

*Nasz Patron*  
*Olkuszanin Antoni Kocjan*



**1902 – 1944**

*Antoni Kocjan - patron Zespołu Szkół nr 3*

Na skraju Jury Krakowsko –Częstochowskiej, nieopodal Olkusza na początku XX wieku rozciągała się niewielka wieś Skalskie, gdzie 12 sierpnia 1902 roku urodził się Antoni Kocjan.

Antoni Kocjan był synem Michała Kocjana i Franciszki z Żurowskich. Państwo Kocjanowie mieli czworo dzieci: Ludwika-wcześniej zmarłego, Annę, Antoniego (1902 - 1944) i Bolesława-pilota<sup>1</sup> (1908 - 1981). W domu rodzinnym panowała „atmosfera bezwzględnego posłuchu wobec ojca”<sup>2</sup>, dzieci były wychowywane w duchu patriotycznym i religijnym, uczono je pracowitości i wpajano zasady moralne.



Antoni w 1913 roku rozpoczął naukę w rosyjskiej szkole ludowej w Czaplach, a następnie w Sławkowie. Wybuch I wojny światowej przerwał na rok naukę w szkole powszechnej, którą Antoni Kocjan ukończył w 1916 roku. Po ukończeniu szkoły powszechnej kontynuował naukę w Gimnazjum im. Króla Kazimierza Wielkiego w Olkuszu.

Podczas nauki zarówno w szkole powszechnej, jak i gimnazjum Antoni bardzo dużo czasu poświęcał na pomoc rodzicom w gospodarstwie.

W czasie I wojny światowej A. Kocjan należał do Polskiej Organizacji Wojskowej, a w latach 1920 - 1921 jako ochotnik służył w 11 Pułku Piechoty Wojska Polskiego i brał udział w wojnie polsko-bolszewickiej. Po powrocie z wojska kontynuował przerwana naukę w olkuskim gimnazjum, którą ukończył złożeniem egzaminu maturalnego w czerwcu 1923 roku. Jako uczeń należał do harcerstwa i młodzieżowej drużyny pożarniczej. Jesienią 1923 roku wyjechał do Warszawy, gdzie rozpoczął studia na Wydziale Elektrycznym Politechniki Warszawskiej.

Nie mogąc liczyć na pomoc finansową z domu, zarabiał na życie udzielając korepetycji oraz pracując, zwłaszcza popołudniami i nocami w Urzędzie Pocztowym

---

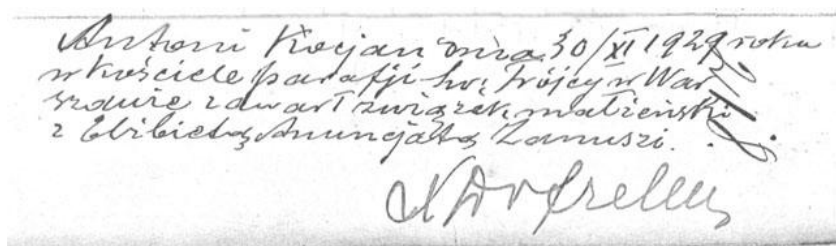
<sup>1</sup> W 1939r. ewakuował się do Rumuni, następnie do Francji i Anglii. Zmarł w Stanach Zjednoczonych.

<sup>2</sup> A. Glass „Antoni Kocjan szybowce i walka z bronią V” Kraków 2002r. str.9

Warszawa 2. Brak czasu na naukę stał się przyczyną niezaliczenia pierwszego roku studiów na Politechnice. Wówczas Antoni złożył dokumenty na Wydział Leśny Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Było to jedyne wyjście, aby uzyskać odroczenie od służby wojskowej.

W 1925 roku Antoni poznał Stanisława Rogalskiego, Jerzego Drzewieckiego, Jerzego Wędrychowskiego - studentów Sekcji Lotniczej Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej, z którymi połączyła go przyjaźń i wspólna pasja konstruktorska. Od tego czasu rozpoczyna się okres pracy Kocjana w Sekcji Lotniczej, która w listopadzie 1925 roku uzyskała zgodę rektora Politechniki Warszawskiej na urządzenie warsztatów w podziemiach budynku Nowej Kreślarni. Już miesiąc później, dzięki dużej determinacji i zaangażowaniu działaczy sekcji, warsztaty rozpoczęły swoją działalność, a w 1926 roku został w nich zbudowany pod kierunkiem A. Kocjana dwumiejscowy samolot JD-2, któremu nadano numer „fabryczny” SL-4. Młodzi konstruktorzy nie cieszyli się długo samolotem, gdyż podczas wykonywania pierwszego lotu spłonął. Pilot, który nie doznał poważnych obrażeń, wydał o SL-4 bardzo pochlebny opinię, co skłoniło konstruktorów do budowy kolejnych egzemplarzy. Antoni był prawdziwą duszą Warsztatów, cały swój wolny czas poświęcał na pracę i to stało się przyczyną przerwania i nie ukończenia studiów.

Jego wielkie zaangażowanie dostrzegli pracownicy Ligi Obrony Powietrznej Państwa, którzy nakłonili kierownictwo do ufundowania Kocjanowi stypendium w latach 1927-1928, a od 1929 roku otrzymywał już regularną pensję. Było to dla młodego konstruktora, pozostającego bez stałego zatrudnienia bardzo ważne, gdyż w tym właśnie roku poślubił Elżbietę Zanussi, studentkę którą poznał w czasie pracy w Urzędzie Pocztowym.



Antoni Kocjan dnia 30/XI 1929 roku  
w kościele parafii św. Trójcy w War-  
szawie zawarł związek małżeński  
z Elżbietą Anną Zanussi.

Adnotacja dot. ślubu A. Kocjana sporządzona w 1929r., obok aktu urodzenia



Elżbieta Zanussi - żona  
A. Kocjana

Jesienią 1927 roku powstał w Warszawie Aeroklub Akademicki, w którego pracach aktywny udział brał A. Kocjan. Działalność w Aeroklubie skłoniła Antoniego do odbycia

w 1929 r. kursu pilotażu. Pasowanie na rycerza przestworzy odbyło się 20 października 1929r. Tak opisywał to wydarzenie „Młody Lotnik” w numerze 11 z 1929 r.:

***Kocjan Antoni otrzymuje w herbie trzy poduszki, aby pilotując miał wyżej no i miękcej, a herb zowie się Łokietek, czego spoglądając na postać pilota można nie uzasadniać***<sup>3</sup>

W 1934 r. A. Kocjan otrzymał przyznaną przez Aeroklub RP licencję pilota sportowego Nr 58, chociaż jak wspominał Michał Offierski:

***Antek był powściągliwy do latania***<sup>4</sup>

trzeba go było długo namawiać, albo używać podstępów.

W 1930 r. Antoni Kocjan na zamówienie Aeroklubu Lwowskiego zaprojektował i zbudował pierwsze szybowce szkolne „Czajka I” i „Czajka II”. W związku z tym, że szybowce konstruowane przez A. Kocjana zajmowały dużo miejsca, zmuszony był wraz ze swoim przyjacielem Jerzym Wędrychowskim poszukać nowego lokum. I tak A. Kocjan wyprowadził się z Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych i utworzył Warsztaty Szybowcowe przy ulicy Wawelskiej 5. Właśnie tu A. Kocjan w 1936r. utworzył jeszcze jedną odmianę „Czajki”, którą nazwał „Czajka-bis”. „Czajki” służyły głównie do szkolenia polskich pilotów szybowcowych aż do 1939r.

„Czajki” to nie jedyne szybowce konstrukcji Antoniego Kocjana. Właśnie w stworzonych przez siebie warsztatach Antoni rozwijał swoją pasję konstruktorską, tworząc nowe i udoskonalając już istniejące modele, którym nadawał przydomek –bis. I tak powstały: „Wrona”, która okazała się bardzo udanym szybowcem, używanym we wszystkich polskich szkołach szybowcowych; „Komar”, zyskujący pochlebny opinię dzięki swym licznym zaletom<sup>5</sup>; „Sroka” i „Sokół”, w którym zastosowano nowe rozwiązanie konstruktorskie, a mianowicie odsuwaną do przodu kabinę. Zarówno „Sroka”, jak i „Sokół” były używane przez polskie szybownictwo aż do wybuchu II wojny światowej. Dzięki wyczynom dokonywanym na „Komarze” oraz popularności „Czajek” i „Wron” Antoni Kocjan został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Największy rozgłos spośród wszystkich konstrukcji A. Kocjana zdobył zaprojektowany w 1938 r. szybowiec „Orlik”, a w rok później A. Kocjan skonstruował

---

<sup>3</sup> A. Glass „Antoni Kocjan szybowce i walka z bronią V” Kraków 2002r. str.18

<sup>4</sup> A. Glass „Antoni Kocjan szybowce i walka z bronią V” Kraków 2002r. str.20

<sup>5</sup> Prędkość minimalna 36km/h pozwalała na bardzo ciasne krążenie, co umożliwiało korzystanie z prądów wznoszących o nie dużej średnicy, zaś mała prędkość opadania pozwalała na wykorzystanie dość słabych prądów wznoszących. Za: A. Glass „Antoni Kocjan szybowce i walka z bronią V” Kraków 2002r. str.33

pierwszy motoszybowiec<sup>6</sup> „Bąk”, który utrzymał aż do 1947 r. dwa rekordy światowe: wysokości- 4595 m i długotrwałości lotu-5 godzin i 24 minuty. Prawie wszystkie „Bąki” uległy zniszczeniu w czasie kampanii wrześniowej w 1939r. (prawdopodobnie uchroniły się jedynie dwa egzemplarze: jeden wywieziono do Rumunii, a drugi dostał się w ręce Niemców). Wszystkim konstruowanym przez siebie szybowcom i motoszybowcom A Kocjan nadawał nazwy ptaków lub owadów, a nie swe inicjały z dodatkiem liczby porządkowej, jak czyniło to wielu współcześnie mu żyjących konstruktorów. Świadczyło to o wielkiej skromności naszego bohatera.

Inżynier<sup>7</sup> Antoni Kocjan dzięki swojemu talentowi konstruktorskiemu był znany poza granicami kraju. Wiele zagranicznych kół lotniczych ubiegało się o licencje szybowców jego konstrukcji. Już przed wybuchem II wojny światowej produkcję szybowców konstrukcji A. Kocjana rozpoczęły Finlandia, Estonia, Bułgaria i Palestyna. A. Kocjan snuł w owym czasie plany, aby w polskich ośrodkach podgórskich montować zagraniczne samoloty. Plany te jednak nie zostały nigdy zrealizowane.

Mimo że A. Kocjan bez reszty pochłonięty był pracą w Warszawie, nigdy nie zapomniał o rodzinnych stronach. Bardzo często przyjeżdżał do Olkusza starym samochodem<sup>8</sup>, co wzbudzało wśród sąsiadów niemalą sensację. Jeszcze większe wrażenie wywoływał, krążąc nad wsią samolotem i zrzucając rodzicom listy.

1 września 1939 roku wybuchła II wojna światowa. W wyniku bombardowań Warszawy częściowo zniszczone zostały Warsztaty Szybowcowe. W związku z tym podjęto decyzję o ewakuacji do Lublina. W Lublinie A. Kocjan zostaje ranny w wyniku eksplozji niemieckiej bomby.

Po dwutygodniowym okresie rekonwalescencji A. Kocjan podejmuje decyzję, aby wspólnie z żoną powrócić do Warszawy. W Warszawie zamieszkują u znajomych na Saskiej Kępie. Ich dotychczasowe mieszkanie jest częściowo zniszczone, a ponadto A. Kocjan uważał, że bezpieczniej będzie zmienić miejsce pobytu.

W 1940 roku Antoni Kocjan wstąpił do tajnej organizacji wywiadowczej „Muszkietierowie”, której członkowie zajmowali się głównie zbieraniem danych o lotniskach,

---

<sup>6</sup> To szybowiec z silnikiem o pojemności do 1000cm<sup>3</sup>

<sup>7</sup> A. Kocjan nie uzyskał dyplomu inżyniera, jednak dzięki dorobkowi konstrukcyjnemu i głębokiej wiedzy technicznej oraz talentowi konstruktorskiemu był uważany za inżyniera i tak go tytułowano. Za: A. Glass „Antoni Kocjan szybowce i walka z bronią V” Kraków 2002r. str.136

<sup>8</sup> Tatra - relacja ustna siostrzenicy A. Kocjana Pani Heleny Gęgotek

składach paliwa i bomb. Działalność wywiadowcza w „Muszkietkach” została przerwana aresztowaniem A. Kocjana. 19 września 1940 r., w trakcie pierwszej wielkiej łapanki urządzonej w Warszawie, Antoni zostaje wywieziony do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu, gdzie przebywał około 10 miesięcy. Otrzymał numer obozowy 4267. Jego przyjaciele rozpoczęli starania, aby go uwolnić. Udało im się to dopiero w lipcu 1941 r. Wykorzystali oni fakt, że Niemcy werbują specjalistów do pracy w niemieckich zakładach przemysłu zbrojeniowego. W wyniku ich starań firma Techno-Service złożyła wniosek o zwolnienie A. Kocjana z Oświęcimia jako fachowca im niezbędnego. A. Kocjan opuścił mury obozu chory i wycieńczony, miał opuchniętą twarz i obrzęk brzucha spowodowany prawdopodobnie głodem. W trakcie spotkania ze swoim przyjacielem Witoldem Rychterem powiedział:

***Obiecałem sobie, że nie dam się zamordować.<sup>9</sup>***

Odtąd żył tylko myślą zemsty na Niemcach.

W tym samym roku A. Kocjan wraca do działalności konspiracyjnej. Tworzy niewielki ośrodek produkcji broni, gdzie zajmuje się głównie produkcją ręcznych granatów zaczepnych z opóźniaczem, a w podziemiach częściowo zniszczonych Warsztatów Szybowcowych urządza tajną drukarnię zwaną „Czwórka”. Z biegiem czasu „Czwórka” stała się jedną z największych drukarni konspiracyjnych w Polsce. Wydawano: dwutygodnik „Wiadomości Polskie” i tygodnik „Biuletyn Informacyjny”. Antoniemu Kocjanowi tak bardzo podobała się praca w drukarni, że kiedyś powiedział:

***Po wojnie to chyba założę drukarnię.<sup>10</sup>***

Praca w drukarni to nie jedyne zajęcie, jakie wykonywał A. Kocjan. Ciągłe w nim drzemało zamiłowanie do lotnictwa, dzięki czemu działał w tzw. Biurze Studiów Gospodarczych i Przemysłowych, gdzie został kierownikiem specjalnego Referatu Lotniczego. Głównym zadaniem A. Kocjana była identyfikacja meldunków napływających do Referatu Lotniczego, a dotyczących niemieckiej produkcji lotniczej. Należało określić, gdzie znajdują się zakłady, ile osób zatrudniają, ilość budynków, rodzaj maszyn i typy produkowanych samolotów.

Właśnie na początku 1943 r. do Biura Studiów Gospodarczych i Przemysłowych, zaczęły napływać informacje o „torpedach powietrznych”, V-1 i V-2 produkowanych na wyspie Uznam w bazie Peenemünde. Bomba V-1 to bezzałogowy samolot, dzieło

---

<sup>9</sup> A. Glass „Antoni Kocjan szybowce i walka z bronią V” Kraków 2002r. str.76

<sup>10</sup> A. Glass „Antoni Kocjan szybowce i walka z bronią V” Kraków 2002r. str.82

Luftwaffe, natomiast V-2 to rakiet balistyczna, która została stworzona przez armię lądową, dlatego też przez cały czas ich produkcji trwał wyścig między niemieckim lotnictwem a artylerią, która z tych rakiet będzie pierwsza gotowa do użycia.

Obie miały być użyte przeciwko Anglii, która aż do 1943 roku nic nie wiedziała o produkcji tajnej broni przez Niemców. Dopiero w lutym i marcu 1943 roku do Londynu dotarły pierwsze meldunki o Peenemünde, będące wynikiem konspiracyjnej pracy Antoniego Kocjana. Raporty A. Kocjana wysyłane do Londynu wywoływały podziw i zadowolenie w sztabie aliantów.

Anglicy zaczęli przeprowadzać loty rozpoznawcze, które potwierdziły informacje dostarczone przez Antoniego Kocjana i jego współpracowników. Wkrótce podjęli też decyzję o bombardowaniu Peenemünde. Operacja nosiła kryptonim „Hydra” i została przeprowadzona przez bombowce brytyjskie w nocy z 17/18 sierpnia 1943 r.

Następnego dnia A. Kocjan przebywał u dr Ireny Pronaszko Rzepeckiej, która tak relacjonowała reakcję Antoniego Kocjana na podaną w radiu wiadomość o bombardowaniu Peenemünde.

*No, nareszcie...” usłyszałam ku swemu zdziwieniu głos Kocjana- zdziwiło mnie to, gdyż Kocjan bardzo mało mówił, nie lubił objawiać swego zadowolenia lub... niezadowolenia. Spojrzałam nań zaskoczona, bo nie wiedziałam jeszcze, dlaczego wiadomość o bombardowaniu nieznanej mi zupełnie miejscowości tak bardzo go poruszyła. Kocjan miał twarz pobladłą, oczy błyszczały mu jak u wilka... Nic zresztą nie powiedział więcej. Tylko mu mięśnie na szczękach drgały, co było u niego zawsze niemal jedynym objawem przeżywanej emocji<sup>11</sup>.*

W trakcie bombardowania Peenemünde zginęło setki ludzi, w tym wielu specjalistów niemieckich, a szef sztabu lotnictwa Rzeszy generał Hans Jeschonek popełnił samobójstwo, gdyż Goering obciążył go odpowiedzialnością za dopuszczenie angielskich bombowców na wyspę. Dla Antoniego Kocjana i jego ludzi był to dzień wielkiego triumfu, gdyż inspirując aliantów do nalotu na Peenemünde, stał się rzeczywiście

***człowiekiem, który wygrał wojnę.***

To zaszczytne miano otrzymał za to, że dzięki swojej działalności i odwadze współpracowników użycie V-1 przez Niemców zostało opóźnione o przeszło pół roku z powodu zbombardowania bazy na wyspie Uznam. Antoni Kocjan za wykrycie Peenemünde został awansowany do stopnia oficerskiego, został porucznikiem.

---

<sup>11</sup> Michał Wojewódzki, Akcja V-1, V-2, wyd. 3 uzupełn., Warszawa 1975r. str.152

Niemcy bardzo szybko zorientowali się, że w całą sprawę zaangażowany był polski wywiad podziemny. Gestapo i Abwehra zintensyfikowały działania, doszło do aresztowań. Tym razem A. Kocjanowi udało się uciec i uniknąć złego losu. Nie tracąc zimnej krwi, zreorganizował podległą mu placówkę. Część ludzi wysłał z Warszawy, zlikwidował niektóre punkty kontaktowe. Sam zmieniał miejsca pobytu, a do domu na Saskiej Kępie zaglądał tylko raz w tygodniu.

Jednocześnie nie zaprzestał pracy nad niemieckimi pociskami V-1 i V-2. Po zbombardowaniu bazy w Peenemünde Niemcy przenieśli główne zakłady montażowe do podziemnej fabryki „Dora” w górach Harzu, biura konstrukcyjne znalazły miejsce w grotach skalnych nad Taunsee, a poligon doświadczalny został umieszczony w miejscowości Blizna-Pustków nad Bugiem.

20 maja 1944 r. w rejonie wsi Klimczyce spadła rakietą V-2, która nie wybuchła. Dzięki przytomności umysłu żołnierzy Armii Krajowej i miejscowej ludności została bardzo szybko zamaskowana, a informacje o zdobyczy przekazano natychmiast do Warszawy. Po kilku dniach na miejsce przyjechali specjaliści, wśród których był Antoni Kocjan. Rakietą została sfotografowana, a ważniejsze jej elementy zostały przewiezione do Warszawy, gdzie natychmiast przystąpiono do rozszyfrowania tajemnicy „cudownej broni” Hitlera. Uzyskane w ten sposób materiały były regularnie przekazywane do Londynu. Właśnie w tym czasie, kiedy Antoni Kocjan odnosił największe sukcesy, został przypadkowo aresztowany wraz z żoną w swoim mieszkaniu na Saskiej Kępie 1 czerwca 1944 roku.

Aresztowanie nie miało nic wspólnego z jego pracą wywiadowczą, z jego meldunkami, które spowodowały niejedną nalot na fabryki niemieckie, ani z konspiracyjną produkcją granatów tzw. Kokili. Bezpośrednim jego powodem była wpadka największej podziemnej drukarni Tajnych Wojskowych Zakładów Wydawniczych.

Antoni Kocjan bronił się zrećnie, twierdząc, że z drukarnią nie ma nic wspólnego. Podziemny wywiad Armii Krajowej i przyjaciele rozpoczęli starania o uwolnienie inżyniera i jego żony. Elżbieta Kocjan została zwolniona 12 lipca 1944 roku. Niemcy obiecali również, że wkrótce Pawiak opuści A. Kocjan. Tak się jednak nie stało, niemal w przeddzień zwolnienia zdradziła udział A. Kocjana w produkcji granatów jedna z łączniczek podziemnych zakładów produkujących granaty.

***Rozpoczęło się straszliwe, nieludzkie, zwierzęce znęcanie się gestapowców, którzy usiłowali wydobyć z Kocjana informacje o innych składach i warsztatach broni.***



*Nie usłyszeli w ogóle ani jednego słowa odpowiedzi. Inżynier Kocjan był człowiekiem nie z żelaza, lecz ze stali. A może raczej ze szlachetnego kruszcu.*<sup>12</sup>

Antoni Kocjan zdawał sobie sprawę, że to już koniec, dlatego pisząc ostatni gryps prosił, aby przyjaciele zaopiekowali się jego żoną. Zginął 13 sierpnia 1944 roku, gdy w Warszawie trwało powstanie.

Do egzekucji nie mógł iść o własnych siłach, niesiono go na noszach. Do swoich współtowarzyszy więźniów powiedział:

*Przepraszam was bardzo, wstyd mi, ale naprawdę nie mam siły, aby przejść nawet ten mały kawałek...*<sup>13</sup>

Tak zginął Antoni Kocjan - szef Wywiadu Lotniczego Armii Krajowej - „człowiek, który wygrał wojnę”.

Rozkazem generała „Bora” Komorowskiego, wydanym podczas Powstania Warszawskiego, Antoni Kocjan został odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V klasy.

**Wszelkie najwznioślejsze słowa pełne patosu nie wystarczą na oddanie hołdu dla inż. Antoniego Kocjana - Polaka o gorącym sercu, inżyniera o wielkim umyśle, człowieka, który wygrał wojnę.**

**(A.B., A.G.)**

---

<sup>12</sup> M. Wojewódzki Kulisy opowieści o akcji „Motyl” z tyg. „Kulisy” nr 9 i 10 z dn. 21 i 28 kwiecień 1957r. str.6

<sup>13</sup> M. Wojewódzki Kulisy opowieści o akcji „Motyl” z tyg. „Kulisy” nr 9 i 10 z dn. 21 i 28 kwiecień 1957r. str.6

