunięta, ale nie obyło się niestety bez kilku katastrof „Łosi”. Prawdopodobnie i w tym przypadku wada usterzenia była bezpośrednią przyczyną upadku samolotu pod Zegrzem.

Młode polskie kadry lotnicze płaciły wysoką cenę przy realizacji przyspieszonego programu szkoleniowego w warunkach mobilizacji. Wielu zginęło w okresie od marca do sierpnia 1939 r. 27 marca 1939 r. w wypadku obok lotniska Okęcie zginęła załoga „Łosia” w składzie: porucznik obserwator Jan Wójtowicz (8.1.1907-27.3.1939), plutonowy pilot Władysław Grabowski (3.9.1911-27.3.1939), kapral strzelec samolotowy

– radiotelegrafista Michał Mieczysław Zawitkowski (28.9.1918-27.3.1939), kapral strzelec – radiotelegrafista Stefan Nowacki (1.10.1915-27.3.1939). 15 maja 1939 r. w wypadku lotniczym polskiego bombowca PZL 37 pod Górą Kalwarią zginął sierżant pilot Józef Nawrot (10.1.1907-15.5.1939) oraz kapral nadterminowy pilot Jan Korzeniewski (9.5.1914-15.5.1939). 5 czerwca 1939 r. w katastrofie „Łosia” pod miejscowością Sarchara koło Brześcia nad Bugiem zginęła załoga: podporucznik obserwator Stanisław Jaroński (14.1.1915-5.6.1939), podporucznik obserwator Wacław Podkowiński (27.7.1912-5.6.1939), kapral pilot Stanisław Ziółkowski (6.6.1917-15.6.1939), kapral strzelec – radiotelegrafista Izidor Borski (17.4.1917-5.6.1939).

Pamięci polskich lotników...

#### Ważniejsze źródła:

1. J.B. Cynk, *Samolot bombowy PZL P-37 Łoś*, Warszawa 1990,
2. J. Pawlak, W. Nowakowski, *Brygada Bombowa Kurs Bojowy!*, Warszawa 1983,
3. A. Popiel, *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Warszawa 1987.

## Postacie:

**Pułkownik Józef Jankowski ps. „Szydłowski” (1832-1864) – dowódca oddziału walczącego w okolicach Nieporętu w powstaniu styczniowym.**

Józef Jankowski ps. Szydłowski urodził się w majątku Uszprudzina w powiecie mariampolskim. Był absolwentem szkoły agronomicznej na Marymoncie. Przed wybuchem powstania sprawował zarząd podwarszawskich dóbr Tarchomin, należących do kuratora Muchanowa.

Gdy wybuchło powstanie objął w początkach lutego 1863 r. dowództwo nad 90-osobową grupą młodzieży warszawskiej, zbiegłą przed poborem do lasów nieporęckich. Po dołączeniu innych ochotników jego oddział zwiększył stan do ok. 200 ludzi. Pierwsze dni działalności poświęcił na ćwiczenia oraz uzbrojenie swego oddziału stale zasilanego nowymi ochotnikami. Pierwsze starcie miał już 16 lutego pod wsią Nieporęt, a dokładniej w lasach pomiędzy Nieporętem a Wieliszewem, w którym odparł oddział (sotnię) kozaków pod dowództwem Martynowa. Jeden z okolicznych chłopów wskazał Rosjanom miejsce postoju oddziału. Kozacy otoczyli obóz powstańców, ale zostali odparci tracąc kilku zabitych. Polacy utracili część taboru oraz kilku zabitych i rannych powstańców. Kolejne bitwy z wojskami carskimi oddział Jankowskiego stoczył 25 lutego 1863 r. pod Markami, a następnie pod Radzyminem i Wołominem. Potyczki te miały charakter wojny partyzanckiej. Taktyka walki polegała na organizowaniu zasadzek, ataku z zaskoczenia i szybkiego oderwania się od nieprzyjaciela, celem ukrycia oddziału w niedostępnych terenach leśnych.

W niedługim czasie Józef Jankowski otrzymał inne zadania. Dowodził w potyczkach i bitwach w wielu regionach kraju. Do najważniejszych należy atak na konwój pocztowy na Lubelszczyźnie pod Żyrzynem 8 sierpnia 1863 r., gdzie Jankowski ze swoim oddziałem otrzymał najtrudniejsze zadanie ściągnięcia na siebie rosyjskiej oblawy. Punktem zbornym dla oddziału po odwołaniu z tej bitwy były lasy nieporęckie. Tu oddział reorganizował się i wypoczywał około trzech tygodni. Z Warszawy dostarczono nowe umundurowanie i inne wyposażenie wojskowe. Oddział liczył do 500 powstańców i miał własną kawalerię oraz kilkudziesięciu koszyńców, a pozostali byli dobrze wyposażonymi strzelcami. Po okresie przebywania w rejonie Warszawy oddział wyruszył w kierunku Puław. Do końca 1863 r. Jankowski z oddziałem brał czynny udział w działaniach powstańczych. W grudniu tego roku, w uznaniu za dotychczasową służbę został awansowany przez Romalda Traugutta na stopień pułkownika. Ostatnią walkę z oddziałami rosyjskimi stoczył 31 grudnia 1863 r. pod Bukową Małą i Osową na Lubelszczyźnie wraz z oddziałem Walerego Wróblewskiego przybyłym z Litwy.

Z początkiem stycznia 1864 r., po uzyskaniu urlopu, podjął decyzję udania się do Galicji przez Prusy Wschodnie. 21 stycznia 1864 r. opuścił oddział i skierował się w stronę Narwi. W podróży towarzyszył mu Szymon Katyll. Dla bezpieczeństwa odprawili wiozącą ich furmankę i dalej w stronę Zagrobów poszli piechotą. Tam Jankowski odebrał swoje papiery legitymacyjne i razem z towarzyszem poszli do pobliskiego, położonego już za Narwią Zegrza. Niestety brak należytej ostrożności spowodował, że zostali zauważeni przez jeden z wielu kręcących się po okolicy patroli kozackich. Po związaniu przez kozaków byli popędzeni do Niepo-



reću, gdzie w tym czasie kwaterował rosyjski batalion pod dowództwem majora Hoffstattera. Na noc są zamknięci w nieporęckiej karczynie. Rano pod strażą zostali przewiezieni do Radzymina, gdzie koszarował na stałe batalion carskich saperów pod dowództwem generała Trusso. Po dwudniowym pobycie w Radzyminie pod eskortą jednej rot piechoty i sotni kozaków odesłani zostali do Cytadeli Aleksandrowskiej (Warszawskiej) i osadzeni w X pawilonie. Schwytyany wraz z towarzyszem z bronią i obciążony kompromitującymi go papierami stanął Jankowski przed rosyjskim sądem wojennym, który skazał go na śmierć. Pułkownik Jankowski został stracony – powieszony 12 lutego 1864 r. na stokach Cytadeli. Przed śmiercią krzyknął „Niech żyje Polska”. Jankowski był jednym z najwybitniejszych i najwytrwalszych z dowódców powstańczych. Stoczył 30-40 bitew i potyczek na Mazowszu i Podlasiu, koło Sandomierza oraz na Lubelszczyźnie, w znacznej części zwycięskich.

Dariusz Wróbel

# Wieliszewskie dzwony

Na wieży kościoła w Wieliszewie znajdują się dwa zabytkowe dzwony- mniejszy i większy, już nieczynne, aczkolwiek o bogatej historii.

## Krzysztof Klimaszewski

Większy dzwon posiada napis, umieszczony podczas jego odlewu, dzięki czemu możemy się dowiedzieć kto był fundatorem, kiedy dzwon odlano i w jakiej odlewni. Napis na dzwonie jest w języku łacińskim i brzmi: *Stanislaus Mioduszewski Parochus Esiae Wieliszewiensis Hanc Campanam Curavit* [Stanisław Mioduszewski, proboszcz kościoła wieliszewskiego o ten dzwon się wystarał] *D. 1896 Warszawa S. Englisz*. Oznacza to, że dzwon ufundował ksiądz Stanisław Mioduszewski, proboszcz parafii wieliszewskiej, oraz że dzwon został odlany w Warszawie w 1896 r. w odlewni dzwonów S. Englisza. Odlewnia dzwonów S. Englisz znajdowała się w Warszawie przy ulicy Gęsiej 79. Jej właścicielem był przedsiębiorca ludwigerski Fulgenty Englisz (Englisch) (ok. 1840-1908). Natomiast ksiądz Mioduszewski był proboszczem parafii Wieliszew w latach 1895-1910. Kurier Warszawski nr 309 z 26 października (7 listopada) 1895 r, informował, że *administrator parafii Wieliszew pow. Warszawskiego ks. Adam Jasiński przeniesiony na także stanowisko do parafii Długa-Kościelna, pow. Nowomińskiego, a na jego miejsce mianowany administrator parafii Słomczyn, pow. Warszawskiego ks. Stanisław Mioduszewski*. Ksiądz Mioduszewski urodził się 13 września 1835 r. we wsi Lutostań (ok. 20 km od Łomży i 12 od Zambrowa), a zmarł 15 listopada 1910 r. w Wieliszewie. Również w 1896 r. proboszcz Mioduszewski przeprowadził generalny remont kaplicy – grobowca rodziny Kamińskich na cmentarzu parafialnym w Wieliszewie. Niestety historia wykonania mniejszego dzwonu jest nieznana. Ksiądz Mioduszewski był cenionym duszpasterzem diecezji warszawskiej. Jako jej delegat, w zastępstwie biskupa sufragana warszawskiego ks. Kazimierza Ruszkiewicza, 10 grudnia 1899 r. poświęcił kamień węgielny pod budowę kościoła w Markach.

Ze wspomnień pierwszego komendanta obwodu Polskiej Organizacji Wojskowej w Chotomowie Polikarpa Wróblewskiego ps. „Wyrwa” wynika, iż dzwony w Wieliszewie w styczniu 1918 r. zostały zarekwirowane przez Niemców:

(...) *Kończyła się I wojna światowa. Niemcy wycofując się rekwirowali wszystko, co się dało. Ze szczególną uwagą wyszukiwali metale kolorowe - klamki, lichtarze, dzwony. Mielśmy dobrze zorganizowaną siatkę wywiadowczą. Dwa dni przed mającą nastąpić rewizją Wacław Rezler, mój kolega przyniósł wiadomość, że Niemcy mają zabrać dzwony z chotomowskiego kościoła. 31 stycznia 1918 roku Niemcy ustawili rusztowanie przed dzwonnicy kościelną*



*Napis na większym dzwonie świadczący, że dzwon ten ufundował proboszcz parafii wieliszewskiej Stanisław Mioduszewski (fot. autor)*

*w Chotomowie celem zarekwirowania dzwonów, tak jak dokonali tego już w sąsiednich parafiach - Wieliszewie i Nieporęcie. Z uwagi na to, że 2 lutego przypadło święto Matki Boskiej - dzwony miały być zdjęte 3 lutego. Postanowiliśmy nie dopuścić, żeby Niemcy zabrali dzwony z Chotomowa. Krótka narada i postanowienie, że w nocy z 1 na 2 lutego pozdejmujemy dzwony i ukryjemy je(...)*

Wiadomo, że 25 listopada 1917 r. gen. Hans von Beseler, generalny gubernator warszawski wydał rozporządzenie dotyczące rekwizycji dzwonów szpitalnych z kościołów, bowiem Niemcy bardzo potrzebowali surowców na potrzeby przemysłu zbrojeniowego z uwagi na trwającą od kilku lat wojnę.

Ponadto informacja zawarta w dokumencie *Plan rozwoju miejscowości Wieliszew*, będącym załącznikiem nr 1 do uchwały Nr 273/XXV/05 Rady Gminy Wieliszew z dnia 5 kwietnia 2005 r. mówi, że według powtarzanej legendy dzwony zdjęte z kościelnej wieży podczas I wojny światowej w celu przetopienia na „armaty” odnalazły się po wojnie w Austrii i powróciły do Wieliszewa. Potwierdzenie tego ustnego przekazu mieszkańców możemy znaleźć w artykule Eugeniusza Kado pod tytułem *Legenda czy historia?* zamieszczonym w miesięczniku „Nasza Gmina” nr 2 (35) z lutego 1995 r., w którym przedstawia fakt wywozu dzwonu i jego odnalezienia, aczkolwiek datuje ten w fakt w okre-



*Konstrukcja prowizorycznej dzwonnicy przy budowanym kościele w Wieliszewie (fot. ze zbiorów autora)*

**Listopad 1933 r.** – na terenie Legionowa rozpoczęła działalność oddział Związku Legionistów Polskich.

**1 listopada 1900 r.** – nauczycielem w szkole powszechnej w Wieliszewie został Jan Woźnicki, późniejszy działacz PSL „Wyzwolenie” i SL, członek Rady Obrony Państwa, wicemarszałek Sejmu i Senatu II RP

**11 listopada 1940 r.** – w lasach pod Piskornią k. Pokrzywnicy Niemcy aresztowali członków mającej się zawiązać organizacji konspiracyjnej. 22 mężczyzn zostało rozstrzelanych w serockim wąwozie 28 lutego 1941 r.

**11 listopada 1998 r.** – Rada Miejska w Serocku otrzymała sztandar.

**11 listopada 1854 r.** – w Andrzejewie k. Ostrowi Mazowieckiej urodził się Józef Jasiobędzki, pierwszy burmistrz Serocka po odzyskaniu praw miejskich w 1923 r.

**10 listopada 1997 r.** – na budynku Szkoły Podstawowej w Nieporęcie odsłonięto tablicę upamiętniającą dawnego dyrektora i żołnierza AK Bronisława Tokaja.

**13 listopada 1962 r.** – w Warszawie zmarł Wiktor Thommée – generał brygady WP, obrońca Nieporętu w Bitwie Warszawskiej 1920 r.

**13 listopada 1889 r.** – w Wieliszewie urodził się Adam Stanisław Lewandowski, kompozytor, aranżer, dyrygent i pedagog.

**16 listopada 1918 r.** – kpt. Mieczysław Kozar-Słobódzki został komendantem koszar Jabłonna w dzisiejszym Legionowie.

**21 listopada 1993 r.** – w kościele w Jabłonie odbył się I Przegląd Piosenki Religijnej.

**25 listopada 1981 r.** – w pałacu w Jabłonie miała miejsce konferencja „Polska 2000”.

**26 listopada 2015 r.** – Rada Gminy Nieporęt przyznała Panu Włodzimierzowi Bławdziewiczowi, nieporęckiemu regionalistcie, honorowy tytuł „Zasłużony dla Gminy Nieporęt”.

**28 listopada 1760 r.** – w Wiedniu urodziła się Maria Teresa Poniatowska, późniejsza właścicielka dóbr Jabłonna i Wieliszew.

**29 listopada 1918 r.** – w koszarach w Jabłonie (dzisiejsze Legionowo) rozpoczęto reformowanie oddziałów powiatowych w regularne jednostki Wojska Polskiego.

**30 listopada 1894 r.** – w Wieliszewie urodził się ppłk dypl. Władysław Bierkowski, szef sztabu Dowódcy Grupy Obrony Lwowa gen. Rudolfa Pricha, od 17 września 1939 r. – z-ca szefa sztabu Obrony Lwowa.



**Reklama odlewni dzwonów S. Englisz, Księga Adresowa Królestwa Polskiego na Rok 1910**

sie II wojny światowej, a nie pod koniec I wojny:

*Duży dzwon (ten zawieszony obecnie na wieży kościelnej) w czasie ostatniej wojny był na tulaczce. Niemcy wywieźli dzwon do Rzeszy, niewątpliwie z myślą przetopienia go na armaty, dzwon ten został po wojnie odzyskany – odnaleziono go w Austrii. Jego tożsamość ustalono na podstawie zamieszczonych na nim napisów. Warte jest jeszcze przytoczenie kilku słów na jego (dzwonu) temat. Otóż po jego odzyskaniu zawieszony został w dawnym miejscu skąd w przeszłości rozbrzmiewały jego tony. Zamiast w dzwonnicy wisiał na wysokości 15 m na czterech słupach spiętych z szyn kolejowych. „Budowlę” tę wykonali miejscowi parafianie wg projektu i pod nadzorem bezpośredniego wykonawcy Pana Antoniego Stachmika. Budowla ta została zlikwidowana po zawieszeniu dzwonów na ich obecnym miejscu, tj. wieży kościelnej.*

Trudno jest już dzisiaj zweryfikować te relacje.



**Większy dzwon ufundowany w 1896 r. przez księdza Stanisława Mioduszeńskiego (fot. autor)**

Niemniej kilkanaście lat temu nieżyjący już obecnie, proboszcz parafii Wieliszew w latach 1975-2009 ksiądz Marek Janicki podczas rozmowy przyznał, iż nic nie wie o tym aby dzwony były gdzieś wywożone, ale owszem słyszał, iż w okresie II wojny światowej parafianie bardzo strzegli dzwonów kościelnych aż do tego stopnia, że je zakopali w ziemi. Traktowali je jako bezcenne dobro, niezmiernie istotne dla życia wspólnoty kościelnej. Również starsi mieszkańcy Wieliszewa przekazywali informację o zakopaniu dzwonów, a nawet, że do dnia dzisiejszego jeden dzwon, zdjęty z wieży kościoła przez mieszkańców wsi znajduje się na dnie wieliszewskiego jeziora.

Na podstawie tych informacji, można snuć hipotezę, że na początku 1918 r. Niemcy rzeczywiście zarekwirowali wieliszewskie dzwony, które nie zostały przetopione na uzbrojenie i odnalazły się w Austrii, skąd powróciły do Wieliszewa. Natomiast w czasie II wojny światowej mieszkańcy Wieliszewa świadomi wydarzeń z poprzedniej wojny zakopali, ba nawet ukryli w jeziorze dzwony.

Natomiast oglądając zdjęcia z budowy naszej, wieliszewskiej świątyni z przełomu lat 50. i 60. ubiegłego wieku należy zauważyć, iż faktycznie obydwie dzwony zawisły na metalowych relacjach obok będącego w trakcie budowy kościoła, zanim znalazły swoje docelowe miejsce na wieży kościelnej, jak opisał to E. Kado w przedstawionej powyżej relacji prasowej.

W 1998 r. w kościele zainstalowano „dzwony” elektroniczne, a historyczne dzwony pozostały jedynie zabytkiem na wieży kościoła, skrywającymi w sobie historię minionych wydarzeń.



**Mniejszy dzwon (fot. autor)**

#### Ważniejsze źródła:

1. E. Kado, *Legenda czy historia?*, „Nasza Gmina” nr 2 (35), luty 1995,
2. P. Chróściel, *Na ojczyźnianej drodze. Opowieść o Polikarpie Wróblewskim*, Warszawa 2012,
3. M. Getka-Kenig, *Antoni Zwoliński, ludwisarz warszawski z przełomu XIX i XX wieku*, „Almanach Warszawy” 2020, t. 13.

# Rajdowiec z Jabłonny

*W 1930 r. właściciel Jabłonny Maurycy hr. Potocki został Mistrzem Polski w jeździe automobilowej. Był trzecim, a zarazem ostatnim zawodnikiem, który zdobył ten tytuł przed wybuchem II wojny światowej.*

## Rafał Degiel

Potocki przebudował dawne stajnie koni wyścigowych na garaże dla samochodów wyścigowych. Pierwszym jego autem rajdowym był Austro Daimler ADR, którym wystartował 17 czerwca 1928 r. podczas VII Rajdu Automobilklubu Polski w płaskiej próbie szybkości pod Raszynem i uzyskał najlepszy wynik. Maurycy startując poza konkursem nie uzyskał jednak z tego tytułu żadnej nagrody. W tym samym roku wziął udział w Rajdzie Tatrzańskim, w którym zajął 4. miejsce.

W czerwcu 1929 r. wystartował w VIII Rajdzie Automobilklubu Polski. Pod Raszynem odbyła się pierwsza próba szybkości na dystansie 5 km. Potocki uzyskał najlepszy czas rozwijając prędkość 118,50 km na godzinę. Druga próba szybkości odbyła się w Tyrawie Wołowskiej na odcinku 3 km. Maurycy uzyskał czas 3,37 min i znowu był najlepszy.

Część trasy wyścigu poprowadzona była przez Czechosłowację, w której w tym czasie obowiązywał ruch lewostronny. Maurycy chyba o tym fakcie zapomniał i pod Hradec Liptove zderzył się z prywatną Tatrzą. Po naprawie auta Maurycy podjął dramatyczną walkę o dogonienie głównej grupy wyścigu. Udało mu się to dopiero po 52 godzinach w Poznaniu. Na koniec rajdu pod Raszynem miała miejsce trzecia próba szybkości, którą znowu wygrał Maurycy. Niestety na skutek wspomnianej kraksy w całości rajdu Potocki otrzymał 1696 punktów ujemnych co uplasowało go na ostatnim 22 miejscu.

W 1929 r. hrabia wystartował w II Wyścigu Tatrzański zajmując 4. miejsce oraz w wyścigu płaskim we Lwowie, w którym zajął 1. miejsce.

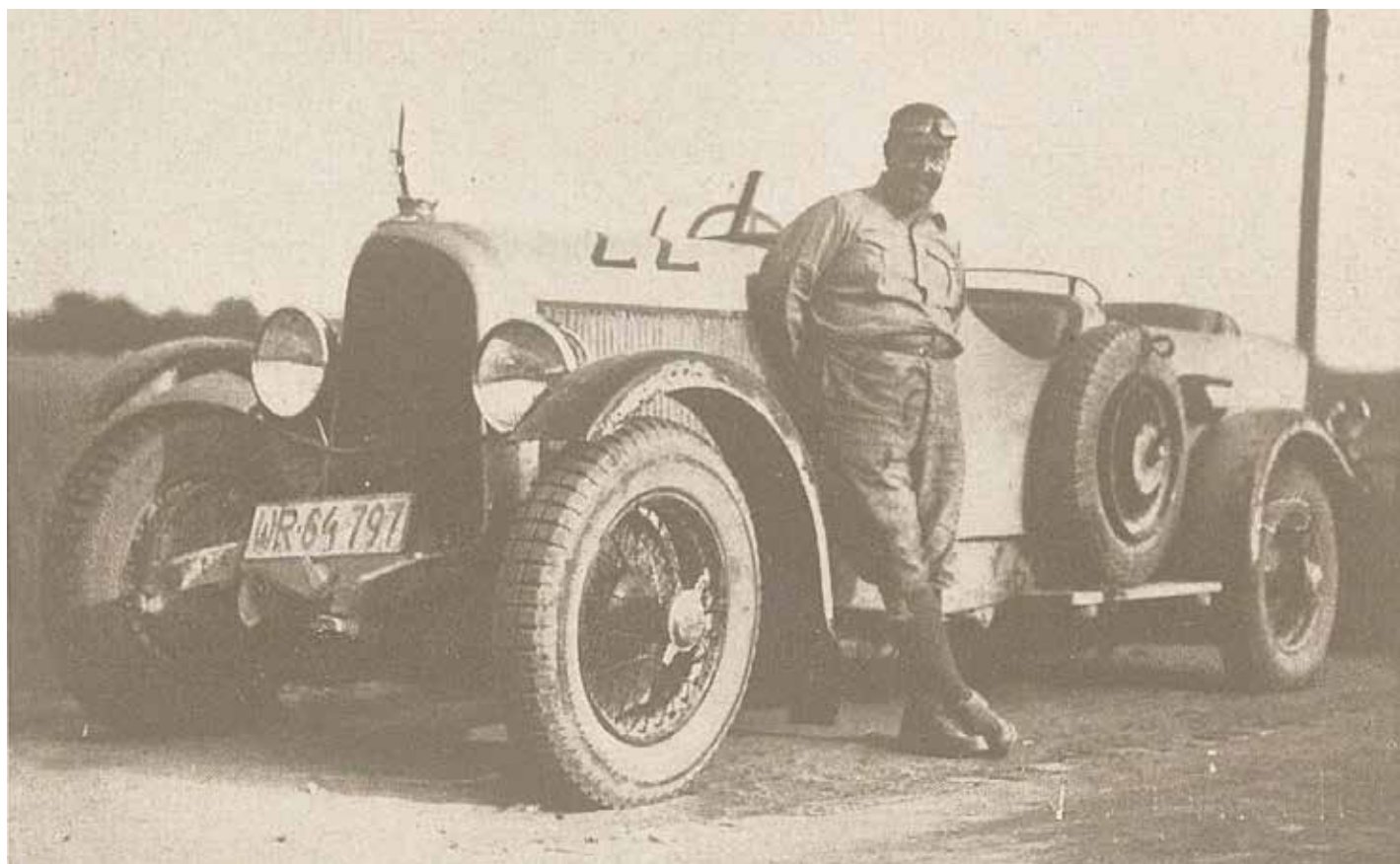
Wiosną 1930 r. Maurycy Potocki kupił od Stanisława Szwarcsztejna auto marki Bugatti, które rok wcześniej osiągnęło prędkość 152,581 km/h. Po raz pierwszy samochodem tym wystartował w Łodzi w wyścigu płaskim 18 maja 1930 r. Potocki potraktował

ten rajd jako trening i nie próbował śrubować prędkości, ale i tak osiągnął drugą największą szybkość 142,568 km/h w kategorii samochodów wyścigowych. W tym samym wyścigu w kategorii samochodów sportowych hrabia wystartował na Austro-Daimlerze zajmując miejsce 5.

Bugatti nie był jedynym nabytkiem Potockiego w 1930 r. W tym samym roku kupił we Francji luksusowe auto Avions Voisin. Ku zaskoczeniu wszystkich Maurycy wystartował na tym samochodzie w czerwcu 1930 r. w IX Rajdzie Automobilklubu Polski.

W rajdzie samochody podzielono na kategorie według cen pojazdów w dolarach zamiast pojemności cylindrów. Maurycy jadący Avions Voisin znalazł się w grupie trzeciej najdroższych pojazdów luksusowych o wartości powyżej 3 tysięcy dolarów. Jego auto dziennikarze nazwali „smokiem”, gdyż była to największa maszyna wyścigu.

W próbie szybkości pod Raszynem Maurycy zajął 2. miejsce przebywając dystans



*Maurycy Potocki przed luksusowym Avions Voisin. „Auto”, 1930, nr 7.*





Samochód Bugatti zakupiony w 1930 r. przez Maurycego Potockiego od Stanisława Szwarcsztejna (Narodowe Archiwum Cyfrowe).

2 km w czasie 1 min. 10,8 s. W czwartym dniu rajdu pod Tyrawą Wołoską odbyła się górską próbą szybkości. Tym razem Maurycy zajął zaledwie 4. miejsce. Voisin słabo spisywał się również na trasie. Jak donosiła prasa „z przerażeniem (...) patrzono na Maurycego hr. Potockiego, który zjadł walczył ze ścigającym go nieszczęściem. Mianowicie, źle zmontowane błotniki, trąc o opony, swoimi rozgrzany od ciągłego tarcia częściami niszczyły gumę kompletnie. Ponieważ zaś olbrzymi „Voisin” p. Potockiego posiada olbrzymie wymiary pneumatyków, mało gdzie będących w sprzedaży, przeto dzielnemu temu zawodnikowi groziło utknięcie w drodze. Jednakże wóz ten szczęśliwie przybył do Łodzi, a potem i do Gdyni, gdzie mógł się zaopatrzyć w nowe opony”.

W ostatnim dniu rajdu pod Raszynem odbył się kolejny wyścig płaski na dystansie 2 km. Maurycy zajął w nim 2. miejsce z czasem 1 min. 8,2 s. Finalnie rajd Maurycy ukończył w swojej kategorii na 3. miejscu.

24 sierpnia 1930 r. wziął udział III Wyścigu Tatrzańskim. Potocki wystartował w kategorii samochodów wyścigowych do

3000 cm<sup>3</sup> na Bugatti. Osiągnął czas 5 min 58,585 s. Dało mu to 1. miejsce w kategorii, a jednocześnie 3. miejsce w całym wyścigu.

7 września 1930 r. odbył się pod Lwowem ostatni wyścig klasyfikacji mistrzostw polski. Potocki osiągnął najlepszy w kategorii sportowej na Austro Daimlerze, pomimo defektu silnika rozwijając prędkość 106 km/h z czasem 11 min 22 s. Następnego dnia jadąc Bugatti w kategorii wyścigowej zdobył 2. miejsce.

W ostatecznej klasyfikacji na rok 1930 Potocki zajął 1. miejsce zostając Mistrzem Polski w jeździe automobilowej. Był trzecim i ostatnim zawodnikiem, który zdobył ten tytuł w okresie międzywojennym. W latach następnych z różnych powodów nie udało się rozegrać wszystkich regulaminowych konkursów uprawniających do zdobycia tego tytułu, a następnie zrezygnowano z jego przyznawania.

Przez cały rok 1931 r. Voisin sprawiał liczne problemy, Maurycy musiał odwołać, niektóre starty, ale pomimo słabszej jazdy ciągle plasował się w czołówce.

W 1933 r. wziął udział w jednodniowej jeździe konkursowej pod Radomiem startując na

Bugatti w kategorii III zajął w niej 1. miejsce. Dnia tego otrzymał aż 9 nagród, a wśród nich nagrody za najlepszy wynik przy użyciu do napędu silnika spirytusu lub mieszanki spirytusowej, za najlepszą szybkość w próbie jazdy na „złej drodze” oraz przechodnią nagrodę Maurycowej Potockiej za największą liczbę wygranych prób w swojej kategorii.

Wydaje, że wyścigi w tym czasie przestały przynosić mu satysfakcję, gdyż na kilka lat zniknął z rajdów. Powrócił do nich niespodziewanie w czerwcu 1939 r. startując w Zawodach o Wielką Nagrodę Polski. Do rajdu przystąpił w aucie marki BMW, które osobiście sprowadził z Niemiec. W przeddzień zawodów Maurycy zwichnął nogą, ale nie było to dla niego przeszkodą do dobrej jazdy. Wyścig zakończył na 3. miejscu w kategorii II.

Za osiągnięcia sportowe Maurycy otrzymał tytuł członka Elity Polskich Jeźdźców Samochodowych. Przez kilka lat zasiadał również we władzach Automobilklubu Polski. Rozwój jego kariery sportowej przerwał wybuch II wojny światowej.

#### Ważniejsze źródła:

1. „Auto” 1928-1939, „Samochód” 1928-1939,
2. W. Roszkowski, *Potocki Maurycy Stanisław (1894-1949)*, Polski Słownik Biograficzny, t. 28, s. 96-97,
3. J. Załęczny, *Maurycy Potocki – życie i pasje*, „Rocznik Legionowski”, t. V, 2012, s. 41-62.

# Leonard Jakubowski z Ludwinowa i jego dąb niepodległości

*W tegorocznym 5. numerze „Naszej Historii” pisałem o wybitnej rodzinie Jakubowskich z Ludwinowa Zegrzyńskiego k. Serocka. W artykule zająłem się wójtami gminy Zegrze – Janem i Romanem Jakubowskimi. Dziś przedstawię Państwu postać Leonarda Jakubowskiego, który był synem Jana i starszym bratem Romana. Ten niezwykle człowiek walczył o wolność Polski, a na pamiątkę odzyskania przez nią niepodległości posadził dąb, który rośnie do dzisiaj.*

## Mirostław Pakuła

Leonard Jakubowski urodził się 25 października 1897 r. w Ludwinowie Zegrzyńskim jako pierwsze dziecko Jana Jakubowskiego i Wiktorii z Łaniewskich. Rodzina miała spore gospodarstwo rolne, Jan pełnił obowiązki wójta gminy Zegrze, stąd było ich stać na wysłanie syna do szkoły w Warszawie. Czas nauki Leonarda przypadł na okres rodzącej się niepodległości. 9 listopada 1918 r., po naradzie w gronie kolegów, udał się z nimi do dyrektora i wszyscy zawiadomili go o woli wstąpienia do wojska. Nazajutrz wyjechali do domów, żeby się pożegnać z rodzinami. Decyzja Leonarda wywołała rozpacz matki, ojca i rodzeństwa.



*Leonard Jakubowski, 1920 r.  
(zbiory rodziny Jakubowskich)*

Perswazje nie pomogły i 11 listopada 1918 r. o godz. 8.00 Jakubowski stawił się w warszawskim biurze werbunkowym mieszczącym się w hotelu „Uniwersal” przy ulicy Marszałkowskiej 105.



*Dąb niepodległości posadzony przez Leonarda Jakubowskiego (fot. M. Pakuła)*



Tabliczka na dębie (fot. M. Pakula)

Zaraz po umundurowaniu i uzbrojeniu Leonard i jego koledzy zostali wysłani do rozbierania Niemców w Magistracie. Wieczorem oddział trafił do fabryki Gerlacha na Woli, gdzie pełnił warty, a po kilku dniach przeniesiono go do koszar na ulicy Nowowiejskiej.

9 stycznia 1919 r. jednostka Leonarda wyjechała do Lwowa i od razu weszła do walki. Leonard służył w 2. plutonie 7. kompanii 21. pułku piechoty „Dzieci Warszawy”. W swoim pamiętniku napisał między innymi:

*Dnia pamiętnego 19 lutego 1919 nastąpił rozstrzygający bój. Od wczesnego ranka artyleria ukraińska grzmiała z trzech stron. Sypały się granaty i szrapnele obficie. A my (...) ok. 80 ludzi (...) mieliśmy do obrony 500 metrowy odcinek. Żadnych okopów, żadnego zakrycia, tylko jeden śnieg. Zimno i głodno jak cholera. Naraz: kawa w pobliżu! Nie ma chętnego mimo głodu i chłodu, by biec po nią. Zebrałem się*

*na odwagę, chwyciłem wiadro, by choć tej ciepłej lury popić. Nabrałem i wracam, a tu tubudu! w topolę, zaszumiło mi w głowie, ciemno w oczach i... leżę na ziemi, a kawa wylana. Wracam nabieram powtórnie i pędzę do swoich. Rozgrzali się nieco.*

Walki ustały na jakiś czas wiosną 1919 r. i Leonard dostał dwutygodniowy urlop – odwiedził rodzinę w Ludwinowie. Po powrocie na front walczył do czerwca 1919 r., a potem ukończył kurs rachunkowości wojskowej we Lwowie. Później służył w Warszawie jako wojskowy magazynier. W sierpniu 1920 r., tuż przed nadejściem bolszewików, zdecydował się odwiedzić rodzinę w Ludwinowie. W nocy obudził go huk armat i natychmiast wrócił do Warszawy, do swojej jednostki.

Po wojnie, chociaż miał propozycję pozostania w wojsku, a nawet zostania oficerem, wrócił do domu. W 1926 r. ożenił się z Janiną Sujkowską z którą miał dwoje dzieci: Michała (1927) oraz

Wandę (1939). Przeniósł się do Legionowa, gdzie wybudował dom.

Syn Michał był powstańcem warszawskim. Po wojnie ukończył studia na Politechnice Warszawskiej. Potem pracował w biurach projektowych wodociągów i kanalizacji, jest autorem licznych projektów krajowych i zagranicznych. Mieszka we warszawskich Włochach. To od niego dowiedziałem się o dębie posadzonej przez jego ojca na pamiątkę odzyskanej niepodległości.

Dąb został posadzony przez Leonarda Jakubowskiego w niewielkiej odległości od szosy Serock-Modlin, niedaleko skrzyżowania w Szadkach. Jakubowski wykonał własnoręcznie napis na blasze (ostatnio rodzina odnowiła tabliczkę). Dąb jest wysoki i piękny. Jest wspaniałą pamiątką po bohaterze walczącym o wolność Ojczyzny.

#### Ważniejsze źródła:

1. P. Jakubowski, *Wspomnienia z czasów wojny 1918-1920 w pamiętnikach rodzeństwa Leonarda i Heleny Jakubowskich*, Warszawa 2019,
2. Relacja Michała Jakubowskiego.

## Wydawnicwo zostało wsparte finansowo przez:



**Powiat  
Legionowski**



**Miasto  
Legionowo**



**Gmina  
Wieliszew**



**Gmina  
Nieporęt**



**Miasto  
i Gmina Serock**



**Gmina  
Jabłonna**

## Patroni wydawnictwa:



# BUDET

Spółka Jawna

Zapraszamy do obejrzenia niezwyklej plenerowej wystawy „Jezioro Zegrzyńskie – po słońce, po radość, po zdrowie...”.

Przedmiotem wystawy są pocztówki z Jeziora Zegrzyńskiego i okolic wydane w latach 60., 70., i 80. XX w. To wspaniała podróż w czasie, podczas której będzie można poznać infrastrukturę wokół Jeziora, spotkać wczasowiczów licznie wypoczywających na tutejszych plażach, zwiedzić obiekty wypoczynkowe wybudowane wzdłuż linii brzegowej oraz docenić lokalne walory przyrodnicze.

Szczegóły na: [www.pik.legionowski.pl](http://www.pik.legionowski.pl)

*Podróżowania  
nad Zalewem*  
– **60 lat** Jeziora Zegrzyńskiego



Ministerstwo Kultury  
i Dziedzictwa Narodowego

Dofinansowano ze środków Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego  
pochodzących z Funduszu Promocji Kultury

## Nasza Historia

Wydawca:

Grey Line Agencja Reklamowo – Wydawnicza

Nakład: 3500 egzemplarzy

Skład: Krzysztof Grodek

Redakcja:

05-120 Legionowo, Błękitne Centrum,

ul. Piłsudskiego 31 (lok. 311)

Redaktor naczelny: Mirosław Pakuła

[www.gazetapowiatowa.pl](http://www.gazetapowiatowa.pl)

Autorzy w wydaniu: Rafał Degiel,

Krzysztof Klimaszewski, Jacek Emil Szczepański,

Mirosław Pakuła, Dariusz Wróbel



Konsultacja naukowa  
Muzeum Historyczne  
w Legionowie