

**Piotr RaPiński Komar**

**i kameleon**

**Lwowskie eskadry towarzyszące w czasie**

**Pokoju i wojny**



© Copyright

Wydawnictwo Napoleon V  
Oświęcim 2019  
Wszelkie Prawa Zastrzeżone

**Redakcja:**

Artur Gajewski

**Redakcja techniczna:**

Mateusz Bartel

**Recenzja:**

dr hab. Jacek Pietrzak, prof. UŁ

Dystrybucja: ATENEUM [www.ateneum.net.pl](http://www.ateneum.net.pl)  
Pełna lista wydanych publikacji i sprzedaż detaliczna:  
[www.napoleonv.pl](http://www.napoleonv.pl)



Numer ISBN: 978-83-7889-987-7

**Piotr rPiński Komar**

**i kameleon**

**lwowskie eskadry towarzyszące w czasie**

**Pokoju i wojny**

**OŚWIĘCIM 2019**



# Spis treści

Wstęp .....	7
<b>Rozdział I</b>	
„Pasikonik”, „Czapla” i „Mewa” .....	11
Plage i Laškiewicz .....	11
U źródeł „Pasikonika” .....	22
Czaple i Mewy .....	37
<b>Rozdział II</b>	
U źródeł 63 i 66 Eskadry Towarzyszącej .....	49
<b>Rozdział III</b>	
<b>Powstanie 63, 66 oraz 69 Eskadry Towarzyszącej</b>	
i okres przedwojenny .....	63
63 Eskadra Towarzysząca .....	63
66 Eskadra Towarzysząca .....	104
69 Eskadra Towarzysząca .....	111
Podsumowanie .....	113
<b>Rozdział IV</b>	
4 A gdy się wypełniły dni... .....	115
Zadanie i charakterystyka dowódców Armii „Łódź” .....	115
Siły nieprzyjaciela .....	124
<b>Loty rozpoznawcze w wykonaniu innych jednostek lotnictwa</b>	
armijnego .....	128
63 Eskadra Obserwacyjna w boju wrześniowym .....	134

66 Eskadra Obserwacyjna w boju wrześniowym .....	171
--	-----

6

Spis treści

<b>Zakończenie</b> .....	<b>185</b>
--------------------------	------------

## **Wybrane życiorysy lotników lwowskich**

<b>eskadr towarzyszących</b> .....	<b>187</b>
------------------------------------	------------

<i>Józef Baran</i> .....	<b>187</b>
--------------------------	------------

<i>Alojzy Władysław Błażeński</i> .....	<b>188</b>
---	------------

<i>Roman Chmiel</i> .....	<b>189</b>
---------------------------	------------

<i>Adam Dąbrowa</i> .....	<b>193</b>
---------------------------	------------

<i>Julian Frey</i> .....	<b>195</b>
--------------------------	------------

<i>Robert Janota</i> .....	<b>196</b>
----------------------------	------------

<i>Kazimierz Konopasek</i> .....	<b>197</b>
----------------------------------	------------

<i>Jan Krzysztoforski</i> .....	<b>198</b>
---------------------------------	------------

<i>Stanisław Prymus Kuszlis-Grygułowicz</i> .....	<b>199</b>
---	------------

<i>Stanisław Lewek</i> .....	<b>201</b>
------------------------------	------------

<i>Julian Łagowski</i> .....	<b>202</b>
------------------------------	------------

<i>Józef Łęgowski</i> .....	<b>203</b>
-----------------------------	------------

<i>Aleksander Majewski</i> .....	<b>205</b>
----------------------------------	------------

<i>Tadeusz Opulski</i> .....	<b>207</b>
------------------------------	------------

<i>Jan Pentz</i> .....	<b>208</b>
------------------------	------------

<i>Mieczysław Pronaszko</i> .....	<b>208</b>
-----------------------------------	------------

<i>Julian Skrzat</i> .....	<b>210</b>
----------------------------	------------

<i>Mieczysław Sühs</i> .....	<b>211</b>
------------------------------	------------

<i>Jan Szczelik</i> .....	<b>212</b>
---------------------------	------------

## Wstęp

**N**a pierwszy rzut oka wydaje się, że o polskim lotnictwie wojskowym z okresu międzywojennego i kampanii wrześniowej wiadomo już wszystkim-

ko. A jednak, aż do dnia dzisiejszego polscy historycy nie zdecydowali się na stworzenie monografii poświęconych siłom powietrznym przydzielonych do poszczególnych armii. Autor niniejszej monografii podjął podobną próbę w 2014 r., jako uczestnik seminarium magisterskiego prowadzonego przez prof. nadzw. dr. hab. Marię Nartonowicz – Kot, a po jej śmierci, prof. nadzw. dr. hab. Przemysława Waingertnera, na Wydziale Filozoficzno – Historycznym Uniwersytetu Łódzkiego.

Pracę tą jakiś czas temu udało się wydać nakładem jednego z łódzkich domów wydawniczych, niestety, współpraca pomiędzy wydawnictwem, a autorem nie układała się tak, jak można by tego oczekiwać, co odbiło się jakości merytorycznej książki. Ponieważ autor miał już wcześniejsze, bardzo pozytywne, doświadczenia ze współpracy z innym wydawnictwem, zdecydował się, iż stworzoną w bardzo krótkim czasie monografię 63, 66 i częściowo 69 Eskadry Towarzyszącej (tu niestety spory problem stanowi brak odpowiednich materiałów), tworzących przez krótki okres czasu IV/6 Dywizjon Towarzyszący, oddam wydawnictwu Napoleon V. Niniejsza praca stanowi więc poważne uzupełnienie dla wydanej wcześniej w Łodzi pracy pt. *Lotnictwo Armii „Łódź”*<sup>1</sup>.

Nim autor odpowie na pytanie dlaczego po raz kolejny sięgnął po temat związany z kampanią wrześniową, chciałbym wyjaśnić powody dla których do tej pory czytelnicy oczekują na publikację pracy dotyczącej najemników w lotnictwie polskim. Niestety, a może „stety”, autor podczas prac nad książką natrafił na kilka wątków nie poruszanych do tej pory w polskiej historiografii. Po serii konsultacji z profesorem Andrzejem Olejką i profesorem Przemysławem Waingertnerem, doszedłem do wniosku, że konieczne jest dokładne przebadanie jeszcze kilku kwestii, które wypłynęły przy okazji pisania książki. Osobiście uważam, że „warto poczekać”, i zapewnić polskim miłośnikom lotnictwa naprawdę ciekawy i nieznaną materiał. Niniejsza praca powstawała w przerwach potrzebnych na sprowadzenie materiałów z zagranicy, wyjazdy do archiwów krajowych, a także by nieco uspokoić

---

<sup>1</sup> P. Rapiński, *Lotnictwo Armii Łódź*, Łódź 2018.



mojego opiekuna naukowego, który oczekiwał przygotowania kolejnych fragmentów dysertacji doktorskiej. Dlaczegoż więc tematem niniejszej publikacji stała się 63 i 66 Eskadry oraz ich udział w boju wrześniowym?

W pierwszym rzędzie decyzja o stworzeniu niniejszej pracy zapadła za sprawą jednego z najwybitniejszych badaczy historii lotnictwa polskiego, profesora Andrzeja Olejki. 31 października 2018 r., profesor zaprosił mnie na konferencję poświęconą Zakładom Mechanicznym Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Pomyślałem, że warto by wykorzystać okazję do zaprezentowania materiałów dotyczących działań jednostek wchodzących w skład 6 Pułku, na wyposażeniu których znalazły się samoloty produkowane przez lubelską wytwórnię.

Trzeba także podkreślić, iż choć autorowi nie udało się dotrzeć do dokumentacji zawierającej chociażby rozkazy dzienne 6 Pułku Lotniczego ze Lwowa, to kwerenda przeprowadzona w Centralnym Archiwum Wojskowym, wchodzącym w skład Wojskowego Biura Historycznego przyniosła dość korzystne rezultaty. Sporo materiałów, zwłaszcza dotyczących okresu kampanii wrześniowej, pochodzi także z materiałów zgromadzonych w Instytucie Polskim i Muzeum gen. Sikorskiego w Londynie. Część materiałów pochodzących z tego źródła, już podczas studiów magisterskich przekazał mi Pan Łukasz Łydzba, któremu chciałbym w tym miejscu serdecznie podziękować za wszelką okazaną pomoc. Wprawdzie nie zawsze jesteśmy zgodni, ale działania podejmowane przez Pana Łukasza zasługują na to by je dostrzec, a pisanie o niektórych kwestiach bez zapoznania się z jego ustaleniami jest po prostu niemożliwe.

Sama praca przyjęła dość nieoczekiwaną formę. W pierwszym rozdziale postanowiłem nieco szerzej omówić powstanie samolotów towarzyszących wykorzystywanych przez polskie lotnictwo wojskowe. W drugim rozdziale na chwilę zatrzymałem się przy eskadrach noszących numery 63, 66. Trzeci rozdział poświęciłem przedwojennym losom 63, 66 i 69 Eskadry, a więc IV/6 Dywizjonowi Towarzyszącemu. Jednostka ta nie dość, że istniała bardzo krótko to jeszcze na krótko przed wybuchem wojny została rozwiązana. Następny rozdział stanowi w zasadzie w miarę dokładne omówienie działalności 63 i 66 Eskadry Obserwacyjnej w kampanii wrześniowej.

Chcąc nieco wzbogacić tekst postarałem się aby w pracy znalazły się informacje dotyczące możliwie największej liczby lotników związanych z wymienionymi jednostkami, co widoczne jest zwłaszcza we fragmentach dotyczących okresu przedwojennego. Zdaję sobie sprawę, iż w niektórych momentach zabieg ten powoduje lekkie rozmycie się narracji, ale z drugiej strony pozwala na lepsze poznanie personelu

jednostki. W niektórych przypadkach, zdecydowałem się na przedstawienie jego losów od urodzin, aż do śmierci. Zdarzają się także przypadki gdy z braku materiału źródłowego byłem zmuszony przedstawić jedynie kilka informacji na temat danego lotnika. Niestety, zbiory archiwalne dotyczące 6 Pułku Lotniczego uległy zniszczeniu lub zaginęły i jak do tej pory nikt nie natrafił na ich ślad, co skutecznie uniemożliwia odtworzenie historii Pułku i wchodzących w jego skład eskadr.

Nie ulega wątpliwości, że jedną z najważniejszych jednostek wchodzących w skład lotnictwa Armii „Łódź” dowodzonej przez generała Juliusza Rómmla, były dwie eskadry towarzyszące, wyposażone w samoloty RWD-14b Czapla

Wstęp

9

i Lublin R.XIII. W okresie pokojowym jednostki te tworzyły IV/6 Dywizjon Towarzyszący, działający w ramach 6 Pułku Lotniczego. Ich zadanie polegało de facto na prowadzeniu działań rozpoznawczych, których rezultaty przekazywano dowódcom wielkich jednostek, takich jak Wołyńska Brygada Kawalerii, czy 10 Dywizja Piechoty. W trakcie kampanii wrześniowej na rzecz wielkich jednostek pracowała 66 Eskadra Obserwacyjna, podczas gdy 63 EO została podzielona. I/63 Pluton wykonywał zadania na rzecz GO „Piotrków”, podczas gdy II/63 Pluton pozostawał w odwodzie dowódcy lotnictwa armijnego. Jak widać najbardziej „zajęta” była 66 EO. Niestety, w licznych publikacjach dotyczących obu jednostek o lotnictwie, które można by określić mianem lotnictwa współpracy, próżno szukać bardziej precyzyjnych informacji. Dobrym przykładem na potwierdzenie tej tezy jest choćby praca Andrzeja Wilczkowskiego, dotycząca Wołyńskiej B.K., gdzie autor stwierdza, że w pasie działania kawalerzystów bijących się pod Mokłą znajdowało się położone niedaleko Działoszyna lądowisko 56 Eskadry <sup>2</sup>. Z czego wynika taki stan wiedzy wielu autorów? Z braku źródeł, a także z małego zainteresowania kwestią wykorzystania i działalności polskiego lotnictwa we wrześniu 1939 r? Trudno powiedzieć.

Sporym problemem jest również dokładne zlokalizowanie wszystkich lądowisk wykorzystywanych przez jednostki tworzące IV/6 Dywizjon podczas kampanii wrześniowej. Ze względu na niestabilną sytuację polityczną na Ukrainie oraz obowiązki zawodowe prowadzenie tam poszukiwań okazało się niemożliwe. Problematyczne okazało się również „namierzenie” lądowisk w rejonie Łodzi. W wielu miejscach wspomniane jest np. lądowisko w miejscowości Bechcice, jednakże

---

<sup>2</sup> A. Wilczkowski, *Anatomia boju, Wołyńska Brygada Kawalerii pod Mokłą 1 września 1939*, Łódź 1992, s. 81-82.

wizyta na miejscu i rozmowy z mieszkańcami nie przyniosły spodziewanych rezultatów.

W tym miejscu pragnąłbym także wyrazić serdeczne podziękowania dla wszystkich osób, bez których niniejsza praca nie powstałaby w takim kształcie. W pierwszym rzędzie dla Pani Urszuli Miśkiewicz, profesorów: Andrzeja Olejki i Przemysława Waingertnera, a także panów: Rafała Bolczyka, Łukasza Łydzby, Jana Pietrzaka, Daniela Buszyńskiego i Kacpra Szuby.



# Rozdział I

## „Pasikonik”, „Czapla” i „Mewa”

### Plage i Laśkiewicz

Samolot łącznikowy Lublin R-XIII był jednym z najbardziej rozpowszechnionych samolotów wojskowych używanych przez jednostki Wojska Polskiego w okresie II Rzeczypospolitej. Maszyna narodziła się w lubelskich Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz, które zwłaszcza w początkowym okresie istnienia polskiego lotnictwa wojskowego odpowiadały za dostawy znacznych ilości sprzętu.

Emil Plage był synem Alberta Plage, protestanckiego przemysłowca, który już w 1860 r. zapoczątkował działalność przyszłej fabryki lotniczej na ulicy Bernardyńskiej w Lublinie. Młody Plage, po odkupieniu od ojca niewielkiego zakładu kotlarskiego zdecydował się przekształcić go w nowoczesną fabrykę. Plany te nie byłyby jednak możliwe, gdyby nie podjęcie współpracy z urodzonym 5 listopada 1869 r. w Skierniewicach Teodorem Laśkiewiczem, absolwentem Instytutu Technologicznego w Petersburgu <sup>3</sup>. Po ukończeniu studiów inżynierskich skierniewiczanie związał się z łódzkim Biurem Technicznym J. Arkuszewskiego; działalność Laśkiewicza polegała na prowadzeniu odesskiego oddziału Biura. W 1898 r. inżynier wrócił do Królestwa Polskiego i na stałe związał się z wspomnianym wcześniej Plagem, wspólnie z którym założył spółkę o nazwie „Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz” zajmującą się głównie produkcją kotłów na potrzeby gorzelnii, jednakże z czasem firma zaczęła opracowywać produkty tworzone z myślą o cukrowniach, krochmalniach, browarach i kuchniach polowych.

Gdy 12 grudnia 1909 r. zmarł Plage, jego udziały zostały podzielone pomiędzy jego braci i siostry, natomiast prowadzenie firmy spadło na barki Laśkiewicza, który wcześniej mógł liczyć na pomoc swojego współnika, który także posiadał wykształcenie techniczne. Firma zatrudniała już prawie trzystu pracowników i powoli stawała się coraz bardziej rozpoznawalna. W 1911 r. doszło do kolejnych zawirowań, w wyniku których udziały w firmie należące do rodziny Plagego zostały

---

<sup>3</sup> *Księga Pamiątkowa inżynierów technologów Polaków wychowanców Instytutu Technologicznego w Petersburgu (w rocznicę stulecia uczelni)*, Warszawa 1933, s. 92.

podzielone pomiędzy dwóch wspólników: Laśkiewicza, który wykupił 10% udziałów, oraz posiadającego 90% udziałów inż. Kazimierza Arkuszewskiego<sup>4</sup>. Wkrótce potem do Lublina przeniesiona została także działająca wcześniej w Łodzi firma należąca do braci Arkuszewskich, którzy zdecydował się na związanie się z Lublinem. Władzom „Zakładów” w 1913 r. udało się zawrzeć niezwykle korzystny kontrakt na budowę kotłów parowych dla rosyjskich okrętów wojennych, jednakże ze względu na wybuch I Wojny Światowej firma nie zdążyła zarobić na nowym kontrakcie.

Po wkroczeniu wojsk niemieckich do Lublina firma poniosła znaczne straty, jednakże już w 1915 r. jej władze wznowiły produkcję i zaczęły podejmować próby zdobycia kontraktów na produkcję dla armii niemieckiej, oferując okupantom dostawy menażek i kuchni polowych. W momencie odzyskania niepodległości przez Polskę firma dalej produkowała menażki i kuchnie polowe, jednakże jej władze zaczęły zastanawiać się nad rozpoczęciem bardziej dochodowej produkcji. Na początku 1920 r. władze zakładów podjęły decyzję o rozpoczęciu produkcji lotniczej<sup>5</sup>.

Nim do tego doszło na terenie zakładów pojawiła się specjalna komisja w składzie: mjr. pil. Sergiusz Abżółtowski (przewodniczący), kpt. pil. Donat Makijonek<sup>6</sup>, ppor. Włodzimierz Kurganowicz, inż. Stanisław Cywiński i inż. Witold Rumbowicz. Opinia wydana przez komisję, której członkowie (Cywiński i Rumbowicz) znaleźli później

---

<sup>4</sup> Kazimierz Arkuszewski – ur. 27 II 1870 r. w Krubkach, zm. 2 VII 1964 w Szczecinie. Był inżynierem i absolwentem petersburskiego Instytutu Technologicznego, w którym ukończył naukę z pierwszą lokatą. Po zakończeniu edukacji odbył podróż do Grecji, Turcji i Egiptu. W 1895 r. ożenił się z daleką krewną, Jadwigą Arkuszewską, siostrą Jana Arkuszewskiego. W 1896 r. wyjechał wraz z żoną do Niemiec. Do kraju powrócił w 1906 r. W 1910 r. wraz z grupą przemysłowców uzyskał koncesje na dzierżawę łódzkiej gazowni, ale władze miejskie, w związku z rozłamem wśród udziałowców zerwały umowę w 1913 r. *Kazimierz Arkuszewski (1870-1964)*, <http://www.fundacjalotniczylublin.pl/assets/kazimierz-arkuszewski.pdf>, [dostęp 2 XI 2018].

<sup>5</sup> H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939. Od tyrumfu do tragedii*, Wrocław 2011, s. 104105.

<sup>6</sup> Donat Makijonek – ur. 18 V 1890, Dąbrówka, zm. ?, Oświęcim. Oficer armii carskiej, służył w 7 Myśliwskim Oddziale Lotniczym (Istriebitielnyj Avia Otriad). Podczas I wojny światowej odniósł kilka zwycięstw powietrznych. Po zakończeniu I Wojny Światowej trafił do Wojska Polskiego. Brał udział w wojnie 1920 r. Niestety, po jej zakończeniu ze względu na zły stan zdrowia, przeszedł najpierw do służby w jednostkach obsługi naziemnej, a potem opuścił wojsko. Prawdopodobnie w 1940 r. został aresztowany przez Niemców i wraz ze swoim synem trafił do obozu koncentracyjnego w Oświęcimiu. Był jednym z pierwszych polskich lotników, którzy jesienią 1919 r. otrzymali prawo do noszenia Odznaki Pilota i Obserwatora, za wybitne zasługi dla lotnictwa polskiego. Został odznaczony wieloma odznaczeniami, wśród których można wymienić min., trzykrotnie Krzyż Walecznych, Krzyż Srebrny Orderu Wojskowej Virtuti Militari, a także Medal międzysojuszniczych „Médaille Interalliée”. WBH, CAW, sygn. I.482.18-1140, k. 1-34; WBH, CAW, sygn. OOP/662, k. 1.

zatrudnienie w firmie, była pozytywna pomimo wykazania wielu niedociągnięć i złego stanu hal fabrycznych:

*Istniejące obecnie budynki musiałyby być: 1. Oswobodzone od znajdujących się w nich ukończonych i pół ukończonych wyrobów (kotły parowe, remontowane maszyny itp.); 2. Należałoby wszędzie gdzie zachodzi tego potrzeba ułożyć podłogi;*

3. Potrzebne by było wybielić ściany oraz wstawić brakujące szyby, w ogóle odremontować powierzchnie budynki, które przy dotychczasowej produkcji, z natury rzeczy silnie zanieczyszczającej fabrykę, wymagają takiego remontu <sup>7</sup>.

W tej sytuacji firmie zaproponowano budowę samolotów Brandenburg C-I, jednakże do rozpoczęcia produkcji nie doszło, zaś decyzja o rozpoczęciu produkcji lotniczej w Lublinie musiała budzić poważne wątpliwości. Trzeba przyznać, że początki lotniczej historii zakładów były najdelikatniej mówiąc trudne. Pierwsze próby podejmowane w Lublinie nie przyniosły spodziewanych rezultatów – ilość zbudowanych samolotów była bardzo niewielka i nawet nie zbliżała się do wymogów postawionych firmie przez Departament IV Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Zarówno A-1, jak i A 300 są często opisywane jako „latające trumny”, jednakże nie jest to do końca uczciwe podejście do sprawy. Polskie fabryki, które odpowiadały za produkcję samolotów tego typu nie miały praktycznie żadnego doświadczenia z zakresu budowy maszyn latających co przekładało się na ich niską jakość.

Wydana w 1923 r. instrukcja obsługi płatowca A 300 stwierdzała np.:

*Nie należy myć pokrycia płatów benzyną, lecz wodą z mydlinami, używając gąbki. Dla ponownego obciążenia, płatów płótnem poprzednio z nich zdjęte, należy takowe dobrze zmyć wodą gorącą z mydlinami i poddać działaniu acetonu celem usunięcia farby lub pokostu. Następnie pokryć 2-ma lub 3-ma warstwami cellonu powierzchnię płótna zupełnie wysuszonego <sup>8</sup>.*

Niestety, w wielu jednostkach lotniczych brakowało wykwalifikowanej siły roboczej, która mogłaby prowadzić podobne naprawy. W tej sytuacji sprzęt szybko ulegał zużyciu, a lotnicy nudzili się, gdyż brakowało im okazji do przeszkolenia się na nowych typach samolotów. Jednocześnie sprzęt znajdujący się na wyposażeniu poszczególnych eskadr szybko ulegał zużyciu.

Trzeba również podkreślić, iż lubelska fabryka od samego początku miała poważne trudności w uzgodnieniu wszystkich aspektów produkcji nowych samolotów dla polskiego lotnictwa. Kością niezgody pomiędzy

<sup>7</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.129, k. 170.

<sup>8</sup> Opis płatowca „Ansaldo A 300 bis” i „A 300 ter”, Warszawa 1923, s. 18.

władzami wojskowymi, a lubelską fabryką stała się kwestia montażu silników. Władze wojskowe dążyły do tego, by jednostki napędowe były kupowane przez Główny Urząd Zaopatrzenia Armii, który zaopatrywał się u producenta, a następnie niejako z drugiej ręki przekazywał jednostki napędowe lubelskiej firmie<sup>9</sup>. Ostatecznie doszło do zawarcia porozumienia pomiędzy obiema stronami sporu, w wyniku którego ustalono obniżenie ceny za jeden samolot<sup>10</sup>. Niestety produkcji nie udało się rozpocząć przed zakończeniem wojny polsko – bolszewickiej, gdyż ze względu na szybkie postępy wojsk bolszewickich konieczne okazało się przeprowadzenie ewakuacji zakładów<sup>11</sup>.

Sporym problemem była również dostawa samolotów wzorcowych do lubelskich, gdyż jak zaznaczyły władze firmy Ansaldo, w piśmie skierowanym do swojego polskiego kontrahenta, należało liczyć się z poważnymi trudnościami związanymi z probolszewickimi sympatiami wśród kolejarzy włoskich, austriackich i „czesko-słowackich<sup>12</sup>”. W tej sytuacji konieczne okazało się zatrudnienie pilotów, którzy dostarczyliby samoloty lotem z Turynu do Polski<sup>13</sup>. Decyzja o przydzieleniu do firmy pilotów wojskowych odpowiedzialnych za przeprowadzenie oblotów samolotów zapadła stosunkowo późno, ze względu na brak możliwości wyjazdu, zatrudnionego wcześniej w firmie pilota cywilnego<sup>14</sup>. W nowej sytuacji odpowiedzialność za sprowadzenie samolotów spadła na oficerów polskiego lotnictwa. Władze wojskowe oddelegowały do wykonania tego zadania por. pil. Ludomiła Rayskiego, któremu towarzyszył pracownik lubelskich zakładów, inż. Witold Rumbowicz. Wspomniana dwójka obsadziła samolot A-300. W przypadku drugiej maszyny, myśliwskiego Ansaldo A-1 Balilla, za sterami miał zasiąść ppor. pil. Stefan Pawlikowski<sup>15</sup>.

Wywiadowczy A-300 zdołał bez większych trudności pokonać długą trasę – nieco gorzej poszło natomiast ppor. Pawlikowskiemu, który uszkodził podwozie samolotu podczas lądowania na francuskim lotnisku w Montelimar. Można zaryzykować stwierdzenie, że była to pierwsza zapowiedź kłopotów, które wiązały się z rozpoczęciem

---

<sup>9</sup> Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH, CAW), sygn. I.300.38.129, k. 141-158.

<sup>10</sup> H. Mordawski, op. cit., s. 103-104.

<sup>11</sup> Ibidem.

<sup>12</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.129, k. 162.

<sup>13</sup> Ibidem.

<sup>14</sup> Chodzi o Bolesława Skarbę, który nie mógł wyjechać do Włoch w związku ze śmiercią swojego brata. We wcześniej był zatrudniony w charakterze pracownika cywilnego w Centralnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie, jako pilot oblatywacz. WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, k. 172; WBH, CAW, sygn. I.300.38.129, k. 160.

<sup>15</sup> H. Mordawski, op. cit., s. 105.



produkcji samolotów w Lublinie – do produkowanych tam włoskich maszyn szybko przylgnęła krzywdząca łątko „latających trumien”. Pierwsza katastrofa wydarzyła się w lipcu 1921 r., gdy podczas oblotu pierwszego egzemplarza myśliwskiej Balili zginął znany pilot i oblatywacz Adam Haber – Włyński. Wkrótce potem nastąpił oblot pierwszego samolotu wywiadowczego A-300, który został oblatany przez znanego pilota Antoniego Mroczkowskiego. Mroczkowski podczas pierwszego lotu stwierdził wiele usterek fabrycznych, polegający min., na nieprawidłowym zamontowaniu pewnych elementów, w związku z czym zdecydował się na złożenie rezygnacji i przerwanie udziału w dalszych próbach<sup>16</sup>. Decyzja Mroczkowskiego nie doprowadziła jednak do poprawy sytuacji o czym już wkrótce przekonali się pracownicy lubelskiej firmy. W katastrofach samolotów A-300 produkowanych w Lublinie zginęło kilku pracowników zakładów<sup>17</sup>, co doprowadziło do interwencji władz wojskowych, które powołały specjalną komisję. Jej ustalenia (wykazano szereg błędów produkcyjnych) doprowadziły do usunięcia inż. Rumbowicza.

Niestety, polskie lotnictwo potrzebowało dostaw sprzętu, w związku z czym samoloty produkowane w Lublinie mimo wszystko trafiały na wyposażenie polskich eskadr. Był to okres sporego kryzysu polskiego lotnictwa wojskowego, które po zakończeniu wojny polsko – bolszewickiej, musiało przejść na stopę pokojową. Niestety, brakowało nowoczesnych samolotów, które mogłyby skłonić doświadczonych pilotów, którzy karierę rozpoczęli w czasach I Wojny Światowej. O tym jak wyglądała sytuacja w polskim lotnictwie wojskowym bardzo wiele mówi pewien dokument przechowywany w Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie:

*Ostatnia inspekcja jednostek lotniczych między innymi wykazała niedostateczny poziom wyszkolenia fachowo – lotniczego, mimo wydanych rozkazów. Nie we wszystkich jednostkach wiedza fachowo-lotnicza jest traktowana w odpowiednim i wystarczającym stopniu. Personel lotniczy nie stoi na wymaganym poziomie. Przypominam, że rozkaz Dep.IV.Żeg.Pow.L.1144/22 z dn. 10 VI 1922 r., nakazywał przestrzeganie, by w wykonaniu półrocznych warunków lotniczych personel latający spełniał równocześnie zadanie ze służbą lotniczą związane tj. by piloci ćwiczyli się w lotach orientacyjnych w strzelaniu; obserwatorowie wykonywali równocześnie zadania połączone z foto,*

---

<sup>16</sup> Ibidem, s. 106.

<sup>17</sup> Byli to: chor. pil. Józef Ryba, por. pil. Antoni Bartkowiak oraz starszy mechanik Wiktor Górski. *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, red. M. Romeyko, Warszawa 1933, s. 324; J. Meissner, *Wspomnienia pilota. Wiatr w podeszwach*, Kraków – Wrocław 1985, s. 19-20; M. Niestrawski, *Wypadki śmiertelne na samolotach Ansaldo A.300 w Polsce w latach 1922-1925*, [dostęp 24 XI 2018] [https:// www.infolotnicze.pl/2012/05/21/wypadki-smiertelne-na-samolotach-ansaldo-a-300-w-](https://www.infolotnicze.pl/2012/05/21/wypadki-smiertelne-na-samolotach-ansaldo-a-300-w-)

*radio, bombardowaniem i orientacją – w myśl wymienionego rozkazu, zadania personelu latającego w pułku, należało prowadzić w dokładnej ewidencji. Jednak dowódcy pułków nie przestrzegają tych zasad – pod względem wyszkolenia personelu latającego są znaczne niedomagania, dlatego przewiduje na rok 1923 poddawanie personelu latającego egzaminowi teoretycznemu, który stanowić będzie równocześnie dalszy warunek uzupełniający pkt. 146 § 2. Dz. Rozk. Wojsk. 9/22. dla uzyskania prawa pobierania dodatku lotniczego* <sup>16</sup>.

Niestety, samolotów potrzebnych do utrzymania poziomu wyszkolenia po prostu brakowało. W tej sytuacji dostawy nowych samolotów dla polskiego lotnictwa były koniecznością. Podstawowym odbiorcom dostarczonych półtora rok po ustalonym wstępnie terminie samolotów stały się eskadry treningowe, min., w krakowskim 2 Pułku Lotniczym <sup>17</sup>. Świadczyło to dobitnie o dużym zapotrzebowaniu na wywiadowcze Ansaldo i myśliwskie Balile. Swoje spotkania z samolotami Ansaldo tak wspominał Adam Kurowski, we wrześniu 1939 r. oficer lotnictwa Armii „Poznań”:

*Już w pierwszych dniach pobytu w pułku zapoznałem się bliżej z tą „sympatyczną” maszyną. W eskadrze treningowej „starzy” piloci odbywali loty ćwiczebne na polskich Ansaldo-300. Trzeba sobie uprzytomnić, że dla nich to był jednak przeskok od silnika 220 do 300 KM. Samolot nie był właściwie trudny w pilotowaniu, lecz większa niż dotychczas, przy pełnych obrotach silnika, prędkość stwarzała*

---

polsce-1922-1925/.

<sup>16</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, L.dz.7386/22.Z.P.

<sup>17</sup> A. Kurowski, *Kraksy i wzloty. Wspomnienia lotnika*, Warszawa 1965, s. 16-17.

*nowe trudności. Pilot musiał mieć lepszy refleks, w większym niż dotąd stopniu rozwiniętą umiejętność szybkiego podejmowania decyzji. Przy zawodzącym zbyt często silniku i złych właściwościach szybowania płatowca (ten „ciąg ku ziemi”!) na kraksę nie trzeba było długo czekać.*

*Któregoś dnia zawędrowałem na start, szukając okazji do polatania, gdyż w mojej eskadrze tego dnia odbywał się techniczny przegląd samolotów. Dowódca eskadry treningowej chętnie zezwalał na lot przygodnych obserwatorów z ćwiczącymi pilotami, jeśli oni już jako tako opanowali nową maszynę. Tym razem na start wykołował Florek Wołoszanowski, o którym już pisałem. Na Ansaldo-300 odbywał drugi czy trzeci lot. Była to prawdopodobnie w jego pojęciu maszyna-smok.*

*Wsiadłem do kabiny obserwatora z całym spokojem – miało się wtedy zaufanie do każdego pilota. Zapiąłem pasy, choć były nieco za luźne. Florek włączył „pełny gaz”. Start tego dnia odbywał się w kierunku Czyżyn. Za obrębem lotniska mieliśmy przed sobą zaorane pole, lekko wznoszące się w lewo. Silnik nie dawał pełnych obrotów i doświadczony pilot powinien od razu zaniechać startu. Ale Florek był uparty i gnał*

*przed siebie, a gdy lotnisko się skończyło, poderwał maszynę. Prędkość była jednak zbyt mała, żeby przeciągnąć ponad wzniesieniem i ziemia z lewej strony zaczęła gwałtownie się przybliżać. Na szczęście w ostatniej chwili Florek wyłączył zapłon, ale kraksa była nieunikniona. Podwozie przy dużej prędkości uderzyło w ziemię i samolot przekościłkował na plecy. Florka wyrzuciło na zaorany grunt, ja zaś zawisłem na pasach, też poza kabiną, i przez dobrą chwilę nie mogłem odpiąć klamry. Wisiałem na wysokości około trzech metrów, bo ster kierunkowy oparł się o wzniesienie, i mocując się z zamkiem, wierzgałem nogami. Wreszcie klamra na brzuchu ustąpiła i zleciałem jak kot na cztery kończyny. Nadbiegli ludzie. Florek trochę rozbił się, ale miał wszystkie całe kości. Tak więc skończyło się tylko na strachu. Wisząc na pasach nie wiedziałem przecież, czy zapłon jest wyłączony, a benzyna ciurkiem się latala.*

*Pamiętam też wypadek, który zdarzył się latem 1924 r. Pułk otrzymał rozkaz wysłania dwu samolotów na ćwiczenia dywizji piechoty w rejonie Tarnopola i Stanisławowa. Dowódca pułku, znając możliwości samolotów Ansaldo-300, wysłał aż pięć samolotów i nie pomylił się: dwa wylądowały przymusowo na trasie Kraków – Lwów i jeden podczas przelotu ze Lwowa do Stanisławowa. Dwa pozostałe wzięły udział w ćwiczeniach. Należałem do załogi jednego z samolotów pechowych. Silnik nasz stanął nagle nad lasem w rejonie Łańcuta. Mimo iż z powodu niskich chmur lecieliśmy na wysokości zaledwie 200 metrów, pilot, plutonowy Jan Kopciuch, zdołał posadzić maszynę na małym zagonie przy jakiejś pojedynczej zagrodzie na wyрубie leśnym. O wystartowaniu z tej pułapki nie było mowy. Zresztą silnik nadawał się tylko na szmelc i trzeba było go wybudować. Był to dość typowy dla tych silników wypadek zatarcia się tłoka wskutek braku dopływu oleju i następnie urwanie się korbowodu, który dalej obracając się przebił dziurę w karterze<sup>18</sup>.*

Piloci szybko zauważyli, że loty na włoskich maszynach są bardzo niebezpieczne – np. we wspomnianym 2 Pułku, doszło do katastrofy w wyniku której samolot A-300 spadł na dom mieszkalny. W wypadku zginęła załoga samolotu i właściciel mieszkania, a 7 osób zostało rannych<sup>19</sup>, zaś władze wojskowe wyjaśniły, że winę za „odejście skrzydeł” ponosi pilot, który kilka dni wcześniej wykonując akrobacje na samolocie naruszył konstrukcję dźwigarów skrzydeł, które nie wytrzymały obciążenia. Zrzucanie odpowiedzialności na pilotów nie mogło jednak trwać w nieskończoność, tym bardziej że na wiosnę 1924 r., już w okresie gdy na czele Departamentu IV MSWojsk. stał francuski saper, gen. François Léon Lévêque, doszło do kolejnej serii katastrof. W

---

<sup>18</sup> Ibidem, s. 28-30.

<sup>19</sup> M. Niestrawski, op. cit..

tej sytuacji wojsko zerwało umowy z lubelskimi zakładami i poddało pozostające na wyposażeniu eskadr samoloty kompleksowym testom. Wykazały one, że samoloty wytworzone w Lublinie nie są bynajmniej gorsze od maszyn produkowanych we Włoszech, ale poważne problemy sprawiają silniki Fiat A-12 bis o mocy 300 koni mechanicznych. Część kontrolerów stwierdziła także, że polscy piloci mają zbyt małe kwalifikacje by wykonywać bezpieczne loty na samolotach Ansaldo A-300, które były znacznie bardziej wymagające od używanych wcześniej w jednostkach lotniczych maszyn Breguet XIV.

Pomimo dobrej oceny pracy lubelskich zakładów doszło do odwołania zamówienia, a wkrótce potem gen. Lévêque wydał rozkaz zakazujący wykonywania lotów na samolotach A.300. W sumie na maszynach tego typu zginęło 18 pilotów, liczba wypadków była jednak zdecydowanie większa – znany pisarz lotniczy Janusz Meissner przeżył dwie katastrofy samolotu Ansaldo. Dowództwo lotnictwa mogło wydawać różne zakazy i nakazy, ale problem, który można by określić jako brak odpowiedniego sprzętu lotniczego pozostawał nierozwiązany, co nie wystawiało najlepszej oceny polskim władzom wojskowym.

Dopiero w okresie, gdy na czele lotnictwa wojskowego w Polsce stanął generał Włodzimierz Ostoja – Zagórski, a Polska dokonała zakupu licencji na produkcję samolotów Potez XVA2<sup>20</sup>, w jednostkach liniowych zaczęły pojawiać się duże ilości nowych maszyn. Niestety, rozrzutna gospodarka środkami finansowymi pozostającymi w dyspozycji generała Zagórskiego doprowadziła do zakupienia zbyt dużej ilości samolotów, co przełożyło się na poważne braki w personelu latającym. Największy problem stanowił napływ obserwatorów, w związku z czym, już po przejściu Departamentu Lotnictwa, przez płk. Ludomiła Rayskiego wprowadzono nowe zasady szkolenia kadr lotniczych zgodnie z którymi każdy lotnik przechodził najpierw szkolenie na obserwatora. Wprowadzenie tych zasad doprowadziło do wybuchu protestów wśród uczniów szkoły lotniczej. Zachowanie młodych adeptów nie powinno dziwić, tym bardziej, że „za czasów Zagórskiego” kładziono duży nacisk na przeszkolenie z zakresu pilotażu jak największej ilości oficerów. Po przejściu dowodzenia nad lotnictwem przez Rayskiego zdecydowano się na całkowitą zmianę podejścia:

*Pułkownik Rayski, sam dobry i odważny pilot, wykoncypował nagle, że SPL ma szkolić tylko i wyłącznie obserwatorów. W rezultacie jesienią 1926 roku, i później, w ciągu następnych dwóch lat, wszystko, co żyło, szkoliło się w obserwatorce. Nawet tak zwany kurs dowódców eskadr*

---

<sup>20</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939*, Warszawa 2014, s. 97.

(kapitanowie lotnictwa) w zasadzie przerabiał ten sam materiał, co obserwatorzy<sup>21</sup>.

Nie ulega wątpliwości, że na polityce Zagórskiego najbardziej skorzystały krajowe firmy lotnicze, które podejmowały próby rozpoczęcia własnej produkcji. Niestety, dostawy dla wojska były wówczas zmonopolizowane przez sprzęt francuski. Jediną szansą na zdobycie doświadczeń było więc pozyskanie licencji na produkcję maszyn znad Sekwany. Sztuka ta udała się władzom lubelskich zakładów, które w latach dwudziestych zajmowały się głównie produkcją licencyjną francuskich samolotów liniowych Potez. Sprzęt ten na długo zagościł w polskich eskadrach. Niektóre jednostki korzystały z samolotów tego typu jeszcze podczas kampanii wrześniowej<sup>22</sup>.

<b>Tab. 1 Samoloty produkowane na francuskiej licencji w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie*</b>				
Typ	Lata produkcji	Wielkość produkcji	Cena jednego samolotu	Uwagi
Potez XVA2	1924-1927	100 szt.	41760 zł	
Potez XXV A2/ B2	1927-1932	150 szt.	134292 zł	Firma otrzymała dwa zamówienia

\* A. Morgała, op. cit., s. 97-113.

Oprócz bieżącej produkcji lubelskie zakłady zajmowały się także przeprowadzaniem remontów samolotów Potez XVA2 znajdujących się na wyposażeniu polskiego lotnictwa. Niestety, lubelska fabryka mogła całkowicie odpowiadać tylko za remonty silników oraz ich montaż w kadłubach samolotów. Sytuacja była znacznie bardziej skomplikowana w sytuacji, gdy podczas remontu fabrycznego w Lublinie konieczne było przeprowadzenie napraw poszycia kadłubów i skrzydeł. Wówczas, należało oczekiwać na dostarczenie przez wojsko potrzebnego do tego celu płótna, którego wytwarzaniem zajmowały sprzedane Francuzom Żyrardowskie Zakłady Lniarskie wchodzące w skład konsorcjum Marcela Boussaca<sup>23</sup>. Firma nie wyraziła zgody na dostawy poszycia dla poszczególnych fabryk i kierowała je najpierw do Departamentu Lotnictwa. Z tego powodu doszło do poważnej zwłoki w dostarczeniu wojsku poszczególnych samolotów remontowanych w lubelskich

<sup>21</sup> J. Kędziński, *Z kabiny obserwatora*, Warszawa 1975, s. 33.

<sup>22</sup> Najlepszym przykładem może być Czechosłowacka Eskadra Rozpoznawcza. J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa 1991, s. 490-491.

<sup>23</sup> *Historia żyrdowskiej fabryki wyrobów lniarskich*, [dostęp 23 XI 2018]  
<https://www.muzeumlniarnstwa.pl/menu/>.

zakładach. Najdłużej, przeciągnął się remont Poteza XVA2 z numerem 40-122, który „zalegał” w Lublinie aż 81 dni <sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.129, k. 11.

Wydaje się jednak, że problemy z realizacją remontów nie wpłynęły negatywnie na postrzeganie lubelskiej firmy przez przedstawicieli wojska, którzy w kolejnych latach chętnie składali zamówienia na nowe konstrukcje w firmie „Plage i Laśkiewicz”. Nie ulega również wątpliwości, że zakłady te po klęsce koncepcji stworzenia połączonego polsko – francuskiego konsorcjum dostarczającego samoloty wojskowe, stały się najważniejszym producentem samolotów w Polsce, przynajmniej do czasu powstania Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych i Państwowych Zakładów Lotniczych.

<b>Tab. 2 Opóźnienia w remoncie samolotów Potez XVA2 w Zakładach Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz*</b>					
Lp.	Numer płatowca	Numer francuski	Długość zwłoki (w dniach)	Jednostki korzystające z samolotu	Remonty w ZM P&L
1.	40-20	-	62	4 PL	10 VI 1927
2.	40-110	-	58	5 PL	10 VI 1927
3.	40-27	279	18	3 PL 5 PL	10 VII 1926, 10 VI 1927
4.	40-106	-	28	3 PL, 2 PL, 6 PL/ park –	12 VII 1926
5.	40-104	-	26	1 PL do CWL, LSSiB, CWOL/ park	10 VI 1927**
6.	40-221	-	83	6 PL/62 EL, CWOL/Esk. Szk. Nr 1	b.d.
7.	40-235		79	CSPPL, CWOL	b.d.
8.	40-358		81	3 PL rezerwa	b.d.
9.	40-49	-	56	1 PL 11 EL, 6 PL, 4 PL/42 EL, 6 PL park, CWOL/ OSL	10 VI 1927
10.	40-161	-	64	6 PL 1 VII 1927-31 I 1929, CWOL/OLS 30 IX 1929-18 I 1933 – kasacja	b.d.

11.	40-158	-	51	<i>CSPPPL w Bydgoszczy 1 VII 1927, 24 XI 1928 rozbity na Ławicy do kasacji</i>	b.d.
12.	40-162	-	64	<i>3 PL/skład – rezerwa Dep. Lot. 1 VI 1927-31 XII 1928</i>	b.d.
13.	40-240	-	48	<i>3 PL 7 VII 1929, 4PL/ET 14 V 1927-31 I 1929, 3 PL/43 EL 20 VII 1929, 3 PL/ET 3 IV 1934</i>	b.d.
14.	40-35	287	63	<i>3 PL (składnica), 4 PL do 14 V 1927, 6 PL/63 ET do 31 XII 1928, 5 PL 5 I-31 V 1929</i>	5 VII 1926
15.	40-93	-	64	<i>2 PL, 14 V 1927 4 PL, 5 PL 3 XI 1928-31 V 1929, CWPL Bydgoszcz do 14 X 1931</i>	1 IV 1927
16.	40-351	-	47	<i>2 PL 1 IV 1927, 6 PL/61 EL 3 XI 1928-31 I 1929</i>	b.d.
17.	40-108	-	54	<i>4 PL, LSSiB/ET 12 II 1929-1 IX 1933</i>	31 VII 1926***
18.	40-84	-	57	<i>6 PL 62 i 63 EL, 1 VIII 1927-30 IV 1929</i>	10 VI 1927

\* Opracowanie własne na podstawie: A. Morgała, Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939, Warszawa 2011, s. 424-433; WBH, CAW, sygn. I.300.38.129, k. 11-12.



\*\* Część opracowań podaje, że remont trwał od 10 VI 1927 do 12 XII 1927 r. A. Morgała, op. cit., s. 427.

\*\*\* Według A. Morgały remont od 31 VII 1926 do 14 V 1927 r. Ibidem.

Co ciekawe w lubelskich zakładach produkowano min., przystosowane do wykonywania zadań myśliwców nocnych Potezy XXV. Samoloty przystosowane do roli myśliwców nocnych były tańsze o około 3 tys. złotych od standardowych samolotów, zaprojektowanych jako maszyny liniowe, zdolne do przenoszenia niewielkiego ładunku bomb<sup>25</sup>. Myśliwskie Potezy trafiały do 113 Eskadry Myśliwskiej Nocnej działającej w ramach warszawskiego 1 Pułku Lotniczego – była to jedyna eskadra tego typu w polskim lotnictwie wojskowym. Prześledzenie losów 113 EMN jest jednak dość problematyczne.

W 1934 r. zapadła decyzja o powołaniu do życia nowej jednostki dziennego lotnictwa myśliwskiego – IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego, złożonego ze 113 i 114 Eskadry Myśliwskiej<sup>26</sup>. W tej sytuacji władze 1 Pułku i Dowództwa Lotnictwa zadecydowały o przekształceniu 113 EMN w jednostkę zapasową wyposażoną w Potezy XXV<sup>27</sup>. Niestety, w grudniu 1938 r. doszło do likwidacji jednostki, która nie zdołała osiągnąć gotowości operacyjnej<sup>28</sup>. Trzeba przyznać, że decyzja o rozwiązaniu jedynej eskadry nocnych myśliwców z perspektywy czasu wydaje się niezrozumiała. Można jedynie domniemywać, że zdaniem Dowództwa Lotnictwa sprzęt w jaki wyposażona eskadra nie spełniał już wymogów nowoczesnego pola walki, a większe zagrożenie od nocnych nalotów stanowiły dzienne bombardowania. Trudno zresztą oczekiwać, by jedna eskadra, której brakowało nowoczesnego sprzętu, mogła powstrzymać nocne bombowce nieprzyjaciela, które atakowałyby cele w całym kraju. Zresztą jak pokazały doświadczenia kampanii wrześniowej – Niemcy niezbyt chętnie podejmowali naloty po zmroku<sup>29</sup>.

Lubelskie zakłady produkowały jednak nie tylko licencyjne wersje francuskich samolotów. Począwszy od 1927 r. pracę w firmie rozpoczął inż. Jerzy Rudlicki, który zorganizował biuro studiów i objął stanowisko naczelnego konstruktora działu lotniczego. Wcześniejszy życiorys Rudlickiego jest równie bogaty, jednakże poza nielicznymi artykułami wciąż pozostaje on postacią nieznaną szerszemu ogółowi, a szkoda, gdyż był on jednym z ludzi, którzy zasłużyli się nie tylko w historii polskiego, ale także amerykańskiego lotnictwa wojskowego<sup>30</sup>. Przyszły

---

<sup>25</sup> A. Morgała op. cit., s. 113.

<sup>26</sup> Zgodnie z opracowaniem Jerzego Pawlaka, IV/1 Dywizjon Myśliwski został sformowany 30 wrze-

konstruktor lotniczy po raz pierwszy wzniósł się w powietrze 3 marca 1909 r. w wieku 16 lat, na pokładzie samodzielnie zbudowanego szybowca. Ogółem w latach 1909-1910 Rudlicki zbudował 10 szybowców. Pierwszy samolot został zbudowany przez Rudlickiego w 1914 r. i oblatany w następnym roku przez rosyjskiego oficera z odeskiego Wojennego Batalionu Morskiego. Niestety, samolot został uszkodzony w czasie gdy jego

---

śnia 1933 r. na podstawie rozkazu dziennego 1 Pułku Lotniczego z dn. 30 IX 1933 r. Informacji na ten temat próżno jednak szukać we wspomnianym rozkazie dziennym, który powołuje do życia z dniem 1 X 1933 114 Eskadrę Myśliwską. Wojskowe Biuro Historyczne (dalej WBH), sygn. I.323.1.9, k. 242; J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989, s. 82.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ta wersja podawana za pracę J. Pwalaka nie znajduje jednak potwierdzenia w dokumentacji archiwalnej. Wydaje się, że ostatnim dowódcą „nocnej” eskadry był Władysław Prochazka sportretowany przez Witolda Urbanowicza w licznych książkach wspomnieniowych. Co ciekawe w części dostępnych, np. w Internecie, opracowań Prochazka jest przedstawiany jako dowódca 113 EMN od dnia 1 X 1933 r. co potwierdza *Rozkaz dzienny nr. 220 z 30 IX 1933 r.* w którym por. Prochazka jest wymieniony jako „pełniący obowiązki dowódcy 113 Eskadry”. Wcześniej Prochazka pełnił funkcję oficera taktycznego w 13 Eskadrze. WBH, sygn. I.323.1.9, k. 62, 242.

<sup>29</sup> Np. tylko w dniu 1 IX 1939 niemiecka Luftflotte 1 rozpoczęła działania bojowe o godzinie 6.00 nalotem na Puck, a zakończyła przeprowadzonym o 17.15 bombardowaniem Torunia. Praktykę nie wykonywania lotów po zmroku praktykowano także w kolejnych dniach. M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Cz.II Kampflieger*, Gdynia 2005, s. 4-5.

<sup>30</sup> Inż. Jerzy Rudlicki wyemigrował do USA, gdzie podczas wojny brał udział w pracach nad modernizacją wyrzutnika bombowego montowanego w samolotach B-17 Flying Fortress. Brał również udział w pracach na przeróbkami komory bombowej samolotu B-26 Marauder, uznawanego za jeden z najlepszych średnich bombowców używanych przez lotnictwo amerykańskie. *Rudlicki Jerzy Stanisław*, [dostęp 2 XI 2018], <http://www.samolotypolskie.pl/samoloty/2543/126/Rudlicki-Jerzy-Stanislaw>.

konstruktor odbywał służbę wojskową. Rudlicki rozpoczął służbę w armii carskiej od ukończenia odeskiej szkoły oficerskiej, następnie w maju 1915 r. skierowano go na Front Południowo – Zachodni, gdzie przydzielono go do eskadry lotniczej podporządkowanej dowództwu 8 Korpusu. Rudlicki pełnił tam funkcję obserwatora i najczęściej wykonywał loty z dowódcą eskadry, nieznanym z imienia kapitanem Olejnikiem <sup>27</sup>. Za służbę na froncie w rejonie Dubna Polak został odznaczony Krzyżem św. Włodzimierza z Mieczami, a następnie odkomenderowany do szkoły pilotażu w Symferopolu na Krymie. Do macierzystej jednostki Rudlicki powrócił już jako pilot. Podczas walk w rejonie Tarnopola, Rudlicki został dwukrotnie zestrzelony, zdołał jednak wylądować na pasie ziemi niczyjej i powrócić do własnych oddziałów. 25 listopada 1917 r. wstąpił do I Korpusu Polskiego dowodzonego przez generała Józefa Dowbór – Muśnickiego, a na

---

<sup>27</sup> Ibidem.

początku 1918 r. wyjechał do Francji gdzie wstąpił do „Błękitnej Armii”. Na początku 1919 r. wyruszył do Polski na pokładzie krążownika HMS Chaonia, niestety jego okręt zatonął w pobliżu Cieśniny Messyńskiej – Rudlickiemu udało się uniknąć śmierci w odmętach Morza Śródziemnego, jednakże wyjazd do Galicji trzeba było odłożyć do 25 lutego, gdy Polaka włączono w skład pierwszej międzynarodowej misji wojskowej, która dotarła do Polski. Rudlicki powrócił do Polski na stałe dopiero w maju, wraz z resztą sztabu Armii gen. Hallera. We wrześniu 1919 r. Rudlicki objął stanowisko dowódcy 16 Eskadry Wywiadowczej, w której szeregach wziął udział w wyprawie kijowskiej, walkach z bolszewikami pod Warszawą, ofensywie na Grodno i działaniach prowadzonych przez gen. Żeligowskiego. Po zakończeniu wojny, w latach 1921-1922 przyszedł konstruktor wyjechał do Francji, gdzie podjął studia na Ecole Superiere de l’Aeronautique. Jako student Rudlicki zyskał sobie uznanie profesorów, co przełożyło się na ukończenie studiów na prestiżowej uczelni z najwyższym odznaczeniem<sup>28</sup>. Następnie Rudlicki pracował w Polskiej Misji Zakupów Wojskowych w Paryżu. Pobyt na obczyźnie zakończył się w 1925 r. Kolejnym ważnym etapem w życiu Rudlickiego, był krótki okres pracy w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa jako szef działu doświadczalnego<sup>29</sup>.

### U źródeł „Pasikonika”

W 1927 r. Rudlicki zdecydował się na podjęcie pracy w lubelskich zakładach E. Plage i T. Laśkiewicz, które dotychczas produkowały tylko maszyny licencyjne. Już wkrótce sytuacja ta miała ulec zmianie. Pierwszy projekt samolotu opracowanego przez nowego pracownika lubelskich zakładów powstał w Lublinie

R. VIII. Według inżyniera nowy samolot miał być samolotem liniowym, charakteryzującym się lepszym zasięgiem i udźwigiem niż używane do tej pory Potezy i Breguety. Propozycja złożona przez władze Zakładów została przyjęta przez polskie władze wojskowe, które zleciły budowę trzech prototypów przeznaczonych do prób. Samoloty zostały wyposażone w silniki Lorraine-Dietrich i Farman. Zespół stworzony przez Rudlickiego składał się wówczas z kilku techników, który później

---

<sup>28</sup> W. Czajka, *Jerzy Rudlicki, konstruktor zapomniany?*, „Annales Universitatis Mariae Curie-Skłodowska Lublin – Polonia. Sectio F, Historia”, vol. LX 2005, s. 373.

<sup>29</sup> Ibidem.

uzyskali tytuły inżynierów i wydatnie przyczynili się do rozwoju polskiego lotnictwa wojskowego <sup>30</sup>.

Niestety, nowy samolot nie spotkał się ze zbyt ciepłym przyjęciem ze strony wojska, które uznało, że maszyna jest znacznie trudniejsza w pilotażu od wykorzystywanych w jednostkach liniowych samolotów Potez XXVb2 (produkowanych w Zakładach Plage i Laśkiewicz), Breguet XIXB2. Pewnym pocieszeniem dla konstruktora był fakt, że równie niechętnie władze wojskowe podeszły do, opracowanego przez Centralne Warsztaty Lotnicze, samolotu CWL WZX, który również nie zastąpił francuskiej konstrukcji pozostających na wyposażeniu polskiego wojska. Już podczas oblotu prototypu okazało się, że montaż francuskiego silnika lotniczego Farman był poważnym błędem, który negatywnie odbił się na osiągnięciach samolotu. W tej sytuacji zespół Rudlickiego sięgnął po nową jednostkę napędową, LD-18Kd <sup>31</sup>.

<b>Tab. 3 Porównanie danych technicznych samolotów Lublin R.VIII, CWL WZ-X i Potez XXVb2 i Breguet XIXB2</b>					
	Jednostka miary	Lublin R.VIII	CWL WZ-X	Potez XXVb2*	Breguet XIXB2
Rozpiętość	m	17,0	11,31	14,2	14,83
Długość	m	11,12	8,21	9,2	9,51
Wysokość	m	4,5	3,07	3,5	3,39
Powierzchnia nośna	m <sup>2</sup>	76,4	33,18	51,4	49,00
Masa własna	Kg	2457	1246	1478	1424
Masa użyteczna	Kg	1043-1843	669	720	805
Masa całkowita	Kg	3500-4300	1915	2198	2229
Prędkość maksymalna	Km/h	225	205	193	213,5
Pułap praktyczny	m	5770	6325	4300	6000
Prędkość wznoszenia	m/s	5,25	5,5	3,3	b.d.
Zasięg	km	600-1720	800	b.d.	530
Rozbieg	m	60	b.d.	b.d.	126

<sup>30</sup> Byli to min., Jerzy Dąbrowski, Janusz Lange, Antoni Uszacki i Marian Bartolewski. Jerzy Dąbrowski brał udział w pracach nad budową samolotu bombowego PZL.37 Łoś, a po wojnie wyemigrował do USA, gdzie pracował min., nad kabiną bombowca B-58 Hustler i kabiną promu kosmicznego Gemini. Kariera Mariana Bartolewskiego jest nieco pasjonująca, gdyż jego działalność ograniczyła się do opracowania projektów kilku samolotów sportowych (LKL-2, LKL-3, LKL-4 i LKL-5). Janusz Lange również brał udział w pracach nad samolotami sportowymi tworzonymi przez Bartolewskiego (LKL-4 i LKL-5), ale oprócz tego pracował również nad opracowaniem samolotu sanitarnego LWS-2. A. Morgała, op. cit., s. 123.

<sup>31</sup> Ibidem.

Dobieg	m	80	b.d.	b.d.	114
--------	---	----	------	------	-----

\* Dane dla samolotu produkowanego przez ZM Pl&L, typ III, przeznaczony do rozpoznania bojowego.

Tym co odróżniało samolot Rudlickiego od innych maszyn było zastosowanie amortyzatorów olejowo powietrznych, wygięte łukowo środkowe golenie pracujące sprężysto, oraz stworzenie całkowicie zakrytej komory bombowej umieszczonej w kadłubie maszyny. Usprawnienia te wprowadzono w drugim prototypie. Maszyna wkrótce po pierwszych testach została wykorzystana przez mjr. pil. inż. Wacława Makowskiego<sup>32</sup> i por. Wiktora Szandrowskiego z Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa. Obaj lotnicy uczestniczyli w odbywającym się między 2, a 12 sierpnia 1928 r. II Locie Okrężnym Małej Ententy i Polski wokół Bałkanów. Podczas zawodów samolot bez większych trudności pokonał trasę liczącą ponad 3 tys. kilometrów. Był to niewątpliwy sukces konstrukcji Rudlickiego, tym bardziej, że Makowski i Szandrowski zajęli najlepsze miejsce spośród wszystkich polskich załóg. W tej sytuacji nie powinno dziwić, że wkrótce potem samolot, pilotowany przez por. pil. Franciszka Żwirkę wziął udział w kolejnych zawodach, tym razem w Bukareszcie i Belgradzie w dniach 26-30 listopada 1928 r.

Po zakończeniu kolejnych zawodów polskie władze wojskowe uznały, że warto złożyć zamówienie na serię próbną złożoną z czterech samolotów, które zamierzano wykorzystać podczas IV LMEiP<sup>33</sup>. Pewnym problemem okazał się pierwszy lot seryjnego Lublina R.VIIa, wykonany w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa przez Kazimierza Kazimierzuka i st. sierż. Kazimierza Sey'a. W trakcie lotu doszło do wybuchu pod osłoną silnika – ze względu na niski pułap (ok. 80 m w chwili wypadku), pilot był zmuszony do lądowania w przygodnym terenie, na szczęście obyło się bez ofiar w ludziach, zaś pechowy samolot spłonął. Pomimo tego samoloty Rudlickiego wzięły

<sup>32</sup> Wacław Makowski – ur. 30 X 1897 w Jelcu, w Rosji, zm. 11 VI 1986 w Manchester, w USA. Pułkownik pilot, wojska polskiego, inżynier, dyrektor Polskich Linii Lotniczych LOT, pierwszy lotnik wojskowy wyszkolony w Polsce po odzyskaniu niepodległości, w trakcie II Wojny Światowej pierwszy dowódca 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”. Po wojnie pozostał na emigracji. Zamieszkał w Nottingham, gdzie zajął się wytwarzaniem wyrobów ze srebra oraz hodowlą pieczarek. W 1951 r. objął stanowisko doradcy technicznego ds. lotnictwa przy ONZ. Przez 14 lat działał jako ekspert przy ICAO – Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w Iranie, Nepalu, Tunezji, Maroku, Mali, Górnej Wolcie, Mauretanii, Gwinei i Afganistanie. Po przejściu na emeryturę w 1965 r. osiedlił się w Kanadzie. M. Niestrawski, *Makowski Wacław*, [dostęp 24 XI 2018] <https://www.infolotnicze.pl/2013/09/13/waclaw-makowski/>.

<sup>33</sup> A. Morgała op. cit., s. 124.

udział, w zorganizowanym w sierpniu 1930 r., LMEiP gdzie zajęły odpowiednio 7 i 9 miej-

sce na 13 załóg, które ukończyły zawody. Cieniem na występie lubelskich samolotów w zawodach położyła się śmierć por. obs. Walentego Azarowicza <sup>34</sup> w dniu 27 sierpnia 1930 r. Azarowicz startował na samolocie z numerem fabrycznym 5, który na czas zawodów otrzymał numer startowy „22”. W tej sytuacji trudno mówić o sukcesie, ale okazało się, że samoloty Rudlickiego spisują się całkiem nieźle. Jesienią 1930 r. samoloty w liczbie trzech przekazano wojsku, a pierwszy prototyp pozostawiono władzom lubelskich zakładów. Niestety, przy tej okazji wyszło na jaw, że francuskie silniki są nieco przereklamowane i często się psują, a co gorsza samoloty ze względu na usterki i zużycie jednostek napędowych nie są w stanie rozwijać zakładanych osiągnięć. Co gorsza, na przydzielone Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa poskarżył się ówczesny szef tej instytucji, płk. dypl. obs. Stanisław Ujejski, który zameldował Szefowi Departamentu Lotnictwa, że samoloty produkowane przez Rudlickiego są droższe w eksploatacji i wymagają bardziej doświadczonej obsługi niż ma to miejsce w przypadku używanych dotychczas Potezów XXV. W tej sytuacji władze polskiego lotnictwa zdecydowały o przesunięciu wszystkich pozostających w dyspozycji wojska samolotów do Centralnej Składnicy Lotniczej w Dębnie, gdzie pozostawały w rezerwie Departamentu Aeronautyki. Sprawa samolotów Lublin R.VIIIa powróciła po kilku latach, gdy samoloty te poddano drobnym remontom i przebudowano na wodnosamoloty. Następnie wszystkie trzy maszyny przydzielono do Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku, który otrzymał pierwszą dostawę w 1933 r.

Można wyróżnić dwa rodzaje samolotów tego typu służących w Pucku – pierwszy, mniej liczny stanowił reprezentowany przez jedną maszynę wodnosamolot Lublin R.VIII bis nr. 801 uzbrojony w jeden stały, strzelający przez śmigło, karabin maszynowy Vickers kal. 7,7 mm i dwa sprzężone ruchome km-y Lewis kal. 7,7 mm na obrotnicy Scarff. Oprócz broni maszynowej samolot mógł zabrać jeszcze 300 kg bomb, zawieszonych na zamontowanym pod kadłubem wyrzutniku <sup>35</sup>. Samolot ten został zbudowany w oparciu o drugi prototyp (noszący oznaczenie Lublin R.VIII/2 <sup>36</sup>).

---

<sup>34</sup> Walenty Azarewicz – ur. 21 I 1901 w Moskwie, zm. 27 VIII 1930 pod Krasnobrodem, w katastrofie lotniczej. Oficer 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, do Polski wrócił w 1921 r. Od 1923 r. związany z lotnictwem, początkowo służył w 1 PL, następnie w sierpniu 1925 r. przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu. Po ukończeniu szkoły z 1 lokatą skierowany do 4 PL w Toruniu. W 1928 awansowany do stopnia porucznika. K. Rydołowski, *Sylwetki lotników: Walenty Azarewicz*, [dostęp 24 XI 2018] <https://dlapilota.pl/wiadomosci/konrad-rydolowski/sylwetki-lotnikow-walenty-azarewicz>.

<sup>35</sup> A. Morgała, *Samoloty w polskim lotnictwie morskim*, Warszawa 1985, s. 144-145.

<sup>36</sup> Idem, *Samoloty wojskowe....*, s. 456.

Dwa pozostałe samoloty weszły do służby pod nazwą Lublin R.VIII ter i wyróżniały się innym silnikiem. W przypadku „terów” była to rzędowa jednostka napędowa Hispano Suiza 12Lb o mocy 650/760 KM z reduktorem. Do tej jednostki napędowej zastosowano śmigło metalowe Chauviere o stałym skoku. Tym co na pierwszy rzut oka odróżniało samoloty z numerami 802 i 803 była odsłonięta piasta śmigła, dla odróżnienia od Lublina R.VIII bis, w którym piasta była zasłonięta stożkowym kołpakiem, a na bokach osłony silnika umieszczono duże chłodnice wody<sup>37</sup>.

Wprawdzie w przypadku samolotów Lublin R.VIII trudno mówić o sukcesie, ale trzeba jasno stwierdzić, że pierwsze drogi zostały przetarte, a zespół inż. Rudlickiego poczuł się zdecydowanie pewniej. Prawdopodobnie z tego powodu już wkrótce w Lublinie rozpoczęto prace nad zamówionym przez Generalny Inspektorat Sił Zbrojnych samolotem towarzyszącym. Koncepcja lotnictwa towarzyszącego pojawiła się w polskim lotnictwie wojskowym za sprawą marszałka Józefa Piłsudskiego, który po siłowym przejściu władzy w maju 1926 r. przystąpił do reformowania Wojska Polskiego według własnej wizji. Jednym z jej najważniejszych elementów była koncepcja zgodnie z którą zamierzano zaprzestać dalszej rozbudowy lotnictwa, rozpoczętej w okresie gdy na czele Departamentu IV stał gen. Ostoja – Zagórski. Polityka prowadzona przez Zagórskiego polegała na masowej rozbudowie polskiego lotnictwa bez względu na koszty. Doprowadziło to do powstania bardzo wielu eskadr o nie pełnych składach osobowych – brakowało pilotów i sprzętu. Zagórski po przejściu władzy przez obóz sanacyjny został pozbawiony władzy, a jego miejsce zajął płk. Rayski, który brał udział min., w sprowadzeniu do polski samolotów Ansaldo A-300.

Rayski jako jeden z nielicznych lotników będących członkami „familií legionowej” po przejściu władzy przez obóz sanacyjny szybko zrobił karierę. Powody dla których to właśnie on został mianowany nowym dowódcą lotnictwa wydają się dość oczywiste jeśli prześledzi się jego biografię. Jako młody żołnierz Legionów Polski podczas pobytu w szpitalu, gdzie leczył ranę odniesioną na froncie galicyjskim. Jego ojciec miał obywatelstwo tureckie, w związku z czym młodego Ludomiła powołano do wojska tureckiego. Początkowo przyszły dowódca polskiego lotnictwa zamierzał zdezerterować i powrócić do jednostek legionowych, ale jego przełożeni przekonali go, że bardziej opłacalne będzie zdobycie przeszkolenia z zakresu służby w wojskach technicznych, których Austriacy nie zamierzali tworzyć przy Legionach Polskich. Określany czasem pseudonimem „Turek” Rayski przeszedł przeszkolenie obserwatora, a potem pilota w armii tureckiej.

---

<sup>37</sup> Idem, *Samoloty w polskim....*, s. 145.



Doświadczenia te wywarły spory wpływ na jego sposób postrzegania lotnictwa wojskowego. To właśnie za jego czasów przerwano szkolenie pilotów i przejściowo skupiono się na szkoleniu obserwatorów. Następnie dopiero po pewnym czasie powrócono do szkolenia pilotów – wychodząc z założenia, że każdy może być pilotem, ale najważniejszą osobą na pokładzie każdego statku powietrznego pozostaje obserwator.

Nie można również zapominać, że działania podjęte przez Rayskiego po przejściu przez niego Departamentu były ze wszelkich miar słuszne. Doprowadziły nie tylko do unormowania sytuacji w lotnictwie, ale pozwoliły także na zakończenie trwającego już od dłuższego czasu kryzysu, związanego choćby z wprowadzeniem na wyposażenie niesprawdzonych samolotów myśliwskich SPAD 61. Okres rządów Rayskiego charakteryzował się jeszcze jednym – rozpoczęciem na dużą skalę produkcji nowoczesnych samolotów wojskowych w Polsce. Wstępem do rozkręcenia przemysłu lotniczego miało być rozpoczęcie budowy samolotów towarzyszących, które zgodnie z koncepcją polskich władz lotniczych miały odpowiadać za wykonywanie lotów łącznikowych na rzecz dowódców wielkich jednostek piechoty i kawalerii.

Podwaliny pod stworzenie tak zwanego „lotnictwa towarzyszącego” zostały położone podczas spotkania Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych, marszałka Piłsudskiego z inspektorami armii w dniu 13 października 1926 r. Podczas spotkania wykryły się dwa przeciwstawne poglądy na dalszy rozwój polskiego lotnictwa wojskowego. Generał Kazimierz Fabrycy był zwolennikiem koncepcji dalszej rozbudowy polskiego lotnictwa, co znalazło wyraz w wygłoszonym przez niego referacie. Głos II wiceministra spraw wojskowych został poparty przez ówczesnego gen. dywizji Edwarda Rydza – Śmigłego, który posunął się nawet do stwierdzenia, że przedstawiony projekt uważa za plan minimum<sup>38</sup>. Innego zdania był Piłsudski, który stwierdził, że w warunkach wojny ruchowej, zasadniczym zadaniem lotnictwa powinno być prowadzenie rozpoznania i utrzymywanie łączności pomiędzy wielkimi jednostkami<sup>39</sup>. Był to jawny powrót do koncepcji wykorzystania lotnictwa, która wytworzyła się podczas wojny polsko – bolszewickiej, dodatkowo ugruntowane podczas manewrów przeprowadzonych latem 1925 r. na Pomorzu i Wołyniu.

Niektórzy historycy wystawiają tym pierwszym w odrodzonej Polsce wielkim manewrom wojskowym dość niechętną ocenę. Hubert Mordawski nazywa je, wprawdzie nie wprost, rekonstrukcją historyczną

---

<sup>38</sup> R. Białkowski, *Kosztowna pomyłka? Geneza lotnictwa towarzyszącego w Polsce*, „Lotnictwo. Magazyn miłośników lotnictwa wojskowego, cywilnego i kosmonautyki”, nr. 2-3/2011, s. 84.

<sup>39</sup> *Ibidem*, s. 85.

na dużą skalę<sup>40</sup>. W ich trakcie działania lotnictwa polegały głównie na wykonaniu przelotów rozpoznawczych. Samoloty działały pojedynczo nie dochodziło do żadnych walk powietrznych, czy choćby prób eskortowania własnych samolotów rozpoznawczych przez myśliwce. Manewry miały jednak także dobre strony:

*Po raz pierwszy od czasu zakończenia wojny polsko – sowieckiej kilku starszych oficerów lotnictwa musiało rozwiązywać problemy operacyjne. Ponadto udział w manewrach odsłonił braki w łączności, wyposażeniu samolotów i problemy związane ze źle zorganizowanymi i działającymi służbami zaopatrzenia. W dodatku zapoczątkowano wówczas prowadzeni studiów teoretycznych dotyczących zagadnień taktycznych i operacyjnych<sup>41</sup>.*

To właśnie w oparciu o doświadczenia wyniesione z organizowanych do tej pory co roku „ćwiczeń międzydywizyjnych<sup>42</sup>”, stworzono opracowane pod koniec 1926 r. „Wytyczne dla organizacji lotnictwa na rok 1927”. Zgodnie z tym dokumentem istniejące do tej pory eskadry liniowe i myśliwskie „lotnictwo obecnie posiadanych typów” miało być utrzymane na dotychczasowym poziomie i doprowadzona do stanu etatowego 10 samolotów na eskadrę. Nowością było utworzenie lotnictwa lekkiego dla utrzymania łączności i bliskiego wywiadu, który miał obejmować odległość do 70 km, przy czym zasięg radiostacji montowanych na nowych samolotach miał wynosić 35 km<sup>43</sup>. Co zupełnie zrozumiałe od samolotów lekkich oczekiwano zupełnie innych parametrów niż miało to miejsce w przypadku maszyn liniowych. Według pierwszych specyfikacji technicznych władze wojskowe zakładały np., że silniki samolotów liniowych będą miały moc rzędu 450 KM, podczas gdy samoloty pozostające na wyposażeniu eskadr towarzyszących tylko 150 KM. Według wstępnych ustaleń samoloty przekazywane eskadrom towarzyszącym miały nie potrzebować żadnych hangarów, i lądować w przygodnym terenie, na polach wielkości 100 x 100 m<sup>44</sup>.

Obecnie część autorów zdecydowanie krytykuje podobne kierunki rozwoju polskiego lotnictwa, trzeba jednak zaznaczyć, że rodzina samolotów „towarzyszących” do których zaliczały się: PWS-5t2, Lublina R.X, PZL Ł-2, PWS-6, Lublin R.XIII, RWD-14 Czapla (LWS Czapla) i LWS-4 Mewa, miała swoje odpowiedniki w innych siłach powietrznych. Np. w niemieckiej Luftwaffe na dużą skalę

---

<sup>40</sup> H. Mordawski, op. cit., s. 93-98.

<sup>41</sup> Ibidem, s. 99.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> R. Białkowski, op. cit., s. 85.

<sup>44</sup> Ibidem.

wykorzystywano samoloty Fiesler Fi 156 Storch, w lotnictwie sowieckim dużym powodzeniem cieszyły się posiadające podobne właściwości do polskich samolotów łącznikowych U-2VS i R-5. Identyczną rolę w brytyjskim RAF odgrywał, pod wieloma względami zbliżony do produkowanych w Lublinie Mew, Westland Lysander. Amerykanie też korzystali z samolotów, które z powodzeniem trafiłyby na wyposażenie polskich eskadr towarzyszących – najlepszym przykładem są lekkie samoloty Piper L4A.

Ze wszystkich wymienionych w tym miejscu zagranicznych konstrukcji na największą uwagę zasługuje, niewątpliwie bardzo udany U-2VS, który po 1944 r. był produkowany pod nazwą Po-2 od nazwiska konstruktora Nikołaja Polikarpowa. Samoloty tego typu znalazły się min., na wyposażeniu 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, który chyba jako jedyna jednostka bojowa w polskim lotnictwie nie odnotował żadnej straty w ludziach podczas działań wojennych obejmujących zrzuty z zaopatrzeniem dla Powstania Warszawskiego, udział w ofensywie styczniowej w 1945 r., walki na Pomorzu i szturm Berlina <sup>45</sup>. Samoloty te pełniły funkcję latających taksówek dla oficerów, odpowiadały także za prowadzenie rozpoznania dla jednostek artylerii, prowadziły nocne naloty na stanowiska nieprzyjacielskie, odgrywały również niepoślednią rolę w szkoleniu nowych kadr lotniczych.

Tym co zadecydowało o tym, że powolny dwupłatowiec przetrwał w jednostkach pierwszej linii aż do końca II Wojny Światowej, były sposoby jego wykorzystania. Loty wykonywano głównie w sprzyjających warunkach. Niestety tego samego nie można było powiedzieć o jednostkach polskiego lotnictwa towarzyszącego, które przystąpiły do walki na sprzęcie przestarzałym, słabo uzbrojonym w warunkach gdy na polskim niebie praktycznie dominowały samoloty niemieckiej Luftwaffe. Pomimo tego, jak wskazują na to wspomnienia szefa sztabu lotnictwa Armii „Poznań”, Adama Kurowskiego, można było uniknąć niepotrzebnych strat wśród załóg wykonujących zadania bojowe.

Ustalenia, które zapadły podczas wspomnianej wcześniej narady doprowadziły do ogłoszenia konkursu na samolot towarzyszący dla wojska polskiego. Władze wojskowe, oczekiwały że wprowadzenie samolotów tego typu do służby rozwiąże wszystkie problemy polskiego lotnictwa wojskowego, do których zaliczano: brak odpowiednich środków łączności, brak wyszkolonego personelu, trudności z hangarowaniem, przeprowadzaniem remontów i napraw. Samolot towarzyszący miał być łatwy w naprawie i obsłudze, a jednocześnie dobrze radzić sobie na polu walki – ze względu na uzbrojenie pokładowe, które przynajmniej w teorii powinno pozwolić mu na

---

<sup>45</sup> M. Monis, *Historia 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”*, Warszawa 1956, s. 6-7.

odparcie ataków nieprzyjaciela. Maszyny tego typu miały zresztą działać na bliskim zapleczu nieprzyjaciela wskazując cele dla artylerii i dostarczając dowódcom brygad kawalerii i dywizji piechoty informacji o ruchach wojsk nieprzyjaciela.

Zadania te miały wykonywać samoloty specjalnie zaprojektowane do tego celu. Początkowo władze wojskowe przewidywały wykorzystanie istniejących już samolotów takich jak: PWS-3, Avia Bh-11 czy amerykański Yackey 1927. Samoloty te jednak nie spełniły wymogów stawianych przez Departament Lotnictwa. W tej sytuacji polskie władze zdecydowały się na ogłoszenie konkursu. Termin składania zgłoszeń upływał 1 VII 1927. Polskie wytwórnie lotnicze zgłosiły wówczas następujące projekty: PWS-5t2, Lublin R.X i PZL Ł-2. Z całej trójki najbardziej nowoczesną konstrukcją był PZL Ł-2, jednakże za ostatecznego zwycięzcę konkursu uznano samolot Lublin R.X.

W tym miejscu warto, choćby z kronikarskiego obowiązku, odnotować, iż samolot PZL Ł-2 w wersji cywilnej został wykorzystany do organizacji jednego z pierwszych dużych przelotów, pochodzącego z Warty, kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego<sup>46</sup>. W 1931 r. Skarżyński razem z por. Andrzejem Markiewiczem pokonali trasę wokół Afryki. Podczas lotu skorzystali z samolotu PZL Ł-2 noszącego cywilną rejestrację SP-AFA. Dla Skarżyńskiego przelot wokół Afryki był wstępem do pokonania Atlantyku na pokładzie samolotu sportowego RWD-5bis, specjalnie przygotowanego do tego celu, min., poprzez zwiększenie zapasu paliwa.

Rzadko poruszaną przy tej okazji kwestią pozostaje wątek udziału Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w konkursie na samolot towarzyszący. Firma DWL, która dopiero co świętowała swój pierwszy sukces związany z udaną premierą samolotu RWD-2 otrzymała od wojska zamówienie na jego wojskową wersję<sup>47</sup>. Tym co przesądziło o niepowodzeniu maszyny był wzrost masy własnej samolotu spowodowany koniecznością spełnienia postawionego przez wojsko wymogu jakim była możliwość składania skrzydeł do hangarowania<sup>48</sup>. W związku ze zbyt słabymi osiąganymi maszyną nie została uznana przez ITBL za samolot łącznikowy, co doprowadziło do przekazania jej władzom Warszawskiego Aeroklubu Akademickiego. Maszyna otrzymała cywilną rejestrację SP-WAA i przez kilka lat była wykorzystywana podczas różnych zlotów i do szkolenia z zakresu pilotażu. Największy sukces odniósł na niej Tadeusz Halewski, który 24 V 1930 r. zajął 3 miejsce podczas odbywającego się w Brnie zlotu<sup>49</sup>.

---

<sup>46</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), sygn. sygn. 2/474/0/6.12/2430, k. 6.

<sup>47</sup> A. Glass, *Lublin R.XIII*, Warszawa 1994, s. 6.

<sup>48</sup> L. Dulęba, A. Glass, *Samoloty RWD*, Warszawa 1983, s. 92.

<sup>49</sup> Ibidem.

Później RWD-3 wykorzystano jako studium do budowy kolejnego samolotu, noszącego oznaczenie RWD-4. Był to całkiem udany samolot sportowy, którego produkcja wyniosła 10 egzemplarzy. Samoloty tego typu trafiły do aeroklubów w Warszawie, Krakowie, Lwowie, Poznaniu i na Śląsku. Władze Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w specjalnym okólniku rozesłany do części polskich ambasad opisywały samoloty tego typu w następujący sposób:

*Samolot turystyczny i treningowy. Samolotów tych wybudowano największą ilość z pośród typów RWD. Pierwsze egzemplarze wybudowano na Challenge 1930. Na RWD-4 Żwirko i Wigura zdobyli 1-sze miejsce w 3-cim Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych w r. 1930, a w Konkursie w r. 1931 plasuje się RWD-4 na 2-gim miejscu po RWD-5. Kapitan Bajan zajmuje na RWD4 1-sze miejsce na Konkursie Akrobacji na Meetingu w Zagrzebiu w 1931. RWD-4 jest najpopularniejszym samolotem w naszych Klubach Lotniczych* <sup>50</sup>.

Tab. 4 Samoloty PWS-5t2 w 6 Pułku Lotniczym*		
Numer samolotu	Jednostka w 6 PL	Dalsza służba
51.4	63 ET	Brak, najprawdopodobniej kasacja
51.5	63 ET	ITBL – Stacja Doświadczalna Płatowców próby w locie 17 X-7 XI 1929, następnie ponownie 63 ET do 26 VII 1930, gdy nastąpiła kasacja w PWS

\* Opracowanie własne na podstawie A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 464.

Dużo częściej w literaturze poruszana jest natomiast kwestia wykorzystania samolotów PWS-5t2, które pomimo wielu zalet nie wzbudziły większego zainteresowania w polskim lotnictwie wojskowym. Pierwsza seria produkcyjna obejmująca zaledwie kilka samolotów okazała się umiarkowanym sukcesem Podlaskiej Wytwórni Samolotów, problemy sprawiały już prototypy, ale mimo tego zdecydowano się na budowę kilku egzemplarzy. Jak zauważył Wojciech Sankowski:

*Ostatnie czynne samoloty PWS-5t2 wycofano i skasowano przed koniec 1932 r. Choć nie należały do konstrukcji szczególnie udanych, dla wytwórni w Białej Podlaskiej stały się symbolem. Był pierwszym budowanym seryjnie płatowcem i pozwolił rozwinąć skrzydła konstruktorom z PWS, co wkrótce wydało owoce w postaci prototypu samolotu szkolno – treningowego PWS-12, który zapoczątkował całą*

<sup>50</sup> AAN, sygn. 2/474/0/6.12/2430, k. 8.

rodzinę doskonały dwupłatów szkolnych budowanych dla wojska aż do 1939 r. w ilości ponad 400 sztuk <sup>51</sup>.

Nieco lepiej choć równie krytycznie władze wojskowe oceniły samoloty Lublin R.X. Był to górnopłat konstrukcji mieszanej. Ogółem wyprodukowano siedem samolotów. Maszyny nie przyjęły się zbyt dobrze głównie ze względu na słabą widoczność z przodu, co praktycznie dyskwalifikowało samolot jako maszynę obserwacyjną. Lubelskie zakłady wyprodukowały dość krótką serię, która objęła zaledwie 7 samolotów. Testy nowych maszyn, zarówno z Podlasia jak i z Lubelszczyzny, przeprowadzono w 4 i 6 Pułku Lotniczym, gdzie rolę jednostek testowych odgrywały odpowiednio 43 i 63 Eskadry Towarzyszące <sup>52</sup>.

Dla porównania samolot wyprodukowany przez Państwowe Zakłady Lotnicze był maszyną znacznie nowocześniejszą od PWS-5t2. Samolot PZL Ł-2 charakteryzował się min., pełną mechanizacją płata <sup>53</sup>. Co ciekawe licencja na sloty została przy tej okazji zakupiona w Wielkiej Brytanii, w wytwórni De Havilland. Nie ulega wątpliwości, że duże znaczenie miał również fakt, iż cała konstrukcja samolotu była wykonana z metalu. Niestety nowoczesność samolotu okazała się jego największą bolączką. Państwowa wytwórnia dostarczyła swoje samoloty bardzo późno, prototyp oblatano dopiero na początku 1930 r. Do tego momentu samoloty zbudowane przez konkurencję zdążyły już wejść na uzbrojenie polskiego lotnictwa. Władze uznały, że PZL Ł-2 jest samolotem dającym „dobre rokowania na przyszłość” i zdecydowały się na złożenie zamówienia opiewającego na 60 samolotów. Pierwsze maszyny tego typu zaczęły napływać do jednostek wojskowych. Samoloty pozostały w linii do 1934 r., gdy zaczęto przesuwać je do szkolenia. Niestety, nadwyreżone nadmierną eksploatacją zaczęły ulegać kolejnym wypadkom, w związku z czym ITBL wydał decyzję o wycofaniu ich ze szkolenia. Praktycznie od tego momentu zaprzestano napraw i remontów uszkodzonych samolotów, które w większości trafiały na złom.

Tab. 5 Samoloty PZL Ł-2 wykorzystywane w 6 Pułku Lotniczym*			
Numer seryjny	Data przyjęcia do jednostki	Data wycofania ze służby w 6 PL	Uwagi
55.2	19 IX 1930	5 X 1931	W eksploatacji do 10 V 1935

<sup>51</sup> W. Sankowski, *Towarzyszący PWS-5t2*, „Lotnictwo z szachownicą. Ilustrowany magazyn miłośników historii lotnictwa polskiego”, nr. 5/2007 (25), s. 34.

<sup>52</sup> Ibidem.

<sup>53</sup> W samolocie zamontowano sloty, klapy i klapolotki. A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 187.

55.3	30 VII 1930	1 I 1934	Następnie CWOL/OSP
55.4	b.d.	28 X 1935	Przekazany do parku 6 Pułku z CWOL
55.6	1 II 1931	15 II 1933	Od 1 XII 1930 w Sztabowej Eskadrze Treningowej
55.9	b.d.	16 II 1935	Park lotniczy 6 Pułku
55.19	24 II 1932	19 VI 1933	Przekazany do CWOL
55.22	1 IX 1931	1 VI 1932	Przekazany do CWOL
55.28	b.d.	24 X 1931	Rozbity i skasowany
55.30	1931	1932	Przekazany do PZL i skasowany 11 XII 1933

\* Na podstawie A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 465.

Nie ulega wątpliwości, że wprowadzenie nowych samolotów do służby okazało się sporym falstartem. Dopiero po pewnym czasie jednostki otrzymały sprzęt, który choćby częściowo nadawał się do normalnej eksploatacji. Rozwiązaniem problemów generowanych przez powstanie Eskadr Towarzyszących okazało się dopiero stworzenie przez ZM P&L nowego samolotu, początkowo noszącego oznaczenie Lublin R.XIV. Decyzja o powstaniu samolotu zapadła w związku z niemożnością realizacji zamówienia złożonego firmie PZL na dostawę dużych partii samolotów PZL Ł-2. Firma była wówczas zajęta realizacją zamówienia na samoloty myśliwskie PZL P.7a i nie mogła pozwolić sobie na podjęcie dodatkowej produkcji. W tej sytuacji wojsko zdecydowało się ponownie rozpatrzyć konkurs, w którym drugie miejsce zajęła konstrukcja lubelskiej firmy.

Władze lubelskiej firmy wykorzystały doświadczenia zebrane podczas prac nad samolotem Lublin R.X do opracowania nowego projektu samolotu szkolno-myśliwskiego Lublin R.XIV. Wojsko przyjęło projekt samolotu z dużym zainteresowaniem i szybko złożyło zamówienie na samoloty, według Wojciecha Mazura, zamówienie dotyczyło także niewielkiej ilości samolotów towarzyszących Lublin R.XV<sup>54</sup>. Lublin R.XIV jest stosunkowo słabo znaną konstrukcją. W 1929 r. płk. pil. Jerzy Kossowski wskazał na konieczność wprowadzenia na wyposażenie polskiego lotnictwa samolotu myśliwsko-szkolnego. Jako podstawę do opracowania nowej konstrukcji wskazał na towarzyszącego R.X. Nowa maszyna była w zasadzie wersją rozwojową R.X – do konstrukcji wprowadzono poprawki które zasugerowali specjaliści z ITBL. Obejmowały one min., przebudowę kadłuba i

<sup>54</sup> W. Mazur, *Samolot Lublin R.XIII*, Warszawa 2014, s. 8.

wzmocnienie konstrukcji płata <sup>55</sup>. Niestety, jak zauważył Andrzej Morgała:

*Wprowadzenie R-XIV jako szkolno – myśliwskiego okazało się całkowitym nieporozumieniem. Rozłożył się górnopłat z silnikiem o niezbyt dużej nadwyżce mocy wykonywał ewolucje rozwlekłe. Na przykład prosty zakręt miał duży promień i trwał długo. Większość figur akrobacji wyglądała jak na zwolnionym filmie <sup>56</sup>.*

Pomimo tego samoloty tego typu pozostawały w służbie aż do wybuchu kampanii wrześniowej, kiedy to na, najprawdopodobniej ostatnim ocalałym samolocie tego typu, przedostał się do Rumunii płk. obs. pil. Karol Frieser <sup>61</sup>. Ogółem przez polskie lotnictwo wojskowe „przewinęło się” piętnaście samolotów tego typu <sup>57</sup>. Mimo iż Lublin R.XIV, po raz kolejny, nie okazał się komercyjnym sukcesem to jednak posłużył lubelskiej wytwórni za wzór do produkcji nowego samolotu towarzyszącego, Lublina R.XIII. Początkowo inż. Rudlicki pochodził do koncepcji budowy samolotu noszącego takie oznaczenie dość niechętnie, i prawdopodobnie wiązał większe nadzieje z zamówionym w liczbie 30 egzemplarzy samolotem Lublin R.XV, ale to właśnie „pechowa trzynastka” zwyciężyła przyniosła w 1931 r. sukces zespołowi Rudlickiego, w konkursie zorganizowanym przez Departament Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych.

Przyczyną rozpisania kolejnego konkursu był poważny brak samolotów towarzyszących. Pomimo planów rozbudowy lotnictwa towarzyszącego w 1931 r., na wyposażeniu polskiego lotnictwa znajdowało się tylko 16 samolotów tego typu <sup>58</sup>. W tej sytuacji konieczne było opracowanie nowego samolotu, który możliwie szybko wszedłby na wyposażenie jednostek polskiego lotnictwa. Biuro konstrukcyjne kierowane przez Rudlickiego zdecydowało się wykorzy-

---

<sup>61</sup> Karol Frieser – ur. 3 III 1890 w Lubaczowie, data śmierci nieznana. Absolwent gimnazjum klasycznego w Sanoku, następnie student Uniwersytetu Jagiellońskiego (prawo i ekonomia) w 1912 r. ukończył studia. 31 VIII 1914 powołany do armii austro-węgierskiej. Od 16 VIII 1917 do 19 IX 1917 na szkoleniu w Wiener Neustadt. Następnie 101 i 102 Fliegerkompanie, jako obserwator. Dwukrotnie zestrzelony (I raz własna artyleria, drugi raz nieprzyjacielski myśliwiec – najprawdopodobniej Kanadyjczyk Wiliam Bishop). 1 XI 1918 r. mianowany przez Radę Regencyjną komendantem Lubaczowa, następnie udał się na lotnisko Rakowice, gdzie wszedł w skład 3 Eskadry Lotniczej. Od połowy listopada 1918 r. wraz z sierż. pil. Józefem Cagaskiem przebywa we Lwowie, jako oficer taktyczny 7 Eskadry. Od kwietnia 1919 r. w dowództwie II

<sup>55</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 233.

<sup>56</sup> *Ibidem*, s. 234.

<sup>57</sup> W kontekście 66 Eskadry Obserwacyjnej warto wspomnieć, że część lotników służących w jednostce mogło wykonywać loty na samolocie tego typu przydzielonym do lwowskiego pułku. Samolot ów był pierwszym prototypem noszącym numer fabryczny 54.1 i trafił do Eskadry Treningowej 6 PL na przełomie 1930 i 1931 r. Najprawdopodobniej w listopadzie 1931 r. został przekazany do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 490.

<sup>58</sup> W. Mazur, op. cit., s. 8.



Grupy Lotniczej w Przemyślu. W marcu 1921 r. odchodzi na bezterminowy urlop, w maju 1922 r. wraca do służby czynnej. Początkowo jako oficer 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu, od 1925 r. we Lwowie, gdzie współpracuje z ppłk. Camillo Perinim, pierwszym dowódcą 6 Pułku Lotniczego. W 1927 r. przeniesiony do Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych. Od 1928 r. kieruje Wydziałem Studiów i Wyszkożenia Departamentu Lotnictwa. Pod koniec lat 20., trafia na kurs w Wyższej Szkole Wojennej. W 1930 r. ponowny przydział do 3 Pułku w Poznaniu, następnie w 1937 r. jako podpułkownik mianowany zastępcą dowódcy I Grupy Aeronautycznej, płk. Władysława Kalkusa. W 1938 r. obejmuje na krótko stanowisko szefa służb lotniczych Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Śląsk” odpowiedzialnej za zajęcie Zaolzia. Od marca 1939 r. stał na czele komórki odpowiedzialnej za budowę lotnisk (Służba Portów Lotniczych). Po wybuchu II Wojny Światowej przygotowywał lotniska w rejonie Lublina, Lwowa i Kosowa. 17 września przekroczył granicę z Rumunią. Internowany w Kalimanesti. Ucieka z obozu i przedostaje się do Bukaresztu, następnie na własną rękę dociera do Francji, a później Wielkiej Brytanii. Przez kilka miesięcy bez przydziału, następnie delegat Inspektora Lotnictwa przy kadrze lotnictwa polskiego w Blackpool i przewodniczący komisji selekcyjnej personelu latającego dla kandydatów do lotnictwa. W 1947 r. wrócił do Polski, zamieszkał w Gdańsku. Pracował w przedsiębiorstwach „Wiercenia Poszukiwawcze” i „Centrostal”. Data śmierci nie ustalona. R. Nowak, *Działania lotnictwa polskiego nad Śląskiem Cieszyńskim jesienią 1938 roku w świetle dokumentów, relacji i badań terenowych*, „Przegląd Cieszyński”, t. 19, r. 2004, s. 134; M. Niestrawski, *Karol Frieser*, [dostęp 27 XI 2018] <https://www.infolotnicze.pl/2013/08/08/karol-friser/>.

stać okazję i w 1930 r. złożyło deklarację zgodnie z którą możliwe jest opracowanie nowego samolotu będącego rozwinięciem samolotu R.X. Samolot otrzymał oznaczenie R.XV. W 1931 r. maszyna była już gotowa do pierwszy lotów, a firma rozpoczęła dalsze prace nad nową wersją przeznaczoną do prowadzenia lotów rozpoznawczych, korygowania ognia artylerii i łączności. Samoloty otrzymały numery seryjne rozpoczynające się od numeru 56<sup>59</sup>.

„Pechowy” R.XIII pokonał w rywalizacji min., PWS-6, i PZL Ł-2. O ile samolot PZL Ł-2 został już zaprezentowany, o tyle warto poświęcić choćby kilka słów konkurencyjnej konstrukcji. PWS-6 był dziełem dwóch pracujących na Podlasiu inżynierów – Aleksandra Grzędzelskiego i Augusta Zdaniewskiego. Maszyna była dwumiejscowym dwupłatowcem o konstrukcji drewnianej. Jednostka napędowa, Skoda Wright J-5B o mocy 220-240 KM, pozwalała na osiągnięcie prędkości maksymalnej 186,5 km/h. Samolot miał lepsze właściwości lotne od PWS-5t2, ale nadal ustępował pod tym względem Lublinowi R.X. Co gorsza komisja badająca samolot zgłosiła poważne zastrzeżenia pod względem użytkowym, gdyż jej zdaniem dolny płat był umiejscowiony zbyt nisko co mogło doprowadzić do jego uszkodzenia podczas lądowania w przygodnym terenie<sup>60</sup>. Min., z tego względu produkcja ograniczyła się do jednego prototypu, który posłużył podlaskim konstruktorom do opracowania całej serii udanych samolotów szkolnych. Decyzja o przyjęciu na uzbrojenie lotnictwa samolotu Lublin R.XIII, co zrozumiałe, budziła sporo wątpliwości

<sup>59</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 191.

<sup>60</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 190.

wśród władz zakładów, których projekty nie zdołały odnieść komercyjnego sukcesu. Jeden z twórców samolotu PWS-6, inż. Zdaniewski, jeszcze po latach wskazywał na zażyłości łączące inż. Rudlickiego z Wacławem Makowskim i Czesławem Filipowiczem <sup>61</sup>. Produkcja samolotów R.XIII przebiegała bez zakłóceń, a władze ZM P&L zdecydowały się na podjęcie starań o nowe zamówienia.

Jednym z poważniejszych problemów z jakimi musiało uporać się polskie lotnictwo wojskowe była kwestia działalności Morskiego Dywizjonu Lotniczego w Pucku. Jednostka ta wykorzystywała początkowo niemieckie wodnosamoloty, a później sprowadzono do niej francuskie i włoskie łodzie latające, które jednak nie spełniły pokładanych w nich nadziei. W tej sytuacji wobec braku funduszy na zakup nowych samolotów do Pucka zaczęto kierować samoloty szkolne <sup>62</sup>. Szansą na poprawę sytuacji było przekazanie do MDLot. samolotów produkowanych w Lublinie. W latach 1932-1935 do Pucka trafiło kilkanaście maszyn – oprócz wspomnianych wcześniej Lublinów R.VIII na wyposażeniu jedynej jednostki lotnictwa morskiego w Polsce znalazły się także 10 samolotów Lublin R.XIII ter/hydro, 6 R.XIII G/hydro i 1 Lublin R.XIII G na podwoziu kołowym.

Tab. 6 Samoloty firmy ZM P&L na wyposażeniu MDLot. w Pucku*				
Lp.	Nazwa	Ilość	Numeracja	Uwagi
1	R.VIII bis	1	801	Samolot powstał w oparciu o drugi prototyp
2	R.VIII ter	2	802, 803	
3.	Lublin R.XIII bis/hydro	3	701, 702, 703	
4.	Lublin R. XIII ter/hydro	10	704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713	
5.	Lublin R.XIII G/hydro	6	714, 715, 716, 717, 718, 719	
6.	Lublin R.XIII G	1	720	Samolot na podwoziu kołowym
7.	Lublin R.XX	1		Prototyp ciężkiego samolotu

<sup>61</sup> Jak słusznie zauważył autor monografii poświęconej samolotowi Lublin R.XIII zarówno Makowski, jak i Filipowicz znajdowali się wówczas poza lotnictwem wojskowym. W. Mazur, op. cit., s. 11.

<sup>62</sup> A. Olejko, *Morski Dywizjon Lotniczy*, Pruszków 1992, s. 17.

				bombowo torpedowego	–
--	--	--	--	------------------------	---

\* *Ibidem*; A. Morgała, *Samoloty wojskowe....*, s. ; *Idem*, *Samoloty w polskim....*, s.

Niestety, samoloty przydzielone do MDLot. nie mogły przenosić dużych ładunków bomb i torped. Zespół inż. Rudlickiego doskonale zdawał sobie sprawę z potrzeby stworzenia nowego samolotu zdolnego do przenoszenia większego ładunku bomb niż miało to miejsce w przypadku dostarczanych dotychczas maszyn. ZM P&L były zresztą kojarzone z prostymi konstrukcjami łącznikowymi. Zespół Rudlickiego podjął próby stworzenia zupełnie nowej konstrukcji, która mogłaby z powodzeniem pełnić rolę samolotu bombowego i torpedowego. Próby wprowadzenia swoich samolotów na wyposażenie MDLot. podejmowały także inne firmy lotnicze – np. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze. Firma w drugiej połowie lat 30., wykorzystwała problemy finansowe konkurencyjnych ZM P&L, i sama zajęła się produkcją lekkich maszyn łącznikowych. Dobrymi przykładami tego trendu były wodnopłatowce RWD-17w, oraz budowane z myślą o eskadrach towarzyszących samoloty RWD-14 Czapla.

Pozostając przy samolotach RWD-17w warto wspomnieć, że maszyny tego typu zostały zamówione przez działający w ramach Ligii Obrony Powietrznej i Przeciwigazowej, Komitet Żwirki i Wigury<sup>63</sup> w lutym 1939 r. Ogółem suma zamówienia opiewała na 200 tys. złotych, za pięć samolotów wraz z całym wyposażeniem. Zakup został sfinansowany ze składek społeczeństwa polskiego<sup>64</sup>.

Samoloty miały zostać dostarczone odbiorcy do dnia 30 lipca 1939 r. pod warunkiem, że silniki zostaną dostarczone do wytwórni do 15 czerwca 1939 r. Wodnosamolot firmy DWL został przetestowany jesienią 1938 r. i spotkał się z dość ciepłym przyjęciem ze strony pilotów testowych pracujących w Instytucie Technicznym Lotnictwa. Piloci testowi wskazywali zwłaszcza na dobre zachowanie samolotu i wysoką sterowność na wodzie. Niestety zamówienie nie doszło do skutku – samoloty miały być wykorzystywane do szkolenia personelu latającego przygotowującego się do „przesiadki” na zamówione we Włoszech wodnosamoloty CANT Z-506B. W chwili wybuchu wojny w Polsce znajdował się tylko jeden CANT, zaś wodnosamoloty RWD-17w oczekiwały na transport do Pucka. W bazie MDLot. pozostawał tylko

<sup>63</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.21.653, *Umowa z Zarządem Głównym L.O.P.P. Komitet Żwirki i Wigury Na dostawę 5 sztuk samolotów R.W.D.-17w.*, k. 31.

<sup>64</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe....*, s. 277.

jeden prototyp, który pośpiesznie ewakuowano na Hel, gdzie maszyna pozostawała aż do kapitulacji półwyspu. Maszyna uległa zniszczeniu podczas próby przelotu do Szwecji <sup>65</sup>.

Próby wprowadzenia swoich wyrobów na wyposażenie MDLot. podejmowała również firma PWS. To właśnie w tych zakładach opracowano kilka ciekawych projektów. Jednym z nich był dolnopłat PWS-61 z silnikiem Skoda-Jupiter F VII o mocy 560 KM. Załoga liczyła od dwóch do trzech osób <sup>66</sup>. PWS-61 miał być wodnosamolotem przystosowanym do pełnienia roli maszyny rozpoznawczej, bombowej i torpedowej. Planowano stworzenie zamówienia opiewającego na 24 lub 36 egzemplarzy, jednakże nie zbudziła ona zainteresowania władz. Odrzucony został również inny projekt przedstawiony przez PWS, który zaproponował polskim władzom także projekt dwupłatowego samolotu PWS-60 <sup>67</sup>, opisywanego jako wodnosamolot patrolowy. Również ten projekt nie został zaakceptowany przez polskie władze.

Najciekawszą konstrukcją dostarczoną przez polski przemysł lotniczy do stacjonującej w Pucku jednostki pozostawał jednak samolot Lublin R.XX, który mógłby pozwolić na rozbudowę jedynej jednostki polskiego lotnictwa morskiego. Zespół Rudlickiego opracował projekt średniego bombowca torpedowego, którego załoga liczyła 5 osób. Samolot miał być podstawowym wyposażeniem eskadry torpedowej <sup>68</sup>. Niestety, podczas budowy prototypu zespół złożony oprócz Rudlickiego także z: inż. Jerzego Teisseyre, inż. Janusza Lange, inż. Franciszka Janika, inż. Władysława Jaworskiego i technika Józefa Medveckiego <sup>69</sup>, napotkał na nieprzewidziane wcześniej trudności, głównie przy budowie płata. Poważnym problemem okazało się również złożenie całej konstrukcji która w częściach została wysłana do Pucka. Na miejscu wyszło na jaw, że oblot prototypu nie może się odbyć z powodu przesunięcia komory bombowej. W tej sytuacji pierwsze testy nowej maszyny miały miejsce dopiero po pięciu latach, od chwili złożenia zamówienia, na początku kwietnia 1935 r. Loty próbne wykonali kpt. mar. pil. Bolesław Filanowicz i bosmat pil. Edmund Piotrkowski.

Okazało się, że samolot ma wiele zalet np., dużą prędkość maksymalną i bardzo niską prędkość minimalną, a także krótki start, co było szczególnie ważne dla wodnosamolotu. Lubelskie zakłady planowały rozpoczęcie seryjnej produkcji samolotów Lublin R.XXa, niestety, ze względu na narastające problemy finansowe firmy i jej ostateczne bankructwo zamówienie nie zostało zrealizowane. Samoloty

---

<sup>65</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 279.

<sup>66</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.21.656, k. 18-20.

<sup>67</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.21.656, k. 23-26.

<sup>68</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 275.

<sup>69</sup> Ibidem.

R.XXa były całkiem nowoczesnymi konstrukcjami – bombowce posiadały całkowicie zabudowaną kabinę, ponadto samolot był przystosowany do startu i lądowania na lądzie, co czyniło z niego naprawdę ciekawą maszynę. Pomimo trudności finansowych na jakie napotykały ZM P&L MDLot., nadal wyrażało zainteresowanie samolotem. Po przejściu masy upadłościowej lubelskiej wytwórni przez państwo stworzono nową spółkę – utworzoną w 1935 r. Lubelską Wytwórnę Samolotów, która planowała kontynuowanie produkcji samolotów tego typu – niestety, na początku 1936 r. władze nowego przedsiębiorstwa odstąpiły od wcześniejszych planów.

## Czaple i Mewy

Upadek ZM P&L został wykorzystany przez wspomnianą wcześniej wytwórnę DWL, która zdecydowała się na opracowanie nowego samolotu towarzyszącego, który zastąpiłby samoloty Lublin R.XIII. Historia zakładów DWL jest dość interesująca. Firma powstała na przełomie lat 20. i 30. Początkowo zajmowała się głównie produkcją samolotów turystycznych i sportowych. Największym sukcesem firmy okazały się konstrukcje konkursowe, związane z kolejnymi edycjami zawodów Challenge. Zdecydowanie najważniejszym samolotem budowanym przez DWL okazał się samolot szkolno – łącznikowy RWD-8. Był to niewielki dwumiejscowy górnopłat o konstrukcji mieszanej. Samoloty tego typu były produkowane zarówno w zakładach DWL, jak również na licencji w firmie PWS. Samoloty produkowane w obu firmach różniły się pod pewnymi względami, głównie osiągow <sup>70</sup>. Inną ciekawą konstrukcją opracowaną przez warszawską firmę był samolot RWD-11.

Właściciele DWL przystąpili do rozpisanego wówczas konkursu z projektem samolotu RWD-11, który podczas wstępnych testów osiągnął znacznie lepsze osiągi niż maszyna stworzona przez państwowego potentata na polskim rynku lotniczym – PZL. Zgodnie z zawartym wcześniej porozumieniem, władze PLL „Lot” miały złożyć zamówienie na samoloty produkowane przez DWL, jeśli okażą się one lepsze od maszyn oferowanych przez PZL <sup>71</sup>. Pomimo pomyślnego dla RWD-11 zakończenia konkursu, władze „Lotu” zdecydowały się nie zamawiać samolotów RWD-11. „Lot” tłumaczył swoją decyzję sprzeciwem wojska, które jakoby miało złożyć ofertę na zakup samolotów RWD-11, które zamierzano wykorzystać do szkolenia pilotów. Według części starszych publikacji, przyczyną niezakupienia samolotu była chęć

---

<sup>70</sup> Ibidem, s. 236.

<sup>71</sup> L. Dulęba, A. Glass, op. cit., s. 112.

rewanżu ze strony Dowództwa Lotnictwa za nie wyrażenie zgody na nacjonalizację DWL<sup>72</sup>.

Istnieje również inna wersja, według której Dowództwo Lotnictwa, pomimo wstępnego zainteresowania zakupem min., wersji sanitarnej przystosowanej do transportu 4 rannych i wersji szkolnej dla pilotów przygotowujących się do „przesiadki” na samoloty typu PZL.37 Łoś i projektowane ciężkie myśliwce PZL.38 Wilk. Do zakupu nie doszło ze względu na pewne demonstracje dokonywane przez pilota testowego DWL, Aleksandra Onoszkę<sup>73</sup>. Według jednej z wersji wydarzeń, podczas jednego z lotów testowych, Onoszko pilotujący RWD-11 napotkał formację myśliwców PZL P.11a z 1 Pułku Lotniczego. Pilot miał zrównać się z formacją myśliwców, a następnie bez większych trudności wyprzedzić całą grupę<sup>74</sup>. Niestety, fakt, iż samolot transportowy jest w stanie wyprzedzić myśliwce pozostające na wyposażeniu polskiego lotnictwa wojskowego nie wpłynął w żaden sposób na gen. Rayskiego.

Tymczasem wytwórnia znalazła się w poważnych trudnościach finansowych, gdyż budowa prototypu RWD-11 została sfinansowana z własnych środków. Ostatecznie firma zdołała poradzić sobie z kryzysem, ale nadal napotykała na spore trudności przy próbach sprzedaży samolotów dla wojska. W literaturze istnieje kilka wyjaśnień wzajemnej niechęci panującej między władzami DWL, a wojskiem. Pierwsze wytłumaczenie mówi o zdecydowanym sprzeciwie władz DWL na nacjonalizację firmy:

*Pułkownik (później generał) Rayski, przy wielu zaletach [...], miał przeświadczenie, że każda prywatna wytwórnia samolotów jest zespołem oszustów dążących do zdobycia majątku drogą nadużyć przy zamówieniach państwowych. Było to wywołane paroma niesolidnymi wywiązaniem się ze zobowiązań przez prywatnych przedsiębiorców lotniczych w latach 1920-1925. Starał się więc wszelkimi sposobami zmusić wszystkie prywatne wytwórnie lotnicze do upaństwowienia, głównie do dopuszczając do uzyskania przez nie zamówień.*

*Zaproponował on min. kierownictwu Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych RWD, aby objęły dyrekcję w Lubelskiej Wytwórni samolotów (dotychczas firma prywatna Zakłady Mechaniczne Plage i Laśkiewicz), którą starał się upaństwowić. Wędrychowski i konstruktorzy RWD odmówili, chcąc zachować samodzielność i swobodę doświadczeń w budowy samolotów sportowych i turystycznych. Rayski, który był człowiekiem upartym i bezwzględny w przeprowadzaniu swoich*

---

<sup>72</sup> Ibidem.

<sup>73</sup> On sam miał być z tego powodu kilkakrotnie wzywany przez przełożonych. A. Onoszko, *Mimo wszystko latać*, Warszawa 1993, s. 31-32.

<sup>74</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 313.

zamierzeń, a przy tym nawet mściwym, powiedział tylko: „Pożałujecie tego”. Tak powstała niechęć do spółki RWD i próby uniemożliwienia im pracy, między innymi niedopuszczenia do przelotu Skarżyńskiego przez Atlantyk na samolocie RWD-5<sup>75</sup>.

Zgoła inaczej konieczność nacjonalizacji możliwie wielu zakładów lotniczych uzasadniał sam Rayski, który już po wojnie, pisał:

*Fabryczki prywatne mogły podolać budowie płatowców, dopóki płatowiec nie wyszedł ze stadium żaglowca. Na te nieskomplikowaną wytwórczość starczyło prywatnych kapitałów i prywatnych możliwości technicznych. Z chwilą jednak, kiedy lotnictwa światowe zaczęły przechodzić z żaglowca na pancernik, wytwórczość zaczęła wymagać wielkich kapitałów, biur konstrukcyjnych, specjalnych pomieszczeń i planowanego kształcenia specjalistów. To wszystko mogło dać tylko państwo. Zresztą kapitałów na rynku prywatnym dostać nie mogłem, a z kapitałem zagranicznym, rabunkowym, „żyrardowskim”, wiązać się nie chciałem<sup>76</sup>.*

Swojemu konfliktowi z władzami DWL Rayski również poświęcił sporo miejsca. Początkowo koncepcja stworzenia nowej firmy lotniczej wzbudziła w nim duże zadowolenie, jako szef departamentu lotnictwa zdecydował się więc na udzielenie wsparcia finansowego. Później jednak działania firmy zaczęły budzić jego spore wątpliwości. Na czoło wysunęła się kwestia kradzieży benzyny lotniczej pochodzącej z zapasów warszawskiego 1 Pułku Lotniczego. Rayski, jako osoba o której było powszechnie wiadomo, że jest osobą dużej uczciwości<sup>77</sup>, uznał takie postępowanie za „skończone świństwo”, o czym nie omieszkął w prywatnej rozmowie poinformować dyrektorów DWL<sup>78</sup>. Podczas spotkania, którego świadkiem był płk. Henryk Abczyński<sup>79</sup>, z

---

<sup>75</sup> L. Dulęba, A. Glass, op. cit., s. 28-29.

<sup>76</sup> L. Rayski, *Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919-1939*, Londyn 1948, s. 43.

<sup>77</sup> L. Dulęba, A. Glass, op. cit., s. 28-29.

<sup>78</sup> L. Rayski, op. cit., s. 49.

<sup>79</sup> Henryk Abczyński – ur. 13 III 1886 lub 1888 w Trąbinie, zm. 27 I 1975 w Londynie. Pochodził z rodziny szlacheckiej, studiował na Politechnice Lwowskiej. Podczas I Wojny Światowej należał do Misji Wojskowej Francusko – Polskiej, utworzonej w celu organizowania Polskiej Armii we Francji. W 1917 r. został oddelegowany do Brazylii w celu prowadzenia rekrutacji do „Błękitnej Armii”. Po 11 XI 1918 r. wstąpił do Wojska Polskiego, mianowany majorem w korpusie kontrolerów. Od 1928 r. w Departamencie Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, awansowany do stopnia podpułkownika w 1929. W tym samym roku, w lutym wszedł w skład rady nadzorczej Towarzystwa „Linie Lotnicze LOT”. W kolejnych latach odpowiadał min., za kierowaniem Wojskowym Zakładem Zaopatrzenia Aeronautyki. Od 1935 r. pełnił funkcję zastępcy szefa Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych, przemianowanego w 1936 r. na Dowództwo Lotnictwa Ministerstwa Spraw Wojskowych, w którym odpowiadał za sprawy przemysłu i budżetu. Po wybuchu II Wojny Światowej przedostał się na Zachód trafił do Ośrodka Oficerskiego w Cerizay, nazywanego potocznie „Serezą” – w nawiązaniu do działającego przed wojną obozu w Berezie Kartuskiej, lub „Wiśniowcem”. Po kapitulacji Francji trafił do Stacji Zbornej Oficerów Rothesay. W. Mazur, *Od „kredytu 400*

korpusu kontrolerów, generał zapowiedział, że choć nie pochwała postępowania władz zakładu, w sprawie metod pozyskiwania benzyny lotniczej, to jednak nie zamierza zmieniać dotychczasowej polityki składania zamówień we wszystkich firmach lotniczych. Tak szeroki opis sytuacji rzuca sporo światła na przedstawiane chociażby przez Mariana Romeykę opowieści o Rayskim, który podczas spotkań z różnymi osobami związanymi z lotnictwem miał „po cichu” nazywać inż. Jerzego Wędrychowskiego, stojącego na czele DWL, i jego współpracowników „złodziejami”:

*Po cichu o inż. Wędrychowskim i jego towarzyszach nie mówił inaczej jak „złodzieje”. Ale po cichu. Jawnie nie negował, udawał obojętnego. Pewnego razu pozwolił sobie (przed procesem honorowym, gdy jeszcze nikt o sprawie nie wiedział!) „poinformować” w Aeroklubie prezesa Aeroklubu, księcia Janusza Radziwiłła, mówiąc mu „poufnie”: „To złodzieje”. Nie oczekiwał należytej riposty: „a po cóż im pan w takim razie rękę podaje?” (Przy każdym spotkaniu się bowiem, Rayski, jak gdyby nic nie zaszło, podawał im rękę). Zmyty, obrócił się na miejscu, nastąpił jedną nogą własną drugą, powiedział sobie „przepraszam” i odszedł<sup>80</sup>.*

Na marginesie warto jednak dodać, iż powyższy cytat pochodzi z pracy za wydanie której autor, były współpracownik gen. Rayskiego, został skazany prawomocnym wyrokiem przez angielski sąd, za naruszenie dóbr osobistych generała. Romeyko zasłynął, wydanymi po swoim powrocie do rządzonej przez komunistów Polski, pamiętnikami zatytułowanymi „Przed i po maju”, które budzą sporo wątpliwości jako źródło historyczne, choćby w kontekście opisanej w pracy atmosfery towarzyszącej przygotowaniu zamachu majowego. Nie ulega natomiast wątpliwości, że w czasie gdy Rayski i jego współpracownicy mieli poważne trudności w uzyskaniu jakiegokolwiek przydziału w odtwarzanym na zachodzie polskim lotnictwie, Romeyko jako były attaché lotniczy w Rzymie został skierowany do pracy w wywiadzie. W trakcie wojny był wykładowcą Wyższej Szkoły Lotniczej, działającej przy Wyższej Szkole Wojennej, kierował siatką F-2, posługiwał się pseudonimem „Mak”. Krótco po swoim powrocie do Polski został awansowany przez komunistyczne władze na wyższy stopień. Za co? Za

---

*milionów” do Rambouillet. Francja, a zaopatrzenie materiałowe lotnictwa wojskowego II RP (1926-1936), „Rocznik Archiwalno – Historyczny CAW”, nr. 3, s. 110; Pierwsze posiedzenia Rady Nadzorczej Towarzystwa „Linie Lotnicze LOT”, „Gazeta Handlowa”, nr. 49 z 28 II 1929, s. 1; Z. Suwiński, Sprawozdanie kpt. lotnictwa inż. Wacława Hanki złożone „Komisji powołanej w związku z wynikiem kampanii wojennej 1939 roku”, [dostęp 30 XI 2018] <https://www.infolotnicze.pl/2016/12/11/sprawozdaniekpt-lotnictwa-inz-waclawa-hanki-zlozone-komisji-powolanej-w-zwiazku-z-wynikiem-kampaniiwojennej-1939-roku/#sdfootnote3sym>.*

<sup>80</sup> M. Romeyko, „Rayskie” czasy lotnictwa polskiego, Londyn 1949, s. 33.



zasługi wojenne? A może za oczernianie generała Rayskiego i zasługi na froncie „walki ideologicznej” z obozem sanacyjnym?

Nie ulega natomiast wątpliwości, że generał Rayski wielokrotnie wskazywał na poważne błędy konstrukcyjne w płatowcach budowanych przez zakłady DWL. W tym miejscu warto przytoczyć dość rozbudowany cytat ze wspomnianej wcześniej pracy generała:

*Firma R.W.D. i warsztaty szybowcowe osiągnęły istotnie pewne sukcesy konstrukcyjne i mogły, przy należnym dozorze, wytwarzać sprzęt wartościowy. Ale konstruktorzy R.W.D., upojeni powodzeniem i obdarzeni dużym sprytem., wyzyskiwali umiejętnie reklamę i dążyli przede wszystkim do zdobycia majątku.*

*Niech cyfry i fakty mówią same za siebie.*

*Przytoczę kilka katastrof lotniczych, oczywiście tylko takich które wywołane zostały przez błędy konstrukcji, a nie z winy pilotów.*

- 1) Na samolocie J.D.2, konstrukcji inż. Drzewieckiego (jeszcze przed powstaniem oficjalnym firmy R.W.D.), poparzył się do kalectwa mjr. Kalina. Zbiornik był tak zbudowany że mimo dobrego lądowania, pękł i benzyna się zapaliła.*
- 2) Kpt. Żwirko i inż. Wigura. Płatowiec rozleciał się w normalnym locie.*
- 3) Gen Dreszer, płk. Loth i kpt. Łagiewski zabili się z nieustalonego dokładnie powodu, ale zapewne z powodu zbyt słabej konstrukcji samolotu R.W.D.*
- 4) Samolotowi inż. Drzewieckiego odleciały skrzydła. On sam ocalał się cudem. 5) Szybowiec akrobacyjny Sokół rozleciał się przy normalnej akrobacji.*
- 6) Dwa samoloty R.W.D. 10, budowane seryjnie do nauki akrobacji, rozleciały się przy wykonywaniu normalnych ewolucji. Jeden w Krakowie, drugi w Warszawie <sup>81</sup>.*

Wydaje się, że właśnie z powodu braku zaufania do konstruktorów z DWL gen. Rayski bardzo niechętnie podchodził do kwestii ich współpracy z lotnictwem wojskowym. Zdaniem generała praca w firmie odbywała się w sposób nieefektywny, a władze DWL nie podejmowały wysiłków w celu dokładnego przebadania swoich konstrukcji. Jako potwierdzenie tej tezy, Rayski przedstawił nieznaną epizod związany z przelotem Skarżyńskiego przez Atlantyk:

*Dowództwo lotnictwa zgodziło się na lot pod warunkiem, że samolot raidowy zostanie przejrany i skontrolowany przez komisję techniczną dowództwa. I oto wyniki: pierwsze pomiary w locie są rewelacyjne. Zużycie paliwa jest tak małe, że nawet dyrekcja R.W.D., zachwycona tą niespodzianką, uważa że dalsze próby byłyby stratą czasu.*

---

<sup>81</sup> L. Rayski, op. cit., s. 50.

*Przedstawicielowi dowództwa wydaje się jednak, że sprawa jest niejasna, żąda dalszych prób. Skarżyński przeprowadza je osobiście. Znowu zużycie paliwa jest znacznie niższe niż 200 gr. na konia – godzinę. A przecież w próbach na hamowni w instytucie badań technicznych zużycie wynosiło ok. 250! Co to znaczy? W samolotach angielskich regulowanie gazu, zapłonu i składu mieszanki w silniku jest odwrotne, niż w samolotach kontynentalnych. Dla Skarżyńskiego przerobiono regulację gazu i zapłonu na system kontynentalny, ale pozostawiono angielski system zubożania mieszanki w miarę wysokości. Wobec tego, po kilku godzinach lotu przepaliłyby się zawory wylotowe, moc silnika zmalałaby gwałtownie. Dla jej zachowania pilot dałby pełny gaz. Zużycie paliwa wzrosłoby niepomniernie i niespodziewanie. Przelot skończyłby się katastrofą.*

*[...] Płatowce RWD były z początku oryginalne i niezłe, następnie jednak trzymały się swoich starych koncepcji, nie wnosząc nic nowego. [...] Były one wykonane niechlujnie, a pewne typy budowane za słabo. Można to było usunąć, wywierając pewien nacisk na firmę* <sup>82</sup>.

Generał był także niezadowolony z faktu, iż część jego decyzji dotyczących działalności DWL, była następnie szeroko komentowana przez posłów związanych z firmą <sup>83</sup>. W tym kontekście były dowódca polskiego lotnictwa wojskowego wymienia chociażby nazwisko niejakiego Rudowskiego, nie podając jednak imienia owego polityka. Pobieżne zapoznanie się z polską sceną polityczną drugiej połowy lat 30., wskazuje iż „sympatykiem” DWL był senator Jan Rudowski, który posiadał licencję pilota sportowego, był także właścicielem niewielkiego samolotu turystycznego, członkiem Aeroklubu Warszawskiego i komitetu redakcyjnego „Skrzydlatej Polski” <sup>84</sup>.

Tym co skłoniło senatora Rudowskiego do zabrania głosu była sprawa samolotu RWD-14 Czapla. Był to górnopłat o konstrukcji mieszanej, budowany z myślą o eskadrach towarzyszących. Samoloty tego typu charakteryzowały się lepszymi osiągami niż używane standardowo w eskadrach Lubliny R.XIII. Pierwsze projekty nowej maszyny towarzyszącej pojawiły się w 1934 r. Niestety samolot nie został dopuszczony do służby ze względu na poważne błędy konstrukcyjne. Generał Rayski pisał o procesie powstania RWD-14 dość niechętnie:

*Płatowiec towarzyszący R.W.D. 14 Czapla, prototyp zamówiony w r. 1934, przechodził następujące koleje: pierwszy prototyp, wykonany w r. 1935, nie nadawał się w ogóle do użytku; drugi prototyp, wykonany w r. 1936, rozleciał się przy wykonywaniu normalnych warunków próbnych*

<sup>82</sup> Ibidem, s. 51-52.

<sup>83</sup> Ibidem, s. 49.

<sup>84</sup> P. Gałkowski, *Ziemia i ich własność w Ziemi Dobrzyńskiej w latach 1918-1947*, Rypin 1999, s. 40.

*(płatowiec ten, mający dawać w linii prostej 250 km/godz, musiał według przepisów obowiązujących u nas i na całym świecie, wykonać próby lotn a szybkości większe o 25%, czyli 300 km; pilot był z wojskowej instytucji technicznej, płatowiec zaopatrzony w przyrządy samopiszące, wiadomo więc, że nie było nadszybkości); trzeci prototyp, wykonany w r. 1937, rozleciał się przy tych samych próbach pilotowi fabrycznemu, którego nie można było posądzać, że chciał maszynę umyślnie połamać, rozwijając szybkość zbyt wielką; dopiero czwarty prototyp, poprawiony ostatecznie w r. 1938 (Czapla), wytrzymał próbę, ale w tych warunkach samolot, zanim się urodził, był już przestarzały*<sup>85</sup>.

Trzeba podkreślić, że powyższy opis nie jest do końca precyzyjny. Pod koniec 1934 r. władze wojskowe rozpiwały konkurs na nowy samolot wojskowy, będący następcą samolotu Lublin R.XIII, który zaczynał być uznawany za maszynę przestarzałą. Do konkursu przystąpili także właściciele firmy DWL, który w 1933 r. opracowali projekt samolotu towarzyszącego RWD-12. Podczas rozpisanego rok później konkursu, inż. Stanisław Rogalski i Jerzy Drzewiecki zdecydowali się wykorzystać projekt RWD-12 i po wprowadzeniu pewnych poprawek stworzyli samolot noszący oznaczenie RWD-14. Maszyna z amerykańskim silnikiem Pratt&Whitney Wasp TB została oblatana przez pilota fabrycznego w grudniu 1935 r. Następnie samolot skierowano na badania do ITL, gdzie pozostawał aż do czerwca 1936 r. W ich trakcie władze wystawiły samolotowi pozytywną opinię, wskazano także na konieczność wprowadzenia kilku poprawek, które obejmowały min., poszerzenie rozstawu podwozia, i wprowadzenie zmian umożliwiających szybką wymianę zbiornika paliwa<sup>86</sup>.

Uznano, że zakres zmian wymaga budowy drugiego prototypu, którego budowę zakończono w grudniu 1936 r. Oblot prototypu miał miejsce w styczniu 1937 r., i wykazał utajony błąd konstrukcyjny, który doprowadził do rozbicia prototypu. Maszyna rozbiła się podczas próby lotu nurkowego – pytanie, czy ktokolwiek zamierzał wykorzystywać samolot towarzyszący do nurkowania? Konieczna okazała się budowa trzeciego samolotu – który również został utracony w wypadku lotniczym. Dopiero dokładne przebadanie wraku wykazało, że konstruktorzy źle zaprojektowali układ dźwigni sterowania<sup>87</sup>. W tej sytuacji opracowanie egzemplarza wzorcowego dla dalszej produkcji nastąpiło dopiero 18 lipca 1938 r. Produkcja seryjna trwała do lutego 1939 r.

Zdołano zapewnić dostawy samolotów pozwalające na pokrycie zapotrzebowania dla jednej eskadry towarzyszącej w każdym pułku

---

<sup>85</sup> L. Rayski, op. cit., s. 50.

<sup>86</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe...*, s. 201.

<sup>87</sup> *Ibidem*, s. 202.

lotniczym. Dodatkowo kilka samolotów tego typu znalazło się na wyposażeniu Bazy Lotniczej w Małaszewiczach, Plutonu Lotniczego Warszawskiej Brygady Pancerno – Motorowej oraz Centrum Wyszkożenia Lotnictwa<sup>88</sup>. Ogółem we wrześniu wykorzystano bojowo około 49 samolotów tego typu. W literaturze<sup>89</sup>, pojawiają się również informacje dotyczące ewentualnych planów zakupu samolotów RWD-14b Czapla przez rząd egipski. Wydaje się to jednak mało prawdopodobne.

Można zastanawiać się dlaczego władze wojskowe zdecydowały się na sfinansowanie produkcji stosunkowo nielicznej serii produkcyjnej. Przede wszystkim, w bardzo zaawansowanym stadium znajdował się już nowy samolot LWS-3 Mewa, który był konstrukcją nie tylko nowocześniejszą, ale i przewidzianą na docelowego następcę samolotów Lublin R.XIII w różnych wersjach produkcyjnych. W chwili rozpoczęcia kampanii wrześniowej samoloty Mewa z pierwszej serii produkcyjnej były już w zasadzie gotowe do odbioru. Brakowało jedynie piast do śmigieł, które zamówiono we Francji. Niestety nie nadeszły na czas. Pomimo tego kilka samolotów trafiło na wyposażenie eskadr obserwacyjnych, które w trudnych dniach września 1939 r. docierały do rejonu Lublina.

Jako pierwsza po samolot LWS-3 z zapasów firmy LWS sięgnęła 23 Eskadra Obserwacyjna, w trakcie kampanii wrześniowej wchodząca w skład lotnictwa Armii „Kraków”. Samolot został przejęty w dniu 12 września przez por. obs. Władysława Rewakowicza, dowódcę 23 EO<sup>90</sup>. W literaturze przedmiotu istnieją jednak poważne rozbieżności pomiędzy ilością samolotów LWS-3 przejętych przez eskadrę. Według niektórych opracowań, eskadra przejęła tylko jedną maszynę tego typu<sup>91</sup>, podczas gdy część starszych opracowań wskazuje, że jednostka pozyskała dwa samoloty<sup>92</sup>. Autorzy obu prac są jednak zgodni w jednym – żaden samolot tego typu nie został ewakuowany do Rumunii.

Inną jednostką, która miała okazję skorzystać z samolotu LWS-3 Mewa, była 24 Eskadra Rozpoznawcza. Jednostka ta przejęła swój samolot od ewakuującego się na wschód ITL w dniu 15 września. Niestety, już następnego dnia maszyna została zniszczona podczas ataku na kolumnę nieprzyjaciela w pobliżu Horodenki<sup>93</sup>. Dwa samoloty LWS-3 pozyskała także 26 EO, która przejęła je w dniu 11 września na

---

<sup>88</sup> Ibidem, s. 203.

<sup>89</sup> Ibidem.

<sup>90</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa 1991, s. 354.

<sup>91</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe....*, s. 210.

<sup>92</sup> J. Pawlak, op. cit., s. 359.

<sup>93</sup> A. Morgała, *Samoloty wojskowe....*, s. 210.

ładowisku Lubień Wielki koło Lwowa <sup>94</sup>. Nieco inaczej sprawę pozyskania dwóch Mew przez 26 EO widzi natomiast Jerzy Pawlak, który wskazuje, że samoloty te zostały sprowadzone na lądowisko Podhorce w przez ppor. pil. rez. Mieczysława Pietrzyka, i kpr. pil. Józefa Talagę jako uzupełnienie <sup>95</sup>. Bardziej prawdopodobne wydaje się to drugie rozwiązanie.

Niestety obie Mewy zostały wkrótce potem utracone. Pierwsza z nich została rozbita, a następnie spalona podczas lądowania w miejscowości Zaniemyśl pod Brzeżanami, druga została spalona w dniu 18 września na lądowisku Zagwózdź, na którym personel eskadry zniszczył wszystkie posiadane samoloty, w obawie przed ich przejściem przez Armię Czerwoną <sup>96</sup>.

Jak widać samoloty LWS-3 Mewa nie odegrały zbyt dużej roli w działaniach toczonych przez polskie lotnictwo wojskowe podczas kampanii wrześniowej. Nieco inaczej wyglądała kwestia lotnictwa towarzyszącego, które wzięło udział w wojnie obronnej w sile 12 eskadr, co w sumie daje ok. 84 samolotów towarzyszących różnych typów <sup>97</sup>. Istniejące we wrześniu 1939 r. eskadry towarzyszące zostały w przededniu wybuchu wojny przemianowane na eskadry obserwacyjne i przydzielone do dyspozycji sztabów poszczególnych armii. W trakcie wojny obronnej eskadry składały się z dwóch plutonów. Pierwszy z nich liczył zazwyczaj 4 samoloty – jeden samolot pozostawał w dyspozycji dowódcy eskadry, drugi zaś dysponował tylko 3 samolotami. Często praktyką było przydzielanie plutonów sztabom różnych wielkich jednostek, co prowadziło do dalszego osłabienia jednostek.

Oprócz samolotów towarzyszących – RWD-14b Czapla lub Lublin R.XIII, na wyposażeniu eskadr znajdował się także jeden samolot łącznikowy RWD-8. Trudno powiedzieć czy dowódcy plutonów korzystali z tych maszyn, wydaje się jednak, że z samolotów tych nie korzystano jeśli nie zachodziła wyraźna potrzeba.

Tab. 7 Eskadry Obserwacyjne podczas kampanii wrześniowej*				
Nazwa eskadry	Godło	Wyposażenie	Przydział	Dowódca eskadry
13 Eskadra Obserwacyjna	Świerszcz w kolorze żółtozielonym na tle	7 RWD-14b Czapla	SGO „Narew”	Kpt. obs. Lucjan Fijuth

<sup>94</sup> Ibidem.

<sup>95</sup> J. Pawlak, op. cit., s. 369.

<sup>96</sup> Ibidem, s. 370.

<sup>97</sup> Ibidem, s. 338.

	jasnoniebieskiego koła			
16 Eskadra Obserwacyjna	Brak danych	7 Lublin R.XIIID	Naczelne Dowództwo Lotnictwa	Kpt. obs. Eugeniusz Lech
23 Eskadra Obserwacyjna	Szerszeń na tle niebieskiego kwadratu	7 RWD-14b Czapla	Armia „Kraków”	Por. obs. Władysław Rewakowicz
26 Eskadra Obserwacyjna	Osa na tle niebieskiego kwadratu	7 Lublin R.XIIID	Armia „Kraków”	Kpt. pil. Stanisław Rzepa
33 Eskadra Obserwacyjna	Ważka z lornetą na tle białego rombu	7 RWD-14b Czapla	Armia „Poznań”	Kpt. obs. Stanisław Zaleski
36 Eskadra Obserwacyjna	Brak danych	7 Lublin R.XIIID	Armia „Poznań”	Kpt. obs. Bolesław Dorembowicz
43 Eskadra Obserwacyjna	Chrabąszcz w kolorze czarnym, z błękitno-białymi końcówkami skrzydeł, na tle białego pięcioboku z czerwoną obwódką	7 Lublin R.XIIID	Armia „Pomorze”	Kpt. obs. Władysław Dawidek
46 Eskadra Obserwacyjna	Ważka w kolorze żółto-brązowym na tle białego pięcioboku z czerwoną obwódką	7 Lublin R.XIIID	Armia „Pomorze”	Kpt. pil. Roman Rypson
53 Eskadra Obserwacyjna	Herb miasta Wilna (św. Krzysztof) na tle białego równoramiennego krzyża	7 RWD-14b	Armia „Modlin”	Kpt. pil. Józef Kierzkowski

56 Eskadra Obserwacyjna	Niedźwiadek w kolorze brunatnym z niebieską krawatką na tle białego równoramiennego krzyża	7 Lublin R.XIIID	Armia „Karpaty”	Kpt. obs. Marian Sukniewicz
63 Eskadra Obserwacyjna	Komar na tle białego koła z czerwoną obwódka	7 RWD-14b Czapla	Armia „Łódź”	Kpt. obs. Jan Haręźlak
66 Eskadra Obserwacyjna	Kameleon w kolorze zielonym na tle białego koła z czerwoną obwódka	7 Lublin R.XIIID	Armia „Łódź”	Kpt. obs. Albert Kubieniec

\* Ibidem, s. 341-427.

W większości wypadków piloci służący w eskadrach obserwacyjnych, dokonywali zrzutu meldunków na własne pozycje. Ćwiczone jeszcze w okresie przedwojennym „podchwytywanie” meldunków z ziemi, ze względu na panującą w powietrzu niemiecką Luftwaffe nie było praktykowane. Zdarzały się także przypadki, w których na skutek długotrwałego poszukiwania celów i groźby pojmania załogi przez nieprzyjaciela, obserwatorzy byli zmuszeni dokonać zniszczenia meldunku. Zapiski były wykonywane na papierze ryżowym, tak aby w sytuacji kryzysowej istniała możliwość likwidacji meldunku poprzez zjedzenie go.

Dywizjony towarzyszące jako jednostki organizacyjne powstały stosunkowo późno, dopiero pod koniec 1937 r., równocześnie z przeformowaniem istniejących eskadr towarzyszących z jednostek złożonych z trzech plutonów na eskadry dwuplutonowe<sup>98</sup>. Na krótko przed wybuchem wojny, w ramach mobilizacji alarmowej doszło do rozformowania dowództwa dywizjonów i dodatkowych eskadr.

Odpowiednikami samolotów RWD-14b Czapla i Lublin R.XIIID w niemieckiej Luftwaffe były samoloty Henschel Hs 126, rozwijające prędkość maksymalną 310 km/h. Przed wybuchem wojny zainteresowanie zakupem samolotów tego typu wyraziły Grecja, Jugosławia i Estonia. Do Grecji przed wybuchem wojny dostarczono co najmniej jedną maszynę tego typu, która jednak została „odzyskana”

<sup>98</sup> W 1 Pułku Lotniczym przy tej okazji powstała 19 Eskadra Towarzysząca, a w 6 PL 69 Eskadra. J. Pawlak, op. cit., s. 145, 372.

przez Luftwaffe <sup>99</sup> po aneksji Grecji w 1940 r. W chwili wybuchu wojny Niemcy użyli przeciwko Polsce około dwustu samolotów tego typu <sup>100</sup>. Podczas kampanii wrześniowej Niemcy utracili co najmniej 25 maszyn tego typu.

<b>Tab. 8 Plutony z Eskadr Obserwacyjnych w kampanii wrześniowej*</b>			
Pluton	Numer eskadry	Dowódca plutonu	Przydział
I/13	13 EO	Kpt. obs. Feliks Misiewicz	b.d.
II/13	13 EO	Kpt. obs. Seweryn Łaźniewski	Oddział Wydzielony „Suwałki”
I/16	16 EO	Kpt. obs. Jan Lemieszonek	b.d.
II/16	16 EO	Por. obs. Jerzy Stachurski	b.d.
I/23	23 EO	Por. obs. Włodzimierz Czupryk	Grupa Operacyjna „Bielsko”
II/23	23 EO	Por. obs. Stefan Lintzel	Grupa Operacyjna „Bielsko”
I/26	26 EO	Por. obs. Leon Wrzeszcz	7 DP
II/26	26 EO	Por. obs. Stanisław Król	Grupa Operacyjna „Śląsk”
I/33	33 EO	Por. obs. Jan Jaworski	26 DP
II/33	33 EO	Por. pil. Stanisław Gardulski	25 DP
I/36	36 EO	Por. obs. Jan Szyszko	D-ctwo Armii „Poznań”
II/36	36 EO	Por. obs. Jan Wajda	Wielkopolska B.K.
I/43	43 EO	Por. obs. Eugeniusz Siedlecki	D-ctwo Armii „Pomorze”
II/43	43 EO	Por. obs. Tadeusz Jasinowski	Grupa Operacyjna „Wschód”
I/46	46 EO	Por. obs. Tadeusz Pokoniewski	Pomorska B.K.
II/46	46 EO	Por. obs. Stanisław Osiadacz	15 DP
I/53	53 EO	Kpt. obs. Stanisław Sawczyński	Nowogródzka B.K.
II/53	53 EO	Kpt. obs. Marian Kucharski	b.d.
I/56	56 EO	Por. obs. Mieczysław Gorzeński	D-ctwo Armii „Karpaty”
II/56	56 EO	Kpt. obs. Eugeniusz Arciuszkiewicz	D-ctwo Armii „Karpaty”
I/63	63 EO	Kpt. obs. Władysław Fedorowicz	Grupa Operacyjna „Piotrków”

<sup>99</sup> Z. Luranc, *Henschel Hs-126*, Gdańsk 1995, s. 7-8.

<sup>100</sup> Ibidem, s. 9.



II/63	63 EO	Kpt. obs. Jerzy Wolf	Odwód d-cy lotnictwa Armii „Łódź”
I/66	66 EO	Kpt. obs. Jan Krzysztoforski	10 DP
II/66	66 EO	Kpt. obs. Leonid Rochowski	Wołyńska B.K.

\* J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach....*, s. 341-427.

Niemieckie samoloty rozpoznawcze bez większych problemów padały łupem polskich pilotów myśliwskich. Pierwsze straty wśród Henschli Hs 126 Luftwaffe odnotowała już 1 września, gdy łupem polskich pilotów myśliwskich padły dwa samoloty. Pierwszego Hs 126 zestrzelili piloci odnieśli grupowe zwycięstwo nad jedną z niemieckich maszyn tego typu. Zestrzelenie zapisano na konto por. pil. Marian Pisarka i kpr. pil. Benedykta Mielczyńskiego<sup>101</sup>. Tego samego dnia zniszczenie samolotu Hs 126 zameldowali piloci myśliwcy z krakowskiej 122 i 121 Eskadry Myśliwskiej, działający w ramach lotnictwa Armii „Kraków”. Zestrzeleniem niemieckiej maszyny musieli podzielić się plut. pil Antoni Markiewicz oraz kpr. pil. Jan Kremiski, którzy posłali nieprzyjacielską maszynę na ziemię w rejonie Zwardonia<sup>102</sup>.

Sukcesy w walce z samolotami rozpoznawczymi nieprzyjaciela odnosili także piloci lotnictwa Armii „Łódź” z III/6 Dywizjonu Myśliwskiego z 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Drugiego dnia wojny niemiecki samolot rozpoznawczy padł łupem ppor. pil. Jana Dzwonka i ppor. pil. Edwarda Kramarskiego, zwycięstwa tego nie chcą uznać autorzy niektórych monografii, np. Łukasz Łydźba<sup>103</sup>. Jak widać w przypadku ataku myśliwców nie tylko polskie samoloty obserwacyjne i rozpoznawcze miały niewielkie szanse na ucieczkę. Właśnie z tego powodu po zakończeniu kampanii francuskiej Niemcy zaprzestali produkcji samolotów Hs 126.

Pozostaje odpowiedzieć na pytanie – czy polskie lotnictwo towarzyszące było dobrym pomysłem? Trudno powiedzieć. Wydaje się, że najlepszym podsumowaniem tych rozważań są słowa wspomnianego wcześniej płk. dypl. obs.

Kurowskiego:

*Gdy zostałem powołany do pracy w Armii „Poznań” w marcu 1939 roku i miałem wszechstronnie opracować plan przyszłego działania lotnictwa, stanąłem wobec dylematu, jak użyć eskadr, aby zapewnić jak największe bezpieczeństwo załóg.*

<sup>101</sup> Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego w Londynie (dalej IPMS), sygn. LOT.A.II.15/1a, k.2; P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918-1945*, Warszawa 2016, s. 65; Z. Luranc, op. cit., s. 9.

<sup>102</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.14/1a/3, k.2.

<sup>103</sup> Ł. Łydźba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 35-72.

*Zdawałem sobie w pełni sprawę z ogromnych różnic sprzętu i uzbrojenia obu stron. Wiedziałem o śmiertelnym niebezpieczeństwie lotów na R-XIII lub na zupełnie nieuzbrojonych „erwudziakach” wykorzystywanych jako samoloty łącznikowe, przypuszczałem, że lotniska polowe będą często wykrywane przez nieprzyjaciela i bombardowane, że myśliwce w walce powietrznej mają małe szanse dopędzenia bombowców niemieckich, a walkę z Messerschmittami mogą nawiązać tylko wtedy, gdy one same się na to zdecydują.*

*[...] Wiedziałem o tym wszystkim, ale cóż mogłem poradzić! Byłem w sztabie po to, aby pokierować działaniami lotnictwa armii niezależnie od tego, czym to lotnictwo dysponuje.*

*Mogłem tylko poprzysiąc, że zrobię sto procent wysiłku, aby nie opuścić żadnej szansy zmniejszenia zagrożenia zarówno załóg w powietrzu jak i na lotniskach.*

*Jak to zrobić? Wytyczne Naczelnego Dowódcy Lotnictwa w stosunku do lotnictwa obserwacyjnego zalecały rozpoznanie „znad własnych pozycji” lub tylko krótkie wypady „na teren walki”. Taka koncepcja wydawał się całkowicie teoretyczna.*

*[...] Front Armii „Poznań” miał swój charakterystyczny szczegół: wspomniane już graniczne wybrzuszenie poznańskie, wcinające się w terytorium Trzeciej Rzeszy. Było wiele powodów, by sądzić, że tam wojska hitlerowskie nie będą operować, a raczej poczekają, aż przyniosą wyniki ich działania ofensywne w korytarzu pomorskim i na kierunku łódzkim. [...] Wydawało się więc, że dla eskadry wyposażonej w R-XIII najbezpieczniejszy będzie ten właśnie kierunek działania.*

*[...] Z ciężkim sercem musiałem jako sztabowiec nakazywać eskadrom wykonanie podobnych zadań i jakże cieszyłem się, kiedy udało mi się wybrać taką trasę, na której Messerschmittów nie było, i kiedy otrzymywałem meldunek, że samolot szczęśliwie wylądował.*

*Działalność 36 eskadry obserwacyjnej w pierwszym okresie kampanii jest tylko przykładem, kiedy oficer sztabu stawał w kolizji między swym obowiązkiem a sumieniem. To samo było przy wysyłaniu w bój innych samolotów, które miały w nieznacznym tylko stopniu większe szanse wyjścia obronną ręką ze spotkania z nieprzyjacielem <sup>104</sup>.*

Z tymi samymi problemami musieli zmierzyć się we wrześniu 1939 r. także oficerowie sztabowi lotnictwa Armii „Łódź”. Eskadry przydzielone do Armii „Łódź” i „Poznań” dzieliło bardzo wiele, począwszy od miejsca pochodzenia eskadr na poglądach ich przełożonych skończywszy. Łączyło ich jednak bezprzykładne bohaterstwo lotników eskadr obserwacyjnych i rozpoznawczych.

---

<sup>104</sup> A. Kurowski, op. cit., s. 255-258.

## Rozdział II U źródeł 63 i 66 Eskadry Towarzyszającej

Sytuacja panująca na terenie zaboru austriackiego w drugiej połowie XIX w.

i na początku XX w., w porównaniu z zaborem rosyjskim i niemieckim była dość liberalna. Fakt, iż był to jedyny zabór na terenie którego Polacy cieszyli się dużą autonomią wpłynął pozytywnie na rozwój polskiej kultury i świadomości politycznej. Możliwe, iż właśnie dlatego to właśnie tam najszybciej wykorzystano kryzys państw zaborczych i przystąpiono do tworzenia pierwszych jednostek polskiego lotnictwa. Na tle takich ośrodków jak Warszawa, Kraków i Poznań, Lwów był nie tylko pierwszy, ale i zdecydowanie lepiej przygotowany. W tych warunkach może dziwić, że utworzenie 6 Pułku Lotniczego nastąpiło stosunkowo późno. Polacy opanowali lotnisko Lewandówka, z którego zaczęli wykonywać loty przeciwko wdzierającym się do miasta oddziałom ukraińskim, jeszcze przed formalnym odzyskaniem niepodległości przez państwo polskie. Właśnie w tym czasie doszło do pierwszych lotów bojowych wykonywanych przez polskie lotnictwo wojskowe, a w rejonie Lwowa polscy lotnicy odnotowali także pierwsze sukcesy bojowe w walce z nieprzyjacielem. Wśród pierwszych „lotników lwowskich można wymienić” min., Stefana Bastyrę <sup>1</sup>,

## Janusza de Beuraina<sup>105</sup> oraz Władysława Torunia<sup>106</sup>. Już niebawem do tego niezwykle zaszczytnego grona

<sup>1</sup> Stefan Bastyr – ur. 17 VIII 1890, w Ulanowie lub Oleśnie, zm. 6 VIII 1920. Po ukończeniu Szkoły Realnej w Tarnowie podjął studia na Wydziale Budowy Maszyn Politechniki Lwowskiej. W 1913 r. brał udział w projekcie budowy samolotu ZASPL (Związku Awiatycznego Studentów Politechniki Lwowskiej), prace zostały jednak przerwane – konstrukcja samolotu wzorowana była na samolocie Farman IV. Po wybuchu I Wojny Światowej powołany do armii austro-węgierskiej. Początkowo służył w 27 Feldkanonenregiment (Pułk Artylerii Polowej), ale w 1915 r. zgłosił się na ochotnika do lotnictwa. Ukończył szkolenie obserwatorów lotniczych w Wiener – Neustadt, a następnie został skierowany do Flik 10, i Flik 12D. W 1918 r. ukończył kurs pilotażu w Campofornido i otrzymał przydział do jednostki Flik 37P wyposażonej w samoloty jednoosobowe. Brał udział w walkach na froncie włoskim. Odniósł co najmniej 1 zwycięstwo powietrzne, zmuszając do lądowania rosyjski samolot rozpoznawczy typu Farman. W październiku 1918 r. wziął czynny udział w opanowywaniu lotniska Lewandówka przez Polaków. Został mianowany komendantem lotniska Lewandówka przez Naczelnego Komendanta Obrony Lwowa, Czesława Mączyńskiego. Następnie został mianowany dowódcą Lwowskiej Grupy Lotniczej. Wykonał pierwszy lot bojowy w historii lotnictwa polskiego w dniu 5 listopada 1918 r., atakując żołnierzy ukraińskich przebywających w rejonie stacji Pesenkówka po próbie ataku na Dworzec Główny we Lwowie. Był najaktywniejszym ze wszystkich lotników lwowskich biorących udział w walkach o miasto. Zginął w sierpniu 1920 r. w katastrofie lotniczej na samolocie Fokker D.VII, prawdopodobnie w wyniku zasłabnięcia. Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH, CAW), sygn.

---

<sup>105</sup> Janusz de Beurain – ur. 25 XII 1893 w Warszawie, zm. 23 XII 1959 w Edynburgu. Absolwent Politechniki Lwowskiej, w latach 1914-1916 służył w 1 Pułku Artylerii Legionów Polskich. Następnie zgłosił się na przeszkolenie lotnicze w Oficerskiej Szkole Lotniczej prowadzonej przez armię austriacką. Po jej zakończeniu został skierowany na front włoski do 34 Eskadry. Od maja do sierpnia 1917 r. powrócił do 1 Pułku Artylerii. Po kryzysie przysięgowym działał aktywnie w Polskiej Organizacji Wojskowej. W listopadzie 1918 r. brał udział w przejmowaniu lotniska Lewandówka. Brał udział w obronie Lwowa przed wojskami bolszewickimi. 3 listopada objął dowodzenie nad II Bojową Eskadrą Lotniczą, przemianowaną później na 6 Eskadrę Wywiadowczą. W 1919 r. objął stanowisko szefa sztabu Dowództwa Wojsk Lotniczych, a następnie zastępcy Inspektora Wojska Lotniczych. W 1923 r. skierowany do Centralnych Zakładów Lotniczych, od 1 III 1925 r. przejął obowiązki kierownika tej instytucji. W kolejnych latach pracował w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa. Od kwietnia 1929 r. ponownie w czynnej służbie. Po kampanii wrześniowej przedostał się do Francji. Obywał staż w lotnictwie francuskim. Po kampanii francuskiej trafił do Wielkiej Brytanii, gdzie otrzymał przydział do Stacji Zbornej Oficerów w Rothesay. W 1942 r. przeniesiony do rezerwy, rok później przywrócony do służby czynnej. Po zakończeniu wojny pozostał na emigracji i przeszedł przeszkolenie w ramach Polskiego Korpusu Przystosobienia i Rozmieszczenia. S. Czum, W. Wójcik, *Generałowie w stalowych mundurach*, Warszawa – Poznań 2003, s. 15; P. Stawecki, *Generałowie polscy w wojnie obronnej 1939 roku i ich dalsze losy wojenne: cz.2*, „Przegląd Historyczno – Wojskowy”, nr. 15(66)/3 (249) 2014, s. 93-94; *Piętastolecie L.O.P.P.*, Warszawa 1938, s. 279; WBH, CAW, sygn. I.480.23, k. 1-2.

<sup>106</sup> Władysław Toruń – ur. 7 VII 1889 w Nowym Sączu, zm. 9 VIII 1924 w Warszawie. Ukończył szkołę realną w Lwowie, następnie studia na Politechnice Lwowskiej. Po jej ukończeniu trafił do austro-węgierskiej marynarki wojennej. Obywał służbę na krążowniku pancerny „Sankt Georg”, następnie na okręcie „Gea”. Od 1909 r. współpracował z Związkiem Strzeleckim, był także członkiem, działającego na Politechnice, Związku Awiatycznego. Obywał służbę w artylerii fortecznej. W 1916 r. został skierowany na kurs obserwatorów lotniczych w Szybeniku, następnie służył w lotnictwie morskim. W momencie upadku Austro-Węgier przebywał na urlopie we Lwowie i korzystając z okazji wstąpił do polskich oddziałów walczących z Ukraińcami. W trakcie wojny polsko-bolszewickiej

I.481.B.3255; M. Romeyko, *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, Warszawa 1933, s. 314-315; T. Kopański, *Lotnictwo w obronie Lwowa w listopadzie 1918 roku*, „*Militaria i Fakty*”, nr. 6/2001, s. 40-45; A. Morgała, *Samoloty wojskowe w Polsce 1918-1924*, Warszawa 1997, s. 97; M. Niestrawski, *Kapitan pilot Stefan Bastyr. Cichy bohater wojny polsko – ukraińskiej (1918-1919)*, [dostęp 30 XI 2018] <https://www.infolotnicze.pl/2012/04/16/kapitan-pilot-stefan-bastyr-cichy-bohater-wojny-polsko-ukraińskiej-1918-1919/>.

dołączyli kolejni lotnicy. Do grona przybyszy można zaliczyć chociażby: Stefana Steca<sup>4</sup>, Eugeniusza Rolanda<sup>5</sup>, Adama Tigera, czy Stanisława Pietruskiego<sup>107</sup>.

kieruje III Parkiem Lotniczym. Umiera w 1924 r. na skutek obrażeń doznanych podczas naprawy instalacji elektrycznej w swoim mieszkaniu. M. Romeyko, op. cit., s. 383; A. Glass, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Warszawa 1977, s. 25.

<sup>4</sup> Stefan Stec – ur. 25 XI 1889 we Lwowie, zm. 11 V 1921 w Warszawie. Pilot wojskowy, absolwent Politechniki Lwowskiej. 1 VIII 1914 r. powołany do służby w armii austro-węgierskiej. Następnie ukończył szkołę oficerów rezerwy. Krótko służył w 10 Batalionie Pionierów. Następnie został skierowany do szkoły lotniczej w Wiener Neustadt. Od 31 I 1916 do początku 1918 r. wykonywał loty jako obserwator na froncie wschodnim. W lutym 1918 r. ukończył kurs pilotażu, następnie kurs pilotażu myśliwskiego. Został skierowany na front włoski, gdzie ozdobił swój samolot szachownica. Do końca wojny walczył na froncie. Od połowy 1918 r. należał do Polskiej Organizacji Wojskowej. Na początku listopada 1918 r. dotarł do Lwowa, i uczestniczył w zajmowaniu lotniska Lewandówka. Następnie brał udział w walkach z Ukraińcami. Po zakończeniu walk z Ukraińcami wyjechał na studia wojskowe do Francji. Po ich zakończeniu w 1921 r. powrócił do Polski i pracował w Departamencie Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych. Zginął w katastrofie lotniczej na lotnisku mokotowskim w Warszawie. WBH, CAW, sygn. I.482.20-1456; K. A. Tarkowski, *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919-1920*, Warszawa 1991, s. 38; M. Niestrawski, *Szachownice nad Galicją i Wołyniem. Część 2. Lotnictwo Wojska Polskiego w wojnie z Ukraińcami*, „*Lotnictwo Aviation International*”, nr. 9/2017, s. 92-93.

<sup>5</sup> Eugeniusz Roland – ur. 2 XI 1890 we Lwowie, zm. 17 I 1971 w Wiedniu. Pilot wojskowy, obrońca Lwowa, uczestniczył w bitwie o Anglę, po wojnie więzieni stalinowski. W latach 1909-1914 odbywał studia na Politechnice Lwowskiej, i działał w związku Awiatycznym. Podczas I Wojny Światowej w armii austro-węgierskiej. 15 lipca 1916 r. został skierowany do lotnictwa austriackiego i ukończył szkołę lotniczą w Wiener Neustadt. W styczniu 1918 r. rozpoczął szkolenie z zakresu pilotażu myśliwskiego. Po ukończeniu kursu walczył na froncie włoskim. Został zestrzelony w dniu 17 września 1918 r. został zestrzelony i wylądował na spadochronie na Adriatyku. Został uratowany przez rybaków. Pod koniec października 1918 r.

---

<sup>107</sup> Stanisław Pietruski – ur. 6 VII 1893 w Gródku Jagiellońskim, zm. 2 II 1971 r. Wrocław. Absolwent Uniwersytetu Lwowskiego, w czasie I Wojny Światowej w 1 Pułku Ułanów Legionów Polskich, od 5 II do 31 III uczęszczał na kawaleryjski kurs oficerski przy 1 PUŁ w Ostrołęce. Kurs ukończył w stopniu wachmistrza. Latem po kryzysie przysięgowy wcielony do armii austriackiej, w której ukończył szkolenie obserwatorów lotniczych. Walczył na froncie włoskim. Po zakończeniu wojny wyjechał do Krakowa, a następnie do Lwowa. 17 XI 1918 r. dołączył do 2 Eskadry Bojowej na lotnisku Lewandówka i walczył w obronie miasta. 24 II 1919 r. odniósł zwycięstwo nad ukraińskim samolotem Nieuport. Latem 1919 został przeszkolony w pilotażu przez Franza Petera. Służył w 6 Eskadrze Wywiadowczej, z którą odbył wojnę polsko – bolszewicką. Po jej zakończeniu służył w 2 i 4 PL. Podczas kampanii wrześniowej przydzielony do 4 Bazy Lotniczej. W walkach udziału nie brał. Przedostał się do Wielkiej Brytanii. W 1947 r. wrócił do Polski, zamieszkał w Jeleniej Górze. WBH, CAW, sygn. I.120.1.125, k. 11; A. Morgała, op. cit., s. 259; S. Pietruski, *Lwowskie loty cz. 1*, „*Lotnictwo z szachownicą*”, nr. 1, s. 13-18; Idem, *Lwowskie loty cz. 2*, „*Lotnictwo z szachownicą*”, nr. 2, s. 12-15.

wyjechał do Lwowa, gdzie wziął udział w walkach z Ukraińcami. Po zakończeniu wojny pracował na Politechnice Lwowskiej jako wykładowca, a potem odbywał praktyki we Francji w zakładach lotniczych. Następnie został mianowany dyrektorem technicznym fabryki „Samolot” w Poznaniu. W okresie poprzedzającym wybuch II Wojny Światowej pracował w Polskich Liniach Lotniczych „LOT”. Podczas II Wojny Światowej zajmował różne stanowiska sztabowe, min., w Referacie Technicznym Dowództwa Sił Powietrznych. W Wielkiej Brytanii był komendantem obozu Station Weeton, dowódcą Maintenance Wing w 18 Operational Training Unit w Bramcote. Pełnił także funkcję Wydziału Technicznego Dowództwa Sił Powietrznych, dowodził Lotniczą Szkołą Techniczną dla Małoletnich. Po wojnie wrócił do Polski i podjął pracę w PLL „LOT”. 31 X 1947 wraz z innymi członkami kierownictwa „LOT-u” został aresztowany pod zarzutem szpiegostwa. Skazany na dożywocie został zwolniony w 1956 r., a rok później zrehabilitowany. Pomimo tego nie wrócił już do pracy w lotnictwie. W 1959 roku wyjechał do Austrii na zaproszenie dawnych kolegów z austro-węgierskiego lotnictwa. J. Butkiewicz, *Eugeniusz Roland*, „Lotnictwo z szachownicą”, nr. 14, s. 39-40.

Oprócz nich udział w tworzeniu młodego lotnictwa polskiego na zagrożonym przez Ukraińców lotnisku Lewandówka brali także udział cudzoziemcy nie odczuwający wcześniej żadnych związków uczuciowych z państwem polskim. Jednym z nich był ówczesny sierżant pilot Josef Cagasek, z pochodzenia Czech. Zamieszkujący Lwów Polacy początkowo nie dowierzali iż pilotami samolotów biorących czynny udział w walce z Ukraińcami są Polacy – część lotników nosiła obco brzmiące nazwiska, w związku z czym wśród części polskich mieszkańców miasta rozeszła się wieść o zagranicznych ochotnikach z Francji i Włoch<sup>108</sup>. Według słów przytoczonych przez autora pracy „Z orlich bojów lotników lwowskich”, jedynym obcokrajowcem wśród lwowskich pilotów był Camilo Perrini, który jak stwierdził w rozmowie z lwowskimi dziennikarzami Bastyr:

*[...] to rzeczywiście cudzoziemiec, którego jedynym celem – krwią zdobyć obywatelstwo polskie, znajduje się na czele grupy przemyskiej, we Lwowie jednak, powtarzają sami Polacy*<sup>109</sup>.

Wypowiedź Bastyry nie miała zbyt wiele wspólnego z rzeczywistością, gdyż we Lwowie przebywali nie tylko Polacy. Znane są dokumenty, których autorzy donosili nowym polskim władzom wojskowym, że część oficerów nie zna języka polskiego i wydaje rozkazy po niemiecku<sup>110</sup>. Choć sama praktyka mogła być dość gorsząca, to jednak wypada usprawiedliwić domniemyanych winowajców – wielu Polaków mających za sobą służbę w armiach zaborczych po prostu nie znało polskich komend – nie wszyscy mieli za sobą kontakty z Legionami. Warto również odnotować, że w szeregach Legionów Polskich po prostu brakowało lotników, którzy mogliby opracować polskie komendy, a weterani polskich jednostek istniejących w

<sup>108</sup> J. Przybyła, *Z orlich bojów lotników lwowskich*, Lwów 1919, s. 6.

<sup>109</sup> Ibidem, s. 7.

<sup>110</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Komitet Obrony Narodowej do Naczelnego Dowództwa Wojsk Polskich „Wschód”*, 13 marca 1919 r.

szeregach byłej armii rosyjskiej nie zdążyli jeszcze dotrzeć do Galicji. Byli zresztą traktowani dość podejrzliwie, co należy zrozumieć – przez ostatnich kilka lat piloci austro-węgierscy i niemieccy starali się zestrzelić jak najwięcej rosyjskich samolotów, a piloci maszyn z carskimi znakami nie pozostawali im dłużni.

Co szczególnie ważne to właśnie we Lwowie, na lotnisku Lewandówka narodziła się zupełnie wyjątkowa na tle innych znaków przynależności państwowej, szachownica lotnicza. Pietruski wskazuje, że symbol ten jako pierwszy na samolotach we Lwowie namalował Stec<sup>111</sup>. Wkrótce potem okazało się, że wizerunek szachownicy wzbudził spore zainteresowanie wśród innych oficerów, co doprowadziło do jego przyjęcia jako oficjalnego oznaczenia dla polskich wojskowych statków powietrznych. Decyzja ta została potwierdzona w dniu 1 grudnia 1918 r. specjalnym rozkazem<sup>112</sup>.

Było to o tyle zaskakujące, że co najmniej jeden z pierwszych „lotników lwowskich”, stał się później pierwszym dowódcą 6 Pułku Lotniczego. W okresie późniejszym na terenie Lwowa formowano i przygotowywano do walki min., słynną Eskadrę Kościuszkowską, złożoną z amerykańskich ochotników. Jednostka ta odegrała sporą rolę podczas wojny polsko-bolszewickiej, jednakże przeszła do legendy głównie ze względu na fakt iż w jej szeregach służyli Amerykanie. De facto największymi sukcesami odniesionymi przez jednostkę były zwycięstwa powietrzne odniesione w okresie poprzedzającym przybycie ochotników zza oceanu, którzy wykorzystali sytuację. Warto również odnotować, iż dowódcami 7 Eskadry byli najważniejsi oficerowie polskiego lotnictwa wojskowego w okresie międzywojennym min., ówczesny por. pil. Ludomił Rayski, a także por. pil. Stec.

Niestety, po zakończeniu wojny polsko – bolszewickiej polskie lotnictwo wojskowe weszło w okres dość poważnego kryzysu, wynikającego z konieczności przygotowania się do funkcjonowania na stopie pokojowej. Brakowało zwłaszcza samolotów, które mogłyby uzupełnić straty poniesione podczas nieustannych walk trwających praktycznie od listopada 1918 r. Spore trudności zachodziły także w związku z odejściem do cywila wielu członków obsługi naziemnej co dodatkowo skomplikowało sytuację. Jakby tego było mało, w okresie przeprowadzania koniecznej, powojennej reorganizacji polskiego lotnictwa uznano, że istniejące we Lwowie zabudowania lotniskowe nie pozwalają na stworzenie tam żadnej jednostki lotniczej. Pułki lotnicze, zostały więc początkowo utworzone w: Warszawie, Krakowie i

---

<sup>111</sup> J. Pietruski, *Lwowskie loty cz. I*, s. 14.

<sup>112</sup> Chodzi o rozkaz nr. 38 z 1 XII 1918 r., wydany przez gen. Stanisława Szeptyckiego. Dokument ten

Poznaniu (lato 1921 r.), a następnie w Toruniu (maj 1924 r.). Rok później powstały dwa kolejne pułki-11 Pułk Myśliwski w Lidzie, później przeniesiony do Wilna, i 6 Pułk Lotniczy we Lwowie.

Pierwszym dowódcą utworzonego 23 maja 1925 r.<sup>12</sup> we Lwowie 6 Pułku Lotniczego, został ppłk. pil. Perrini. Była to postać nietuzinkowa, której warto poświęcić nieco miejsca. Przyszły dowódca 6 PL przyszedł na świat 18 czerwca 1887 r. w Poli. W wieku dwudziestu jeden lat rozpoczął swoją karierę wojskową w szeregach armii austro-węgierskiej. Początkowo służył w jednostkach artylerii<sup>13</sup>, której poświęcił 4 lata służby wojskowej. W 1912 r. przeszedł do lotnictwa w którym pozostał do końca wojny. Już w 1914 r. brał udział w walkach na terenie Galicji. Następnie od 1 lutego do 1 maja 1915 r. walczył na froncie serbskim<sup>14</sup>. W kolejnych latach dosłużył się stopnia kapitana (hauptmana) i otrzymał dowodzenie nad kilkoma eskadrami. W ostatnich dniach października 1918 r. przebywał na froncie włoskim i na własne oczy widział postępujący upadek morale armii austro-węgierskiej. Na początku listopada, jak przypuszcza prof. Andrzej Olejko, namówiony przez swoich polskich towa-

---

był wielokrotnie reprodukowany i publikowany min., w Internecie.

<sup>12</sup> *Dziesięciolecie 6 Pułku Lotniczego. Księga pamiątkowa*, Lwów 1935, s. 21.

<sup>13</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1156, k. 3.

<sup>14</sup> A. Olejko, *Porca Madonna kde je moja diabol?*, „Militaria XX wieku”, nr. 5(26) wrzesień – październik 2005, s. 4.

rzyszy broni, wyjechał do wolnego już Krakowa<sup>113</sup>, gdzie w dniu 15 listopada wstąpił do odrodzonego Wojska Polskiego. Niemal natychmiast został skierowany do Małopolski Wschodniej, gdzie wziął udział w walkach o Lwów. Następnie jako doświadczony oficer zajmował różne stanowiska sztabowe – min., dowodził 2 Dywizjonem Lotniczym, w kwietniu 1920 r. objął stanowisko szefa lotnictwa przy Sztapie Naczelnego Wodza, pełnił również funkcję szefa lotnictwa polskich 3 i 6 Armii.

Wydaje się bardzo prawdopodobne, że w okresie swojej służby w polskim lotnictwie, Perrini posługiwał się osobistym godłem przedstawiającym diabła, lub satyra. Według cytowanego przez prof. Olejkę Janusza Meissnera, już w pierwszym okresie pobytu Perriniego we Lwowie, podczas walk z Ukraińcami umieścił on na swoim samolocie wizerunek czerwonego diabła, na którym po każdym zakończonym powodzeniem locie bojowym zakładał na szyję figurki bransoletkę. Potwierdzeniem tezy o osobistym godle Perriniego, przedstawiającym „czerwonego diabła” można doszukiwać się chociażby w poniższym fragmencie:

---

<sup>113</sup> Ibidem.



*Z Poznania przyleciał, wyznaczony na dowódcę pułku, pułkownik pilot Camillo Perrini z kapitanem pilotem Jarińą Tadeuszem na samolocie Potez XV. Nr. 40-37. Historyczny ów pierwszy samolot w pułku, noszący na kadłubie znak wyobrażający czerwonego diabła, przez dłuższy czas był również jedynym* <sup>114</sup>.

Włoski ochotnik, pomimo dość wysokiego stopnia służbowego, pozostawał dość aktywny również w okresie wojny z bolszewikami, gdy pomimo zajmowania wysokiego stanowiska służbowego wykonał 15 lotów bojowych na terytorium nieprzyjaciela i 9 lotów służbowych nad terenami kontrolowanymi przez Wojsko Polskie <sup>115</sup>. Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej Perrini uczestniczył w organizowaniu 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, a następnie przeszedł na stanowisko dowódcy i organizatora 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Jego ostatnim przydziałem służbowym pozostawał lwowski pułk, w którym został aż do 1929 r., gdy w skutek polityki personalnej <sup>116</sup>, został przeniesiony w stan spoczynku. Pomimo tego nie zrezygnował z aktywnej działalności na rzecz polskiego lotnictwa – aktywnie działał we władzach Aeroklubu Warszawskiego, publikował również w specjalistycznej prasie lotniczej. W 1939 r. nie został przyjęty do wojska, i wyjechał do Włoch, gdzie zajmował się udzielaniem pomocy polskim lotnikom zmierzającym do Francji. Za swoją działalność został aresztowany przez włoską policję, która osadziła go w areszcie w Motefiascone <sup>19</sup>. Wśród osób interesujących się postacią włoskiego lotnika istnieją dość poważne rozbieżności odnośnie jego dalszych losów. Według jednej z teorii, Perrini został przekazany Niemcom i w 1940 r. zginął w obozie koncentracyjnym. Teoria ta została jednak zdecydowanie odrzucona min., przez prof. Olejkę, który wskazuje, że polsko-włoski lotnik zmarł w 1942 r., na skutek powikłań związanych z zapaleniem wyrostka robaczkowego.

Nie ulega wątpliwości, że Perrini był postacią barwną. Za swoje zasługi położone w obronie Lwowa, otrzymał od władz miejskich obywatelstwo polskie. W pamięci żołnierzy 6 Pułku Lotniczego zapisał się jako sympatyczny i ciepły przełożony, który kompletnie nie radził sobie z językiem polskim. Jeden z żołnierzy pułku, Kazimierz Barylski tak wspominał płk. Perriniego:

*Pierwszym dowódcą 6-tego pułku lotniczego był pułkownik pilot Camillo Perrini. Włoch z pochodzenia, z pewnych powodów był on także bojowym pilotem z własnej woli w lotnictwie polskim. Jako kapitan pilot brał czynny udział w wojnie polsko-ukraińskiej, a także w wojnie polsko-*

---

<sup>114</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 27.

<sup>115</sup> WBH, CAW, sygn. I.301.12.39, Skoroszyt 0881.

<sup>116</sup> A. Olejko, op. cit., s.

13 <sup>19</sup> Ibidem.

*bolszewickiej. Był także dowódcą 17-tego dywizjonu bojowego. Po wojnie awansowany do stopnia pułkownika. Przez pewien czas był dowódcą polskiej jednostki lotniczej stacjonującej w Łucku, a po jej rozwiązaniu został wyznaczony na dowódcę 6-go pułku lotniczego we Lwowie. Plk. pil. C. Perini językiem polskim władał bardzo słabo, mówił błędnie i niegrammatycznie, chociaż mowę polską rozumiał bardzo dobrze. Każdego dnia, zawsze przed godziną 8-mą rano, kierowca przywoził go samochodem do dowództwa pułku, a po zajęciach odwoził go do prywatnej rezydencji. W czasie jazdy do pułku, lub z pułku do domu, każdego napotkanego lotnika zabierał do swego samochodu, jeśli miał wolne miejsce. Był dowódcą bardzo lubianym. Był człowiekiem średniego wzrostu, ciemny blondyn, o szczupłej kondycji fizycznej. Prawie zawsze ubrany w podniszczony i wypłowiały, jasny płaszcz prochowiec, w pomiętej czapce wojskowej z naszytymi odznakami pułkownika bez okutego daszka* <sup>117</sup>.

Powstanie 6 Pułku lotniczego wiązało się z postępującymi pracami budowlanymi na lotnisku Skniłów. Niestety, prace rozpoczęte według Huberta Mordawskiego już w wiosną 1925 r., gdy wojsko zaadaptowało na potrzeby parku lotniczego znajdujący się w Skniłowie tartak <sup>118</sup>. Zgoła innego zdania są autorzy książki pamiątkowej 6 Pułku, którzy wskazują, że już w 1924 r., na terenie Skniłowa rozpoczęła pracę komisja budowlana podlegająca Dowództwu Okręgu Korpusu VI we Lwowie, na czele której stanął mjr. pil. Tadeusz Wereszczyński <sup>119</sup>, któremu towarzyszyli ppłk. Sawczyk z DOK VI oraz kpt. obs. Bronisław Fabian <sup>23</sup>. W tej sytuacji konieczne było wykorzystanie starego lotniska na Lewandówce, na którym znajdowały się zbudowane jeszcze przez Austriaków prowizoryczne budowle, które wyjątkowo silnie eksploatowano w okresie walk w bolszewikami. W 1921 r. część zabudowań uległa zniszczeniu, ale nie przeszkodziło to władzom wojskowym, które nadal korzystały z kilku drewnianych baraków i niewielkiego pola wzlotów (500 x 500 m) <sup>24</sup>.

<sup>117</sup> K. Barylski, *Niezapomniane dni. Kartki z pamiętnika*, Toronto 1983, s. 10.

<sup>118</sup> H. Mordawski, *Polskie lotnictwo wojskowe 1920-1939. Od tryumfu do tragedii*, Wrocław 2011, s. 152153.

<sup>119</sup> Tadeusz Wereszczyński – ur. 7 VIII 1894 w Krymidowie, zm. ?. Studiował inżynierię mierniczą na Politechnice Lwowskiej. Od 1913 r. w armii Austro-Węgierskiej. Od 1 sierpnia 1914 r. służył na froncie. W 1916 r. trafił na kurs obserwatorów lotniczych w Wiener Neustadt. Po jego ukończeniu trafił na front. 3 IX 1917 r. został wzięty do niewoli przez Rumunów, z której został zwolniony 20 III 1918 r. Po powrocie do służby kontynuował loty w charakterze obserwatora. 23 XI 1918 wstąpił do Wojska Polskiego. Służył początkowo w 6 eskadrze lotniczej, następnie trafił do Szkoły Pilotów w Krakowie. Następnie do Wyższej Szkoły Pilotów na Ławicy. Jako absolwent szkoły trafił do 17 Eskadry Wywiadowczej, przejściowo pełnił obowiązki jej dowódcy. Następnie został oficerem technicznym III Ruchomego Parku Lotniczego. 1 VIII 1922 trafił do toruńskiej Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych, a w 1923 r. do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie. Po utworzeniu 6 Pułku Lotniczego został

Największym problemem pozostawało zakwaterowanie personelu – pierwsza grupa szeregowców dotarła z Poznania pod dowództwem chor. pil. Michała Solskiego, w dniu 22 maja 1925 r. Niestety, budynki dowództwa pułku oraz koszary dla żołnierzy nie zostały jeszcze ukończone, w związku z czym konieczne było skierowanie żołnierzy do znajdujących się na terenie miasta budynków. Ich lokalizacja stanowiła spory problem, gdyż dowódca pułku, jego zastępca, dowódca I dywizjonu i część biurowa znajdowali się w Komendzie Miasta przy ul. Wałowej 16. Na lotnisku Lewandówka, ulokowano natomiast port, eskadrę treningową, składnicę materiałów pędnych, posterunek meteorologiczny i I Dywizjon Liniowy. Willa dowódcy pułku, nazywana „Perinówką” znajdowała się natomiast w pobliżu pól skniłowskich, razem z Szkołą Obsługi Lotniczej, kancelarią główną i komendą parku lotniczego<sup>25</sup>. Do czasu zakończenia budowy część instytucji, która normalnie powinna znajdować się w Skniłowie, przebywała na Kleparowie przy ulicy Arciszewskiego, zaś radiostacja pułkowa znajdowała się na ul. Jabłonkowskich w koszarach 6 baonu sanitarnego w tak zwanych „Koszarach Żółkiewskiego”, gdzie stacjonują także pluton fotograficzny, izba chorych, pułkowa służba zdrowia, i tworzona od podstaw Szkoła Podoficerska. Zabudowania te znajdowały się w odległość 4-5

---

mianowany komendantem parku lotniczego, a następnie otrzymał przydział do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Bydgoszczy. Latem 1929 r. został dowódcą 2 Pułku Lotniczego, zastępując na tym stanowisku płk. pil. Jana Tarnawę – Malczewskiego. Na stanowisku pozostawał do 1931 r., kiedy zastąpił go ppłk. pil. Edward Lewandowski. M. Niestrawski, *Wereszczyński Tadeusz*, [dostęp 8 XII 2018] <https://www.infolotnicze.pl/2013/06/07/tadeusz-wereszczynski/>.

<sup>23</sup> Bronisław Fabian – ur. 3 IX 1892 w Rajtarowicach, zm. 10 IV 1976 r. w Dartford, w Wielkiej Brytanii. Po ukończeniu gimnazjum rozpoczął studia na wydziale prawa, po ukończeniu 3 semestrów przerwał studia i wstąpił do Legionu Wschodniego we Lwowie. Następnie został skierowany do 30 Pułku Piechoty. W trakcie I Wojny Światowej walczył na froncie wschodnim, włoskim i rumuńskim. 4 XI 1916 r. dostał się do niewoli rosyjskiej. Uciekł z niej w 1918 r. i powrócił do 30 PP. Jako obserwator lotniczy brał udział w obronie Lwowa. 20 X 1919 r. otrzymał przydział do Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych w Warszawie, po jej ukończeniu trafił do 6 Eskadry Wywiadowczej. Brał udział w walkach z bolszewikami w rejonie Lwowa. Loty wykonywał nawet w trudnych warunkach atmosferycznych. 15 XII 1925 został skierowany do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, a następnie trafił do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, następnie w 6 Pułku Lotniczym, gdzie był komendantem portu. Następnie przejął dowodzenie nad 62 Eskadrą Liniową. 2 XII 1927 r. skierowany do Dębina na kurs dowódców eskadr. Następnie skierowany do 5 Pułku Lotniczego w Wilnie, gdzie pełnił funkcję zastępcy dowódcy Dyonu Szkolnego. W 1933 r. powrócił do 6 Pułku, gdzie objął dowodzenie nad 64 Eskadrą Liniową, którą dowodził aż do kwietnia 1934 r., kiedy zastąpił go kpt. pil. dr Tadeusz Halewski. Losy wojenne nieznanne. J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989, s. 358; S. Nowosad, *Fabian Bronisław kpt. obs. pil.*, [dostęp 8 XII 2018] [http://bequickorbedead.com/article\\_detail/virtuti\\_militari-observers-fabian-bronislaw-kpt-obs/](http://bequickorbedead.com/article_detail/virtuti_militari-observers-fabian-bronislaw-kpt-obs/).

<sup>24</sup> Ibidem, s. 147.

<sup>25</sup> Ibidem, s. 28-30.

km od lotniska Lewandówka co skutecznie utrudniało funkcjonowanie pułku w jego początkowym okresie istnienia <sup>120</sup>.

Na szczęście jednostki, które miały wejść w skład pułku docierały do Lwowa stopniowo. Początkowo w jego skład wchodziła tylko Eskadra Treningowa, wyposażona w samolot Potez XV sprowadzony lotem z Poznania przez płk. Perriniego, dwa samoloty Hanriot 19 i Hanriot H.28/CWL, które dotarły do Lwowa we wrześniu 1925 r. z poznańskiej firmy „Samolot”. Co najmniej jeden z samolotów była maszyna ufundowana przez Gimnazjum nr. 11 <sup>121</sup>. Niestety ustalenie numerów seryjnych samolotów, które trafiły na wyposażenie 6 Pułku Lotniczego jest bardzo trudne, a wręcz niemożliwe. Oprócz dwóch Hanriotów, pułk dysponował początkowo także dwoma samolotami Morane-Saulnier Ar-35EP2.

Nieciekawie przedstawia się także sytuacja pułku pod względem wyposażenia w samochody i sprzęt transportowy. Przez pierwszych kilka miesięcy jednostka posiadała tylko dwa zaprzęgi konne, jedną ciężarówkę i jeden samochód sanitarny <sup>122</sup>. Stan posiadania pułku dość szybko uległ poprawie, za sprawą komendanta parku mjr. pil. Wereszczyńskiego, który dołożył starań w celu zorganizowania kolumny samochodowej. W tej sytuacji trudno było mówić o normalnej pracy szkoleniowej w jednostce, do której na bieżąco docierali nowi żołnierze i oficerowie. 24 lipca 1925 r. do Lwowa dotarł sformowany w Warszawie z żołnierzy 1 Pułku Lotniczego I Dywizjon Liniowy 6 Pułku. Jednocześnie jesienią tego samego roku udało się stworzyć pierwszą obsadę osobową lwowskiego pułku <sup>123</sup>.

<b>Tab. 9 Obsada oficerska 6 Pułku Lotniczego wd. stanu na dn. 24 X 1925</b>				
Stopień wojskowy	Specjalizacja	Imię i nazwisko	Funkcja	Uwagi
płk.	pil.	Camillo Perini	Dowódca pułku	
ppłk.	pil.	Piotr Niżewski	Z-ca d-cy pułku	
por.	pil.	Jerzy Rokossowski	Adiutant d-cy pułku	Brat Konstantego, sowieckiego marszałka

<sup>120</sup> K. Barylski, op. cit., s. 10.

<sup>121</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.129, *Szef Departamentu IV Ż.P.: Zagórski gen. bryg. pil. do Firmy „Samolot” w Poznaniu*, 4 września 1925 r.

<sup>122</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 30.

<sup>123</sup> *Ibidem*, s. 30-31.

por.	pil.	Jerzy Bajan	d-ca plut. łączności	
por.	pil.	Michał Blaicher	d-ca plutonu foto	
kpt.	pil.	Roman Rudkowski	d-ca Esk. Treningowej	
kpt.	pil.	Władysław Matula	kwaterymistrz	
por.	pil.	Aleksander Majewski	oficer materiałowy	
mjr.	pil.	Tadeusz Wereszczyński	komendant Parku	
mjr.	pil.	Waldemar Narkiewicz	d-ca I Dywizjonu	
mjr.	obs.	Karol Friser	d-ca II Dywizjonu	Odnaczony fińską odznaką lotniczą
por.	pil.	Franciszek Pytel	oficer oświatowy	
por.	obs.	Ludwik Radyński	oficer wych. fiz.	
por.	pil.	Brunon Mówka	oficer inst. wyszk. strzel.	Zamrodowany w Charkowie
kpt.	obs.	Bronisław Fabian	komendant portu	
por.	dr.	Emil Niedźwirski	lekarz pułku	
ppor.		Kisz	płatnik	imię i specjalizacja nieznane

Wkrótce potem w ramach 6 Pułku doszło do utworzenia pierwszych eskadr. Większość z nich była wyposażona w samoloty Potez XV. Na podstawie księgi pamiątkowej pułku oraz wydanych na początku lat 90. opracowań dotyczących polskiego lotnictwa w okresie międzywojennym można z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że pierwsze eskadry we Lwowie występowały pod nieco inną numeracją niż miało to miejsce w okresie późniejszym w związku z przeprowadzoną w 1929 r. reorganizacją<sup>124</sup>. Z tego powodu doszło do dość poważnych rozład w nazwach poszczególnych eskadr. Na

<sup>124</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989, s. 366.

marginesie można dodać, że żadna z eskadr nie zmieniła w tym czasie swojego symbolu graficznego.

Niestety, dokumentacja archiwalna pozwalająca na dokładne prześledzenie pokojowych losów eskadr wchodzących w skład 6 Pułku Lotniczego jest niekompletna, lub uległa zniszczeniu. Oczywiście istnieje szansa iż dokumentacja dotycząca pułku znajduje się w archiwach ukraińskich lub rosyjskich, jednakże ich poszukiwania zajmą jeszcze bardzo wiele czasu. Odtworzenie choćby pobieżne odtworzenie losów jednostki jest niezmiernie trudne. Sporo trudności stwarza także odtworzenie godła dawnej 63 Eskadry. W 1939 r. samoloty ówczesnej 61 Eskadry Liniowej posługiwały się godłem przedstawiającym brunatnego jelenia na tle białego koła z czerwoną obwódką. Wcześniej polskie eskadry posługiwały się tak zwanymi „godłami geometrycznymi”. W przypadku 63 Eskadry godło przedstawiało zielony ukośny krzyż na tle białego kwadratu – godło to było malowane na samolotach Potez XV i Potez XXVII<sup>125</sup>. Niestety dokładne ustalenie kiedy zaprzestano malowania wspomnianego godła geometrycznego jest bardzo trudne.

Poprzedniczką i imienniczką 63 Eskadry Towarzyszącej, była 63 Eskadra Lotnicza, utworzona na mocy rozkazu nr. 7 z dnia 10 lipca 1925 r. Jej pierwszym dowódcą był por. pil. Franciszek Pytel, jednakże według ustaleń części pasjonatów gromadzących materiały dotyczące 6 Pułku Lotniczego, organizatorem eskadry był inny oficer – kpt. pil. Stanisław Jakubowski<sup>126</sup>. Nie ulega jednak wątpliwości, że palma pierwszeństwa, jeśli chodzi o dowodzenie jednostką przypada por. pil. Pytłowi. Przyszły dowódca eskadry urodził się 18 sierpnia 1895 r. w Starej Bystrzynie, powiat Trenczyn na terenie dzisiejszej Słowacji<sup>127</sup>. Już 20 sierpnia 1914 r. Pytel wstąpił do Legionów Polskich, miał wówczas dziewiętnaście lat. Przed wstąpieniem do wojska przyszły lotnik nie zdążył skończyć nauki w szkole średniej w Żywcu. Poborowy ze Starej Bystrzyny został przydzielony do 3 Brygady Legionów, służył kolejno w 12, 1 i 8 kompanii<sup>128</sup>. Przydział służbowy Pytla uległ zmianie w dn. 4 października 1917 r., gdy przyszły lotnik trafił do 2 Pułku Legionów Polskich, w którym służył aż do początku 1918 r. gdy dostał się do niewoli niemieckiej. Okres pobytu w niewoli niemieckiej trwał od 12 maja 1918 r. do 10 stycznia 1919 r. Pytel przebywał wówczas w Brześciu nad Bugiem, następnie na terenie Białej Podlaskiej, by ostatecznie trafić do obozu jenieckiego położonego w Magdeburgi.

---

<sup>125</sup> Ibidem, s. 348.

<sup>126</sup> Korespondencja autora z p. Rafałem Bolczykiem.

<sup>127</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1163, k. 1.

<sup>128</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1163, k. 4.

W styczniu 1919 r. Pytel uciekł z niewoli i powrócił do Polski. Już 15 stycznia zgłosił się do służby w Wojsku Polskim. Były legionista na ochotnika zgłosił się do Lotniczego Baonu Uzupełnień w Warszawie, w którym przebywał do 1 sierpnia 1919 r. Następnie skierowano go do Francuskiej Szkoły Pilotów w Warszawie, gdzie ukończył podstawowy kurs pilotażu. Następnie został przeniesiony do Wyższej Szkoły Pilotów na lotnisku Ławica w Poznaniu, gdzie Pytel przebywał od 1 kwietnia do 28 czerwca 1920 r. Narastające zagrożenie ze strony bolszewików spowodowały przydzielenie młodego pilota do jednostki liniowej. W przypadku przyszłego dowódcy 63 Eskadry była to 8 Eskadra Wywiadowcza. Pytel brał udział w walkach pod Wilnem, Lidą, Warszawą, w rejonie Lublina i na Wołyniu. Po zakończeniu działań wojennych 8 EW została skierowana do Lidy, gdzie podążył również Pytel. Wydaje się, że właśnie wówczas nastąpił poważny kryzys, wynikający najprawdopodobniej z niezbyt dobrych warunków służby w oddalonym od cywilizacji garnizonie. Janusz Meissner, słynny pisarz lotniczy opisywał swoją służbę w Lidzie w niezbyt zachęcający sposób:

*Przydział do 11. pułku lotniczego to z jednej strony wyróżnienie, ponieważ pułkownik Kossowski sam dobiera sobie pilotów, z drugiej zaś – zesłanie, bo trzeba opuścić Warszawę dla zapadłej dziury, jaką jest Lida.*

*Znam dobrze to nędzne powiatowe miasteczko z przewagą biedoty żydowskiej, z jedynym hotelem, z restauracją Winogradowa, z Klubem Obywatelskim, z błotnistym rynkiem i kilku brukowanymi polnym kamieniem ulicami, które stanowią „centrum handlowe” otoczone na w pół wiejskimi przedmieściami o cuchnących podwórzach i ściekach – raczej przysiółkami rozpelzającymi się na wszystkie strony*<sup>129</sup>.

Co gorsza na wyposażeniu pułku wciąż pozostawały stanowiące spore niebezpieczeństwo dla pilota samoloty Ansaldo A.1 Balila. W tej sytuacji nie powinna dziwić decyzja przyszłego dowódcy 63 Eskadry o tymczasowym przejściu w stan spoczynku, z którego młody oficer powrócił do czynnej służby 15 listopada 1922 r., kiedy to skierowano go do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, gdzie przebywał przez kolejne trzy lata, aż do 1925 r., gdy skierowano go do najmłodszego w polskim lotnictwie wojskowym, pułku lwowskiego na stanowisko dowódcy eskadry.

Niestety, ustalenie pełnego dawnej 63 Eskadry Lotniczej pozostaje nieznany – wiadomo jedynie, że w jej skład weszli por. obs. Władysław Tuchółko i por. pil. Stanisław Godek. Szefem eskadry był plut. Hejze, zaś przełożonym mechaników majster wojskowy Jan Fabisiak, któremu podlegali mechanicy Reszko, Samborski i Kot<sup>130</sup>. Prawdopodobnie na

<sup>129</sup> J. Meissner, *Wspomnienia pilota. Wiatr w podeszwach*, Kraków – Wrocław 1985, s. 45.

<sup>130</sup> J. Pawlak, op. cit., s. 362.

początku 1926 r.<sup>131</sup>, doszło do zmiany na stanowisku dowódcy eskadry, miejsce por. Pytla<sup>132</sup>, zajął kpt. pil. Roman Wawryk<sup>133</sup>.

Kpt. Wawryk utrzymał się na stanowisku dowódcy eskadry do 1927 r. Krótko po przejęciu dowodzenia nad eskadrą przez kpt. Wawryka doszło do wypadku śmiertelnego, w wyniku którego zginął por. pil. Godek, a ppor. obs. Tuchółko został kontuzjowany. Wydarzenie to miało miejsce 22 sierpnia 1926 r. Podczas lotu samolot pilotowany przez por. Godka zawadził o drzewo, w wyniku czego doszło do tragicznego w skutkach wypadku. Następcą Wawryka został kpt. pil. Wiktor Robotycki.

Robotycki jest jednym z bardziej zapomnianych pionierów polskiego lotnictwa wojskowego. W czasie gdy polskie załogi zajmowały lotniska w Krakowie i Lwowie, por. pil. Robotycki stanął na czele grupy patriotów, którzy opanowali lądowisko w miejscowości Hureczko pod Przemyślem. W ręce Polaków wpadło wówczas 12 samolotów, ale działania wojsk ukraińskich zmusiły dowodzącego grupą lotników por. Robotyckiego do przerwania całego oddziału do Krakowa. Piloci odlecieli z Hureczka w dniu 3 listopada. W trakcie ewakuacji lotniska utracone zostały 4 samoloty – dwa w wyniku ukraińskiego ostrzału. Do Krakowa doleciało tylko 6 maszyn<sup>134</sup>. Por. Robotycki był bardzo aktywny również podczas wojny 1920 r., kiedy to w okresie od lutego do października wykonał 11 lotów bojowych na terytorium nieprzyjaciela oraz 25 lotów służbowych<sup>135</sup>. W tym czasie pilot służył w 3, 2, 7 i ponownie w 2 Eskadrze. Co ciekawe, latem 1920 r. porucznik miał dość długą przerwę w lotach bojowych, obejmującą miesiąc sierpień, co sugeruje iż w tym szczególnie trudnym dla Wojska Polskiego okresie przygotowywania do obrony Warszawy, mógł on leczyć kontuzję lub ranę.

Niestety trudno odtworzyć powojenne przydziały Robotyckiego, który na dłużej zatrzymał się dopiero w 6 Pułku Lotniczym, jako dowódca 63 Eskadry. Dalszą karierę przerwał śmiertelny wypadek motocyklowy z dnia 18 kwietnia 1931 r. Niestety, nie wiadomo gdzie

---

<sup>131</sup> Część ustaleń autora wskazuje iż do zmiany dowódcy eskadry doszło już jesienią 1925 r., niestety, brak materiałów, które w pełni potwierdziłyby tę koncepcję, zmusza autora do utrzymania obecnej w dotychczasowej literaturze opinii o zmianie dowódcy w 1926 r. Ponieważ autor nie ma pewności odnośnie zgodności swoich ustaleń ze stanem faktycznym zdecydował się na zawarcie w tekście drobnej wątpliwości. *Dziesięciolecie...*, s. 71.

<sup>132</sup> S. Nowosad, *Pytel Franciszek kpt. pil.*, [dostęp 2 XII 2018] [http://bequickorbedead.com/article\\_detail/virtuti\\_militari-pilots-pytel-franciszek-kpt-pil/](http://bequickorbedead.com/article_detail/virtuti_militari-pilots-pytel-franciszek-kpt-pil/).

<sup>133</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 71.

<sup>134</sup> J. Kolbusz, *Początki polskiego lotnictwa (1918-1920)*, „Niepodległość i Pamięć”, nr. 22/3 (51) 2015, s. 196.

<sup>135</sup> WBH, CAW, sygn. I.301.12.39, Skoroszyt 0881.



znajduje się grób kpt. Robotyckiego. Wiele wskazuje na to, że lotnika pochowano we Lwowie, w specjalnej lotników 6 Pułku Lotniczego.

Na stanowisku dowódcy eskadry w pułku pozostawał od przez prawie sześć lat. W tym okresie dowodzona przez niego eskadra dwukrotnie brała udział w ćwiczeniach polegających na współpracy z jednostkami artylerii i piechoty. Po raz pierwszy, latem 1928 r. eskadra współpracowała z 6 Grupą Artylerii w Nadwórnej. W następnym roku, podczas czerwcowych ćwiczeń eskadra operowała z lądowiska Rohatyn<sup>136</sup> i współpracowała z 5 i 12 Dywizją Piechoty. Po zakończeniu ćwiczeń, eskadra powróciła do Lwowa, gdzie w sierpniu została przemianowana na 65 Eskadrę, w związku z powstaniem 63 Eskadry Towarzyszącej.

Większość historyków wskazuje, że początki działającej obok 63 Eskadry, 66 Eskadry Towarzyszącej sięgają 1934 r., jednakże w polskim lotnictwie już wcześniej istniała jednostka nosząca ten numer. Była to utworzona we Francji, w ramach „Błękitnej Armii” gen. Władysława Hallera, 66 Eskadra Breguetów. Jednostka nie odegrała większej roli w walce o granice i została włączoną w skład 4 Eskadry Wywiadowczej, utworzonej 5 stycznia 1919 r. w Warszawie. Do połączenia obu eskadr doszło w październiku 1919 r., gdy 4 Eskadra przebywała na terenie Wilna, gdzie przeprowadzano szkolenia, naprawy sprzętu i uzupełnienia stanu osobowego.

Jednostka była gotowa do wznowienia działalności bojowej na początku kwietnia 1920 r., gdy skierowano ją do walki na froncie wojny polsko – bolszewickiej. Podczas walk na północnym odcinku frontu jednostka wchodziła w skład I Dywizjonu dowodzonego przez mjr. pil. Waldemara Narkiewicza<sup>137</sup>. Najaktywniejszymi lotnikami 4 Eskadry byli w tym okresie por. pil. Antoni Sielicki<sup>138</sup> i ppor. obs. Eugeniusz Tromszczyński, którzy wykonali kilkanaście lotów rozpoznawczych nad terytorium nieprzyjaciela. W ich trakcie często znajdowali się pod ogniem nieprzyjaciela, co prowadziło do poważnych uszkodzeń ich samolotu. Na początku maja 1920 r. jednostka została przydzielona do 4 Dywizjonu Lotniczego dowodzonego przez por. Jurkiewicza. 4 EW

---

<sup>136</sup> *Dziesięciolecie....*, s. 71.

<sup>137</sup> K.A. Tarkowski, *Lotnictwo polskie w wojnie z Rosją Sowiecką 1919-1920*, Warszawa 1991, s. 63.

<sup>138</sup> Antoni Siedlicki – ur. 20 VI 1894 w Brześciu Litewskim, zm. 1 IV 1921. Podczas I Wojny Światowej służył w armii carskiej, gdzie odbył przeszkolenie lotnicze. Służył w I Korpusie Polskim na Wschodzie, następnie przedostał się do Francji. Między marcem, a lipcem 1919 r. odbył szkolenie lotnicze w Istres i Avord. Następnie wrócił do kraju. Walczył w szeregach 4 Eskadry Wywiadowczej. Brał udział w walkach nad frontem litewsko – białoruskim. Przeprowadził min., kilka lotów rozpoznawczych nad terytorium litewskim. Zazwyczaj wykonywał loty wspólnie z ppor. Tromszczyńskim, na samolocie Breguet XIVB2 nr. „9”. Po wojnie trafił do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu. Był osobą o trudnym charakterze, co doprowadziło do jego śmierci, w wyniku konfliktu z ówczesnym ppor.

była wówczas dowodzona przez mjr. pil. Narkiewicza, i razem z innymi jednostkami należącymi do dywizjonu pracowała na rzecz 1 Armii, dowodzonej wówczas przez gen. por. Stefana Majewskiego. Niestety, jednostka była już wówczas zdekompletowana: brakowało personelu i samolotów. Pomimo tego eskadra kontynuowała wykonywanie lotów bojowych, co prowadziło do dalszych strat w ludziach i sprzęcie. W trakcie walk na froncie eskadra utraciła większość samolotów – w połowie lipca jednostka wróciła do Lidy, a na jej stanie znajdował się tylko jeden sprawny samolot. Dalsze utrzymywanie jednostki nie miało sensu, w związku z czym zdecydowano o wycofaniu eskadry na dalekie tyły do Bydgoszczy, a następnie do Torunia. Pozostałą część eskadry połączono z 11 Eskadrą, tworząc w ten sposób 11 Eskadrę Wywiadowczą.

Pozostałości 4 Eskadry przekształcono w jednostkę szkolną, którą dwukrotnie kierowano na front. Po zakończeniu wojny eskadra trafiła do Turnia, gdzie została przeformowana na Szkolną Eskadrę Obserwatorów Lotniczych. Do nazwy 66 Eskadra powrócono dopiero pod koniec 1934 r., gdy na fali rozbudowy lotnictwa towarzyszącego, w 6 Pułku Lotniczym utworzono 66 Eskadrę Towarzyszącą.

# Rozdział III Powstanie 63, 66 oraz 69 Eskadry Towarzyszącej i okres przedwojenny

## 63 Eskadra Towarzysząca

### 63 Spraw Wojskowych w dniu 1 sierpnia 1929 r.

Głównym zadaniem eska Eskadra Towarzysząca została utworzona na mocy rozkazu Ministra dry, która weszła w skład 6 Pułku Lotniczego, dowodzonego wówczas przez ppłk. pil. Augustyna Lamberta Domesa, było przeprowadzenie pogłębionych testów słuszności koncepcji tworzenia eskadr towarzyszących. W związku z tym, eskadra od samego początku swojego istnienia odgrywała rolę poligonu testowego dla nowych samolotów towarzyszących i regulaminów ich wykorzystania na przyszłym polu walki.

Owczesny dowódca pułku, ppłk. pil. Domes urodził się 8 kwietnia 1895 r. w Jarosławiu. W 1912 r., po ukończeniu szkoły realnej w węgierskim Kismarton wstąpił do Akademii Wojskowej Marii Teresy w Wiener – Neustadt. Naukę ukończył w 1915 r., kiedy to jako podporucznik trafił do 32 Pułku Obrony Krajowej, z którym udał się na front rosyjski. W 1917 r. powrócił do Wiener-Neustadt na przeszkolenie obserwatora lotniczego. Następnie Domesa skierowano na front włoski, gdzie wkrótce potem został mianowany dowódcą 43 Eskadry. W trakcie wojny wykonał w sumie 96 lotów bojowych, których łączy czas jest szacowany na około 240 godzin <sup>139</sup>.

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę Domes szybko wstąpił do Wojska Polskiego. Nowe władze mianowały go szefem pilotażu w krakowskiej Niższej Szkole Pilotów. Następnie otrzymał przydział do 1 Eskadry Wywiadowczej, w której szeregach walczył w wojnie polsko – bolszewickiej. Jako oficer 1 EW otrzymał promocję do stopnia kapitana i dowództwo eskadry. Po wojnie trafił do Wyższej Szkoły Pilotów w Grudziądzu, a od 12 czerwca 1924 r. pracował na stanowisku szefa działu w Departamencie IV Żeglugi Powietrznej Ministerstwa Spraw Wojskowych. Pod koniec października 1926 r. skierowano go do

---

<sup>139</sup> S. Nowosad, *Domes Augustyn Lambert plk. pil.*, [dostęp 7 XII 2018]

[http://bequickorbedead.com/article\\_detail/virtuti\\_militari-pilots-domes-augustyn-lambert-plk-pil/](http://bequickorbedead.com/article_detail/virtuti_militari-pilots-domes-augustyn-lambert-plk-pil/).

Krakowa, gdzie objął stanowisko zastępcy dowódcy 2 Pułku Lotniczego. W 1928 r. trafił do Lwowa, gdzie dostał awans do stopnia podpułkownika i po pięciu miesiącach służby otrzymał stanowisko dowódcy pułku, na którym utrzymał się do 1934 r., kiedy to przeszedł do cywila. Jako były wojskowy Domes pracował w Ministerstwie Komunikacji. Po wybuchu wojny wyjechał na zachód<sup>140</sup>. Po zakończeniu II Wojny Światowej był dowódcą 6 Pułku Lotniczego pozostał na emigracji – zmarł w 1969 r. we Wiedniu.

Drugiego w historii dowódcę pułku tak oto sportretował Janusz Kędzierski:

*Zmieniło się lotnisko i samoloty. Zmienił się też dowódca pułku. Został nim pułkownik Augustyn Domes. Był to wiecieńczyk, który służył przez pewien czas w jednostce austriackiej stacjonującej w Małopolsce. Z chwilą rozpadnięcia się monarchii austro-węgierskiej postanowił pozostać na stałe w Polsce. Niewykluczone, że powodem tej nagłej miłości do naszego kraju było to, że małeńka Austria nie miała prawa posiadać lotnictwa wojskowego. Domes robił na mnie wrażenie człowieka bardzo dobrego, ale o niesłychanie słabym charakterze. Fizycznie nie należał do silaczy, co również niekorzystnie odbijało się na jego dowodzeniu<sup>141</sup>.*

W oczach Kędzierskiego, Domes był starzejącym się oficerem, który coraz słabiej radził sobie na powierzonym mu stanowisku:

*W kilka miesięcy po tym, jak zameldowałem się w Skniłowie, pułk obchodził pięciolecie swojego istnienia.*

*[...] Mijał punkt po punkcie programu uroczystości. Pięknie uszykowane eskadry przypiekały się już mocno na słońcu. Zaaferowany pułkownik Domes wstąpił na wzniesienie z desek i rozpoczął przemówienie nieśmiertelnym: „Żołnierze”. Mówca był z niego nieszczególny, zaciął się. Chrząknął i powtórzy z rozpaczą: „Żołnierze”. Zaczął szukać dalszego ciągu oracji to na niebie, to na odmianę w szpicach swoich przepięknie wyczyszczonych długich butów.*

*Chociaż pułkownik lubił często powtarzać przy różnych okazjach: „Cudów, panie tego, nie ma!”, to jednak owego pięknego poranka przekonał się, że niezupełnie miał rację. Bo właśnie stał się cud, i z nieba nadeszła dla naszego kochanego wodza niespodziewana pomoc. [...] Nagle znad budynku warsztatów pułkowych wystrzelił na pełnej prędkości myśliwski „Spad 61”. Samolot rozpędzony do ostateczności zeszedł jeszcze niżej, prawie muskając podwoziem trawę na lotnisku.*

*[...] Pułkownik Domes na pewno kiedyś kochał powietrze. Ostatnio, co prawda, zasiadał w kabinie samolotu bardzo rzadko, ale wciąż latał*

<sup>140</sup> M. Niestrawski, *Domes Augustyn*, [dostęp 7 XII 2018] <https://www.infolotnicze.pl/2013/06/29/augustyn-domes/>.

<sup>141</sup> J. Kędzierski, *Z kabiny obserwatora*, Warszawa 1975, s. 85.

*doskonale. Od razu było widać, że ten starszy pan ma pilotaż we krwi. Toteż z całą pewnością porwały go brawurowe popisy „Spada”. A co najważniejsze – dały mu czas na odszukanie w pamięci dalszego ciągu przemówienia. Odzyskał normalny wigor i od razu zaskoczył na pełne obroty: „Żołnierze! Wspólnie obchodzimy dzisiaj nasze tradycyjne święto pułkowe”. Potem spokojnie, nie zacinając się kontynuował uroczystą mowę*<sup>142</sup>.

Co nieco do powiedzenia o płk. Domesie miał również inny lotnik 6 Pułku Lotniczego, Kazimierz Barylski, który wspominał go w następujący sposób:

*Prawdziwy dowódca 6-tego pułku lotniczego ppłk. pil. Augustyn Domes miał przewlekłe komplikacje z płucami. Często wyjeżdżał do sanatorium na długie leczenie i urlop do miejscowości uzdrowiskowych. W czasie jego nieobecności obowiązki dowódcy pułku pełnił komendant bazy mjr. A. Paleolog.*

*[...] Dowódca pułku, z powodu przewlekłej choroby i słabego zdrowia, często był nieobecny w pułku*<sup>143</sup>.

Pierwszym dowódcą 63 ET został mianowany kpt. pil. obs. Piotr Dudziński. Przyszły dowódca 63 ET urodził się 4 czerwca 1899 r. we Lwowie. Z wojskiem związał się już podczas I Wojny Światowej. Wówczas to wstąpił do 6 Pułku Piechoty Legionów. Ze względu na młody wiek<sup>144</sup> (do wojska zgłosił się w czerwcu 1915 r.) uzyskał urlop na kontynuowanie nauki w gimnazjum. Podczas I Wojny Światowej Dudziński odbywał jeszcze służbę w 2 Pułku Piechoty Legionów, z którego skierowano go do szkoły podoficerskiej. Na przeszkodzie w dalszej karierze stanęło trwające od końca lutego do połowy kwietnia 1918 r. internowanie<sup>145</sup>. Jesienią tego samego roku wziął udział w walkach o Lwów, a następnie w wojnie polsko – bolszewickiej, jako podporucznik, cały czas w formacjach legionowych<sup>146</sup>. Po zakończeniu działań wojennych zaczął wykazywać zainteresowanie służbą w lotnictwie. Odbył szkolenie lotnicze w 1921 r., a następnie trafił do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, w którym pozostawał do początku 1927 r., kiedy to przeniesiono go do Lwowa.

W 6 Pułku Lotniczym Dudziński służył początkowo jako dowódca plutonu fotograficznego<sup>9</sup>. 24 czerwca 1927 r. został wyznaczony na

---

<sup>142</sup> Ibidem, s. 89-90.

<sup>143</sup> K. Barylski, *Niezapomniane dni. Kartki z pamiętnika*, Toronto 1983, s. 108.

<sup>144</sup> Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH, CAW), sygn. I.481.D.6249, k. 14.

<sup>145</sup> Ibidem.

<sup>146</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.6249,

k. 6. <sup>9</sup> WBH, CAW, sygn.

I.481.D.6249, k. 8.

dowódcę 64 Eskadry Lotniczej, a 19 lipca tego samego roku przejął dowodzenie nad tą jednostką<sup>147</sup>. Na stanowisku utrzymał się do 18 maja 1928 r., kiedy to mianowano go dowódcą Eskadry Treningowej w 6 Pułku Lotniczym<sup>148</sup>. Jesienią tego samego roku otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi oraz Medal Pamiątkowy „Za wojnę 1918-1921”. W maju 1929 r. na prawie miesiąc wyjechał do Warszawy do Zakładów Skody na praktyki w celu zapoznania się z nowymi silnikami lotniczymi, po czym powrócił do Lwowa, gdzie objął dowodzenie nad nowo sformowaną 63 ET<sup>149</sup>.

Trzeba przyznać, że początki pracy kpt. Dudzińskiego w 63 ET były bardzo trudne. Jednostka dysponowała zaledwie dwoma samolotami, brakowało także personelu latającego. Co więcej jednostka podlegała pod dowództwo I/6 Dywizjonu Liniowego. Część personelu dywizjonu dość niechętnie spoglądało na nową eskadrę.

Niestety dokładne ustalenie pierwszej obsady personalnej jednostki jest bardzo trudne, a wręcz niemożliwe wobec braku dostępu do dokumentacji 6 Pułku Lotniczego. Skądinąd wiadomo, że jednym z pierwszych lotników przydzielonych do nowej 63 ET, był sierż. pil. Jan Byzia oraz kierujący pracami mechaników majster wojskowy Adam Twardochleb<sup>150</sup>. Na podstawie zapisu informującego o składzie w jakim eskadra wzięła udział w przeprowadzonych w sierpniu 1929 r. ćwiczeniach z 3 Samodzielną Brygadą Kawalerii<sup>151</sup>, dowodzoną przez gen. bryg. Mariana Przewłockiego<sup>152</sup>, który udzielił eskadrze

---

<sup>147</sup> Ibidem.

<sup>148</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.6249, k. 9.

<sup>149</sup> Ibidem.

<sup>150</sup> Adam Twardochleb jest postacią dość kontrowersyjną. W publikacji poświęconej 6 Pułkowi Lotniczemu został opisany tylko za nazwiska. Na podstawie materiałów zgromadzonych przez Jerzego W. Wypiórkiewicza, można przypuszczać, iż chodzi o Adama Twardochleba, którego jeden z mechaników z lwowskiego pułku lotniczego opisał jako sowieckiego i niemieckiego agenta. J.W. Wypiórkiewicz, *Testament orla*, Wrocław 1998, s. 164; *Dziesięciolecie 6 Pułku Lotniczego*, Lwów 1935, s. 57.

<sup>151</sup> Ibidem.

<sup>152</sup> Marian Przewłocki – ur. 27 II 1888 w Kamieńcu Podolskim, zm. 20 XII 1966 w Penley. Pochodził z rodziny szlacheckiej posługującej się herbem Przestrzał. Od 1909 r. oficer, pełnił służbę zawodową w armii rosyjskiej jako oficer kawalerii. W czasie I Wojny Światowej walczył na froncie wschodnim. W 1917 r. trafił do I Korpusu Polskiego w Rosji, gdzie pełnił funkcję oficera sztabowego. Następnie służył jako sztabowiec w Dywizji Ułanów, płk. Zygmunta Łempickiego. W Wojsku Polskim od grudnia 1918 r. Szef Dowództwa Okręgu Generalnego „Łódź”, następnie szef sztabu Inspektoratu Jazdy, szef sztabu Frontu Wołyńskiego, dowódca Dywizji Jazdy Wojsk Litwy Środkowej, a następnie dyrektor nauk Centralnej Szkoły Kawalerii w Grudziądzu. W listopadzie 1924 r. skierowany na kurs w Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie, po jego ukończeniu skierowany do 14 Pułku Ułanów Jazłowieckich we Lwowie, od kwietnia 1927 r. dowódca 3 Samodzielnej Brygady Kawalerii w Wilnie. W 1937 r. objął dowodzenie Kresowej Brygady Kawalerii, z którą odbył kampanię wrześniową w składzie Armii „Modlin” i „Lublin”. Dostał się do niewoli sowieckiej, uciekł i przedostał się na Bliski Wschód do Palestyny, jako jedyny generał WP. W marcu 1941 r. trafił do Ośrodka Zapasowego Brygady

podziękowania za dobrą pracę podczas trwających prawie dwa miesiące ćwiczeń. W ćwiczeniach jako członkowie personelu 63 ET, brali udział: por. pil. Alojzy Błażyński, por. pil. Mieczysław Sühs, por. obs. Stanisław Karaś, ppor. obs. Feliks Misiewicz, ppor. obs. Kazimierz Smoliński, ppor. obs. Jan Krzysztoforski, sierż. pil. Byzia i majster wojskowy Twardochleb<sup>153</sup>.

Niestety, zachowane materiały archiwalne pozwalają na przybliżenie personaliów tylko niektórych lotników eskadry. Ówczesny ppor. obs. Misiewicz, urodził się 1 września 1899 r. w Białymstoku. Na podstawie krótkiego biogramu lotnika zawartego w pracy nieocenionego Jerzego Pawłaka wiadomo, że Misiewicz brał udział w wojnie 1920 r. jako żołnierz 8 Pułku Artylerii Polowej. Następnie skierowano go do sztabu 18 Dywizji Piechoty, gdzie trafił już po wojnie. Wkrótce potem przyszłego lotnika przydzielono do Szkoły Podchorążych w Warszawie, po której ukończeniu trafił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej, którą ukończył w 1927 r. Następnie otrzymał przydział do 6 Pułku Lotniczego. W wojnie obronnej dowodził II/13 Plutonem z 1 Pułku Lotniczego. Po 17 września dostał się do niewoli sowieckiej i został zamordowany w Charkowie<sup>154</sup>.

Trudno również podejmować próbę omówienia stojących najniżej w służbowej hierarchii żołnierzy 63 ET. O ile o Twardochlebie nie wiadomo nic więcej, o tyle na temat ówczesnego sierż. pil. Byzi można powiedzieć znacznie więcej. Przyszły pilot urodził się 26 kwietnia 1900 r., w Zahazelimiu, powiat Odolanów<sup>155</sup>. W 1918 r. został wcielony do armii niemieckiej, a rok później, 16 kwietnia 1919 r. do Wojska Polskiego. Początkowo służył w 10 pułku Strzelców Wielkopolskich, ale już po kilku tygodniach, w dniu 3 czerwca 1919 r. trafił do 1 Polskiej Kompanii Aerostatów. Następnie służył w 2 i 4 Kompanii. 1 marca 1920 r. został awansowany do stopnia starszego szeregowca. W kolejnych miesiącach przeniesiono go do Baonu Zapasowego Aerostatów. 1 grudnia 1920 r. otrzymał awans na kaprała, a rok później na plutonowego. 22 grudnia awansował do stopnia sierżanta i otrzymał

---

Strzelców Karpackich w Palestynie. Od czerwca 1943 r. szef sztabu Armii Polskiej na Wschodzie. Od czerwca 1944 dowódca Bazy 2 Korpusu. Po przeniesieniu 2 Korpusu do Wielkiej Brytanii zdemobilizowany, zamieszkał w Londynie. Pracował jako magazynier. P. Stawecki, *Generalowi polscy. Zarys portretu zbiorowego 1776-1945*, Warszawa 2010, s. 162; *Z żałobnej karty*, „Biuletyn”, nr. 1 (12)/czerwiec 1967, s. 96; W. Nikitenko, *Włóczędzy w generalskich mundurach*, [dostęp 7 XII 2018] <https://historia.org.pl/2014/09/23/wloczedzy-w-generalskich-mundurach/>.

<sup>153</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 57.

<sup>154</sup> *Biogramy Ofiar Zbrodni Katyńskiej. Feliks Misiewicz, s. Konstantego*, [dostęp 7 XII 2018] <http://ksiegicmentarne.muzeumkatyńskie.pl/wpis/6497>.

<sup>155</sup> Zgola inne informacje dostępne są w Internecie, gdzie jako miejsce urodzenia podana została miejscowość Zacharzew, pow. Ostrów Wielkopolski. *Byzia Jan*, [dostęp 7 XII 2018] <https://listakrzystka.pl/byzia-jan/>.

mianowanie na żołnierza zawodowego obowiązujące do dnia 31 stycznia 1929 r. W maju 1924 r. Byzię przeniesiono do 1 Pułku Lotniczego, gdzie najprawdopodobniej odbył przeszkolenie lotnicze. W 1926 r. już jako starszy sierżant otrzymał skierowanie do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu.

W nowej jednostce spędził prawie dwa lata, po czym w styczniu 1927 r. trafił do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, gdzie pozostał aż do wybuchu wojny, na co wskazuje ostatni zapis o dokonanej w dniu 4 stycznia 1936 r. przedłużeniu służby zawodowej Byzi do początku 1941 r. W tym czasie pilot służył już w 66 ET <sup>156</sup>, ale wcześniej „zaliczył” 64 i 63 Eskadrę. Ze względu na nienaganną opinię służbową planowano wówczas awansować go do stopnia chorążego, niestety nie wiadomo kiedy dokładnie doszło do wspomnianego awansu <sup>157</sup>. Na podstawie zachowanej dokumentacji archiwalnej można natomiast stwierdzić, iż sierż. pil. Byzia w 1930 r. został odznaczony brązowym Krzyżem Zasługi.

W uzasadnieniu pisano:

*W czasie swej długoletniej służby jako podoficer wyróżnił się pracowitością ponad wszelki wyraz, świecąc przykładem dla swych podwładnych. Spełniając nałożone nań zadania wyróżnił się sumiennością. Wybitnie zasłużył się na polu wychowania i wyszkolenia podwładnych.*

*Ponadto jako pilot, dzięki odpowiedniemu pojmowaniu swej roli i odpowiedzialności nie zgrzeszył nigdy lekkomyślnością, nigdy nie rozbił, ani też nie uszkodził samolotu. Dzięki pracy jaką położył na polu wychowania i wyszkolenia jako sierżant – szef eskadry – zasługuje na odznaczenie go „Krzyżem Zasługi” <sup>158</sup>.*

Jak widać w pierwszym składzie 63 ET znaleźli się głównie ludzie związani ze Lwowem, lub Małopolską Wschodnią. W większości byli to ludzie bardzo doświadczeni i wielokrotnie odznaczeni. Prawdopodobnie właśnie dobra postawa personelu latającego wpłynęła na dodatnią opinię, jaką wydano eskadrze za udział w trwających dwa miesiące ćwiczeniach z 3 SBS. Podczas ćwiczeń piloci i obserwatorzy eskadry mieli również okazję do przetestowania nowego, nie znanego jeszcze sprzętu jakim były montowane w samolotach podchwytywacze. Urządzenie to pozwalało na „podchwycenie” zawieszonoego na sznurze

---

<sup>156</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.B.16020, k. 2.

<sup>157</sup> W zachowanym wniosku awansowym na stopień chorążego znajduje się informacja, zgodnie z którą przełożeni pilota wyrażają zgodę na jego awans. Niestety, nie wiadomo kiedy dokładnie pilot otrzymał nowy stopień. Na dostępnej w Internecie „Liście Krzystka”, znajduje się informacja iż lotnik zmarł w 1982 r., a podczas służby w Polskich Siłach Powietrznych nosił polski stopień chorążego i brytyjski stopień Warrant Officer. Ibidem.

<sup>158</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.B.16020, k. 4.



rozciągniętym pomiędzy dwiema tyczkami meldunku. Prawdopodobnie właśnie podczas ćwiczeń z 1929 r. przeprowadzono pierwsze próby wykorzystania „podchwytywaczy” do komunikacji pomiędzy pilotem, a znajdującymi się na ziemi oddziałami. Trzeba przyznać, że była to bardzo trudna sztuka, która wzbudzała sporo emocji także wśród pilotów myśliwskich. Jan Zumbach, wybitny polski pilot myśliwski, który po wojnie pracował jako przemytnik i najemnik wspominał po latach:

*Triku z przechwytywaniem woreczków meldunkowych nauczyłem się jeszcze w Polsce, gdy służyłem w piechocie. Bardziej ściśle: podpatrzyłem jak to robią piloci, którym tej umiejętności bardzo zazdrościłem. Polskie oddziały armii lądowej nie miały zbyt wiele sprzętu łączności radiowej. Aby temu brakowi zaradzić, stosowano metodę przekazywania meldunków za pomocą lotnictwa. W odległości około dwudziestu metrów, w płaskim terenie, wbijano w ziemię dwa słupki; między nimi rozpinano sznur, na którym zawieszano woreczek z wiadomością. Woreczek był przechwytywany przez nisko lecącego lotnika, który dostarczał go do sztabu generalnego. Aby usprawiedliwić żołnierzom brak nowoczesnego wyposażenia, wyjaśniano, że ta prymitywna technika została wynaleziona, aby w razie wojny wróg nie mógł podsłuchiwać łączności radiowej<sup>159</sup>!*

Trudno powiedzieć na ile opinia Zumbacha odnośnie prymitywizmu opisywanej metody i wyjaśnień składanych przez oficerów jest słuszna, nie ulega jednak wątpliwości, że wykonywanie podobnych lotów pozwalało na przyspieszenie przekazywania meldunków pomiędzy oddziałami na linii frontu, a dowództwem wielkich jednostek piechoty i kawalerii. Najprawdopodobniej jeszcze przed rozpoczęciem ćwiczeń, na początku sierpnia 1929 r. do 63 ET dotarli także dwaj młodzi obserwatorzy: ppor. obs. Jan Pentz i Józef Baran<sup>160</sup>.

Podczas pierwszych ćwiczeń w swojej historii, młodzi lotnicy pozostali w pułku. Historycy narzekają na brak dokumentacji związanej z 6 Pułkiem Lotniczym, ale w przypadku pierwszych ćwiczeń, zachowało się *Sprawozdanie z działalności plutonu towarzyszącego 6 pułku lotniczego w okresie ćwiczeń 1929 r.*<sup>161</sup> W tym niezwykłym dokumencie znajduje się nie tylko pełna obsada eskadry w okresie ćwiczeń, a także wykaz sprzętu. Jednostka dysponowała wówczas: 2 samolotami Lublin R.X i 1 samolotem PWS-5t2. Jedna z maszyn Lublin

---

<sup>159</sup> J. Zumbach, *Ostatnia walka. Moje życie jako lotnika, przemytnika i poszukiwacza przygód*, Warszawa 2014, s. 226.

<sup>160</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 57.

<sup>161</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie z działalności 6.p. lotn. plut. tow. w okresie ćwiczeń 1929 r.*, s. 1.

R.X została uszkodzona w dniu 14 sierpnia, w związku z czym 3 września ze Lwowa przysłano kolejnego PWS-5t2 <sup>162</sup>.

Jeśli chodzi o pozostały sprzęt, jednostka dysponowała 4 samochodami półciężarowymi Renault, samochodem osobowym marki Dodge, motocyklem Harley Davidson z koszem, radiostacją ziemną RKD i radiostacją lotniczą RKDL <sup>26</sup>. Właściwa nazwa wspomnianej radiostacji to RKL/D <sup>163</sup>. Był to dość nowoczesny sprzęt opracowany pod koniec lat 20., w dwóch wersjach – pokładowej RKL/D i stacjonarnej RKD przewidzianej dla dowództw wielkich jednostek <sup>164</sup>. Radiostacje tego typu były zupełnie wystarczające pod względem osiągnięć technicznych dla utrzymania łączności, niestety na znacznie niższym poziomie stała ergonomia sprzętu, który był dość trudnym w obsłudze. Pomimo tego radiostacje RKL/D utrzymały się w służbie dość długo:

*Późniejsze rozwiązania coraz lepiej uwzględniały postulaty ergonomiczne, zwłaszcza w odniesieniu do potrzeb samolotów myśliwskich. Nie zrozumiałe jest utrzymywanie RKL/D w eksploatacji przez 10 lat, do 1939 r., skoro już nie pasowała do nowocześniejszych sieci radiokomunikacyjnych, zwłaszcza stosowanego korespondencyjnego zakresu fal.*

*Do momentu powstania PZTiR wykonano w PWŁ 60 sztuk (?) tej radiostacji i nie jest znana liczba stacji wykonana w PZTiR, w „spadku”, po 1932 r. Natomiast wiadomo, że wykonano ok. 400 radiostacji polowych RKD. Stację RKL/D instalowano na samolotach Lublin R-XIII i RWD-14. W latach 1935-1937 znajdowała się jeszcze na wyposażeniu lotnictwa liniowego (ok. 150 sztuk) <sup>29</sup>.*

Pozostając w temacie radiostacji nadawczo – odbiorczych wykorzystanych podczas ćwiczenia warto odnotować opinię kpt. Dudzińskiego który stwierdził, że łączność radiowa pomimo wielu prób praktycznie nie istniała:

*Pomimo ciągłych próby nie zdołano uzyskać pomyślnych wyników w nawiązaniu dwustronnej łączności radio-telefonicznej. Powodem tego było najprawdopodobniej złe funkcjonowanie odbiornika na płatowcu, trudność dostrojenia (słyszał było kilka stacji radiofonicznych, prócz własnej stacji nadawczej ziemnej) oraz trudności montażu radiostacji na*

---

<sup>162</sup>

Ibidem. <sup>26</sup>

Ibidem.

<sup>163</sup> K. Chołoniewski, J. Koszewski, *Polska radiotechnika lotnicza 1918-1939*, Piekary Śląskie 2009, s. 190.

<sup>164</sup>

Ibidem. <sup>29</sup>

Ibidem.

*płatowcu R.X, który do tego przystosowany nie jest (umocowanie podstawki alternatora na ruchomej goleni podwozia tak, że alternatora nie można było ustawić równoległe do linii lotu)* <sup>165</sup>.

Również inne elementy sprzętu przydzielonego eskadrze nie spełniały pokładanych w nich nadziei. Samochody Renault z podwoziem 6 kołowym miały zbyt małą moc silników, a co gorsza były zbyt ubogo wyposażone (brakowało np. opon i zapasowych dętek, pokrycia brezentowego dachu itp.), nieco lepiej spisywał się osobowy Dodge, który według Dudzińskiego powinien być przygotowany, aby w szczególnych sytuacjach, można było wykorzystać go jako substytut pojazdu sanitarnego. Ciekawie przedstawia się również podejście lotników do kwestii stworzenia eskadr towarzyszących. Współcześnie działalność jednostek tego typu jest traktowana w bardzo niechętny sposób – co zdaniem autora chwilami podyktowane jest ciężkimi stratami poniesionymi przez załogi Lublinów i Czapli podczas kampanii wrześnieowej. Kpt. Dudziński, mianowany dowódcą jednej z pierwszych eskadr towarzyszących pisał:

*Co do celowości lotnictwa towarzyszącego, to na podstawie ćwiczeń i rozmów prowadzonych z Dowódcami jednostek kawalerii doszedłem do przekonania, że lotnictwo towarzyszące, jest bardzo pożyteczne i może oddać wielkie usługi jednostkom kawalerii i to tym większe, jeśli wyposażenie sprzętu radio zostanie ulepszone i da możliwość dostatecznego porozumiewania się przy pomocy telefonu z ziemią. Przyspieszy to znakomicie informowanie zainteresowanych dowództw odnośnie sytuacji nieprzyjaciela i własnej, jak również da możliwość użycia tego lotnictwa, nawet do zadań wstrzeliwania artylerii, względnie podawania jej celów. Jestem zdania, że przydzielenie plut. tow. nie tylko jednostkom kawalerii, ale i wielkim jednostkom piechoty byłoby wskazane.*

*Plut. tow. wielkich jednostek piechoty mogły spełniać zadania lotnictwa pola walki jak również wstrzeliwania artylerii, odciążając w ten sposób lotnictwo liniowe* <sup>166</sup>.

Niezwykle pochlebna ocena lotnictwa towarzyszącego była, jak widzimy na podstawie przytoczonego fragmentu sprawozdania kpt. Dudzińskiego, podyktowana koniecznością dalszego modernizowania istniejących środków łączności. Dla porównania z jednostkami lotnictwa towarzyszącego wykorzystywanymi w przedwojennej Polsce, warto zwrócić uwagę na działalność dwóch jednostek lotniczych Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie, a mianowicie 318 Dywizjonu Myśliwsko –

---

<sup>165</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.133, *Sprawozdanie z działalności 6.p. lotn. plut. tow. w okresie ćwiczeń 1929 r.*, s. 4.

<sup>166</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie...*, s. 4.

Rozpoznawczego „Gdańskiego”<sup>167</sup> oraz 663 Dywizjonu Samolotów Artylerii<sup>168</sup>. Czy jednostki tego typu mogłyby odegrać dużą rolę w walce manewrowej toczonej przez duże jednostki pancerne nieprzyjaciela, którym nie można było przeciwstawić podobnych formacji? Wydaje się to dość wątpliwe – niestety, armia II Rzeczypospolitej nie była przygotowana do wojny toczonej przez ruchliwe i silnie wyposażone w broń pancerną i przeciwlotniczą formacje nieprzyjaciela.

Wracając do omówienia wyposażenia eskadry podczas pierwszych w jej historii ćwiczeń warto wspomnieć o namiocie kancelaryjnym, kompletach narzędzi zapasie paliwa i smarów oraz zapasach „materiału zużywalnego”. Działalność jednostki polegała głównie na utrzymywaniu łączności pomiędzy dowódcą brygady a wysłanymi podjazdami i dowództwami poszczególnych pułków. Dopiero na drugim miejscu znajdowało się rozpoznanie pola walki, kontrola zachowania własnych oddziałów na widok samolotu i maskowania na wypadek ataku lotniczego. W dalszej części ćwiczeń jednostka miała za zadanie utrzymanie łączności z oddziałami rozpoznawczymi (podjazdami), oddziałami brygady i dopiero na samym końcu rozpoznania przedpola własnych oddziałów. Podczas całych ćwiczeń oddziały komunikowały się z samolotami 63 ET za pomocą wykładanych zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami płacht sygnałowych<sup>169</sup>, co było rozwiązaniem dość prymitywnym, ale skutecznym. Skuteczność przyjętego rozwiązania była związana bezpośrednio z faktem, iż przeciwnik nie dysponował silnym i działającym na pierwszej linii lotnictwem bombowym czy szturmowym, które widząc płachty, otrzymywałyby wyraźne wskazówki odnośnie położenia oddziałów nieprzyjaciela.

Na początku ćwiczeń stanowisko eskadry znajdowało się w bezpośredniej bliskości miejsca postoju sztabu 3 SBK, co pozwalało na przekazywanie rozkazów bezpośrednio. Dowódca eskadry uczestniczył w odprawach kawalerzystów i odbierał rozkazy od dowódcy brygady, a następnie na ich podstawie wydawał rozkazy swoim ludziom. Działania eskadry w tym okresie były oceniane bardzo wysoko<sup>170</sup>. Sytuacja stała się znacznie trudniejsza gdy miejsce postoju eskadry znalazło się w

---

<sup>167</sup> Działalność 318 Dywizjonu Myśliwsko – Rozpoznawczego została szerzej omówiona przez prof. Andrzeja Olejkę w jednym z popularnych periodyków o tematyce militarnej. A. Olejko, *Trójka kier, as pik i ósemka karo... Trzy karty w godle 318. Dywizjonu czyli z krain Lewantu do Italii w kampanii 1944 roku*, „Militaria XX w.”, nr. 2(83)/2018, s. 24-31.

<sup>168</sup> Niestety jak dotychczas nie doczekaliśmy się żadnej bardziej rozbudowanej publikacji poświęconej 663 Dywizjonowi Samolotów Artylerii, nazywanego czasami „Dywizjonem Kubusiów”. Jak dotychczas pozostaje powołać się jedynie na opublikowaną kilka lat temu pracę Józefa Zielińskiego. J. Zieliński, *663. Dywizjon Samolotów Artylerii*, Warszawa 2000, s. 3.

<sup>169</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie...*, s. 1.

<sup>170</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie...*, s. 2.

odległości 60 km w linii prostej. W tej sytuacji dowódca eskadry przydzielił do dowództwa brygady oficera łącznikowego, któremu przydzielił samochód półciężarowy i zapas paliwa. Można zadać sobie pytanie dlaczego dowódca eskadry nie poruszał się za sztabem brygady na rzecz którego miała pracować jego jednostka? Według samego Dudzińskiego było to spowodowane decyzją dowódcy brygady<sup>171</sup>, który chciał w ten sposób zaoszczędzić materiał lotniczy. Bardziej prawdopodobne wydaje się jednak, że decydująca dla dowódcy brygady była chęć unikania płoszenia koni przez startujące samoloty należące do 63 ET.

Wprowadzona przez Dudzińskiego organizacja łączności pomiędzy sztabem brygady, a dowódcą eskadry nie spisywała się najlepiej. Konieczne okazało się wprowadzenie nowych zasad działania załóg prowadzących rozpoznanie na rzecz Brygady:

*[...] oficer łącznikowy nie był w stanie spełnić powierzonego mu zadania to jest przekazywania zadań na dzień następny, gdyż otrzymywał je późno i mógł wręczyć to zadanie dopiero w dniu wykonania zadania załodze lądującej przy Dtwie Brygady, to też jako zasadę wprowadziłem, że w dniu przewidywanego zadania maszyna z wyznaczoną załogą lądowała przy Dtwie Brygady uzupełniała materiały pędne i po otrzymaniu zadania od oficera łącznikowego wykonywała je.*

*Meldunki wykonanego zadania składała załoga Dcy Brygady osobiście,*

*w jego*

*m.p. bądź też przy pomocy meldunków ciężarkowych.*

*W okresie tych ćwiczeń zadań w formie pisemnych rozkazów wydawać nie mogłem<sup>172</sup>.*

Jednostka prowadziła w tym czasie zadania głównie z lotniska podstawowego, którego położenie w ciągu całych ćwiczeń trzykrotnie ulegała zmianie. W tych warunkach działalność przebywających w terenie załóg polegała głównie na wykonaniu lotu do miejsca postoju dowództwa brygady, odebraniu rozkazów i pozostawaniu w powietrzu, aż do momentu, w którym w samolocie działającym nad „frontem” kończyło się paliwo. Wtedy samolot powracał na lotnisko podstawowe gdzie uzupełniano paliwo i amunicję. Sporo miejsca w omówieniu przebiegu ćwiczeń dowódca eskadry poświęcił omówieniu poszczególnych samolotów wykorzystywanych w tym czasie przez jednostkę. Wprawdzie sylwetki samolotów Lublin R.X jak i PWS-5t2 zostały już pobieżnie omówione, warto jednak przytoczyć opinię znanego przedwojennego oficera lotnictwa i sportowca:

<sup>171</sup> Ibidem.

<sup>172</sup> Ibidem.

*Samolot R.X nie nadawał się do tych zadań, które wykonywał pluton towarzyszący z powodu długiego startu i wrażliwości na wiatr boczny i małej widoczności w przód z powodu szerokiego kadłuba. Podczas ćwiczeń musiałem lądować jak najbliższej płacht tożsamości brygady, zawsze prawie na terenach krótkich otoczonych niejednokrotnie przeszkodami i wzdłuż zagonów, a więc niejednokrotnie z bocznym wiatrem.*

*Samolot P.W.S. bardziej nadaje się do lądowania i starty na krótkich terenach, jednak z powodu swej dużej szybkości przy lądowaniu wymaga dobrego opanowania.*

*Reasumując powyższe stwierdzam, że samolot P.W.S. jakkolwiek nie jest dobrym płatowcem bardziej odpowiadał swojemu zadaniu i większość lotów zostało wykonana na płatowcach P.W.S.5.*

*Z punktu widzenia pracy taktycznej samolot R.X, pomimo, że posiada kabinę obserwatora zupełnie nie urządzoną, jednak z powodu swej obszerności jest dla obserwatora do pracy wygodna.*

*Jako jednopłat do obserwacji w dół bardzo dobry.*

*Kabina obserwatora w samolocie P.W.S. z powodu swej nadbudówki trochę niewygodna. Obserwacja w dół z powodu skrzydła dolnego cofniętego w tył zmniejszona <sup>173</sup>.*

W dalszej części dokumentu, jak można przypuszczać również autorstwa kpt. Dudzińskiego znalazły się krótkie opisy obu samolotów. W przypadku samolotu PWS-5t2 Dudziński, stwierdzał, że najważniejszymi mankamentami samolotu jest brak odrzucanego w razie pożaru zbiornika z paliwem, konieczność przebudowania stanowiska obserwatora i zaczepianie końcówkami skrzydeł o ziemię podczas lotów nad nierównym terenem <sup>174</sup>. Autor podkreślał jednak, że maszyna jest „dla pilota miła do prowadzenia <sup>175</sup>”. Znacznie gorszą opinię Dudziński, i jego podkomendni, wystawili samolotom Lublin R.X. Narzekano na długi start i lądowanie, słabą widoczność i trudność w prowadzeniu. Jednocześnie piloci zdecydowali się na przedstawienie swoich wymagań wobec samolotów, które w przyszłości miały trafić na wyposażenie eskadr towarzyszących:

*Uważam przy tym, że wymagane od samolotów towarzyszących łatwość szybkiego demontażu i przystosowania do transportu kołowego nie posiadają tak wielkiego znaczenia. Sądzę też, że rzadko będą miały miejsce sytuacje w których samoloty te będą musiały być transportowe drogą [transportu] kołowego. Samoloty te powinny być łatwe do demontażu, ale tylko z celem ewentualnego przechowywania w szopach*

<sup>173</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie...*, s. 3.

<sup>174</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie z prób w locie samolotów towarzyszących „P.W.S.5.” i „Lublin R.X”*, s. 2.

<sup>175</sup> Ibidem.

*czy stodołach. Warunek ten powinien być usunięty na dalsze miejsce, gdyż jako wiążący konstruktora, nie pozwala mu, względnie utrudnia, stworzenie typu posiadającego inne, ważniejsze zalety*<sup>176</sup>

Szczególnie istotne, zarówno w okresie ćwiczeń z 3 SBS, jak również podczas tak zwanych ćwiczeń międzydyscyplinarnych okazały się lądowiska wykorzystywane przez eskadrę. Część z nich była lotniskami używanymi regularnie przez inne jednostki – właśnie na nich zgromadzono zapasy materiałów pędnych z których w okresie ćwiczeń korzystał personel 63 ET. Znaczna część materiałów pędnych wykorzystywanych podczas ćwiczeń przez samoloty lwowskiej eskadry pochodziło z zapasów 5 Pułku Lotniczego<sup>177</sup>. W trakcie ćwiczeń eskadra korzystała z lotniska Porubanek, a także lądowisk polowych: Poraduń, Koleśniki, ponownie Poraduń i lotniska w miejscowości Lida gdzie wcześniej stacjonował 11 Pułk Myśliwski, a w 1929 r. część eskadr wchodzących w skład 5 Pułku Lotniczego.

Spore znaczenie miało również przedstawienie dokładnej oceny znaczenia wysiłków podejmowanych przez eskadrę podczas współpracy z jednostkami naziemnymi. Kpt. Dudziński wskazywał, że dzięki działaniom lotnictwa możliwe było zaoszczędzenie pojazdów i materiałów pędnych pozostających do dyspozycji dowództwa brygady. Dudziński stwierdził nawet, że korzyści płynące z działalności plutonów towarzyszących powinny skłonić dowództwo do rozważenia czy nie należałoby zastanowić się nad wprowadzeniem do składu brygad kawalerii organicznego plutonu towarzyszącego<sup>178</sup>. Dowódca plutonu uznał bardzo duże znaczenie dla skuteczności i celowości wykonywania lotów ma jakość wyszkolenia załogi oraz współpraca pomiędzy pilotem, a obserwatorem, który musi być odpowiednio przygotowana do prowadzenia rozpoznania celów naziemnych. Według Dudzińskiego konieczne było zapoznanie lotników z taktyką piechoty co pozwoli im na dokładniejsze zrozumienie działań podejmowanych przez jednostki piechoty i kawalerii, zgodnie z tym samym dokumentem podstawową umiejętnością wymaganą od pilotów powinno być przeszkolenie ich z zakresu startu i lądowania w szczególnie trudnych warunkach terenowych. Dudziński postulował jednocześnie, aby zaprzestać szkolenia strzeleckiego<sup>179</sup>, wynikało to z faktu iż samoloty towarzyszące nie posiadały uzbrojenia strzeleckiego obsługiwanego przez pilota, który mógłby dać się ponieść emocjom i podczas lotu rozpoznawczego zaatakować pozycje nieprzyjaciela. Prowadzenie podobnych działań mogło doprowadzić do reakcji ze strony nieprzyjacielskich jednostek,

---

<sup>176</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie z działalności...*, s. 5.

<sup>177</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie z działalności...*, s. 2-3.

<sup>178</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Sprawozdanie z działalności...*, s. 4.

<sup>179</sup> Ibidem.

które w odpowiedzi otworzyłyby ogień w stronę samolotu i w ten sposób nie tylko doprowadziły do „odpędzenia intruza”, ale także uszkodziły maszynę prowadzącą rozpoznanie.

W okresie po powrocie z pierwszych ćwiczeń eskadra przystąpiła do normalnej pracy w ramach 6 Pułku. Niestety, nadal negatywny wpływ na jej działania miał brak samolotów i personelu latającego. Braki w ludziach udało się w miarę szybko rozwiązać, gdyż 14 grudnia do jednostki przydzielono kolejną grupę nowego personelu, w skład której wchodził: por. obs. Tadeusz Sokoliński, por. pil. Brunon Mówka, plut. pil. Józef Filipowski, plut. pil. Aleksander Cybula, plut. pil. Zbigniew Hubczenko<sup>180</sup>. Kolejne zasilenie eskadry personelem latającym odbyło się zgodnie z obowiązującą w polskim lotnictwie zasadą, według której stanowiska oficerskie były zazwyczaj przewidziane dla obserwatorów, podczas gdy piloci mogli być zawodowymi podoficerami.

Spośród lotników wchodzących w skład ostatniego uzupełnienia personelu eskadry w 1929 r. można choćby po krótko prześledzić losy por. obs. Sokolińskiego i por. pil. Mówki. Znacznie mniej wiadomo na temat przedwojennych losów plut. pil. Filipowskiego, plut. pil. Cybuli i plut. Hubczenki<sup>181</sup>.

Jeśli chodzi o por. pil. Mówkę, to był on już od dłuższego czasu oficerem 6 Pułku Lotniczego. Urodził się w Biskupcu 27 października 1901 r. Do Wojska Polskiego wstąpił jako 18 latek, w 1919 r. Jego pierwszym przydziałem był 63 Pułk Piechoty, z którego trafił do Szkoły Podchorążych Piechoty. W 1921 r. został mianowany podporucznikiem. Następnie wstąpił do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, gdzie otrzymał przeszkolenie z zakresu pilotażu. Już jako lotnik został skierowany do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W momencie utworzenia 6 Pułku we Lwowie stał się jednym z pierwszych oficerów. Podczas swojej służby na południu Polski był związany z 62 i 64 Eskadrą<sup>182</sup>. W okresie późniejszym był związany również z 63 ET. Z pułku odszedł w 1933 r., kiedy to skierowano go do szkolnictwa wojskowego. Wybuch wojny

<sup>180</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 57.

<sup>181</sup> Niestety, losy plut. pil. Cybuli (Cebuli?) pozostają nieznanne. Wydaje się prawdopodobne iż mogło dojść do pomyłki w imieniu lotnika, i chodzi o późniejszego lotnika 43 Eskadry Towarzyszącej z Torunia. Jeśli chodzi o Hubczenkę, to po kampanii francuskiej trafił do Wielkiej Brytanii. Otrzymał brytyjski stopień Flight Lieutenant i polski stopień majora. Zmarł na emigracji. Na zachód przedostał się także Filipowski, który służył w Polskich Siłach Powietrznych w stopniu kapitana (brytyjski stopień Flight Officer). Po wojnie wyjechał do USA, gdzie zmarł w latach 70. *Zbigniew Hubczenko*, [dostęp 8 XII 2018] <https://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=5754>; *Hubczenko Zbigniew*, [dostęp 8 XII 2018] <https://listakrzystka.pl/en/hubczenko-zbigniew/>; *Józef Filipowski*, [dostęp 8 XII 2018] <https://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=6863>.

<sup>182</sup> *Mówka Brunon*, [dostęp 8 XII 2018]

[https://niebieskaeskadra.pl/drukuj\\_airmen.php?id=2333](https://niebieskaeskadra.pl/drukuj_airmen.php?id=2333).<sup>48</sup> WBH, CAW, sygn. AP 13122, k.



został go na stanowisku dowódcy dyonu szkolnego w Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich. Podczas kampanii wrześniowej dostał się do niewoli sowieckiej i został zamordowany w Charkowie.

Więcej wojennego szczęścia miał por. obs. Sokoliński, urodzony 6 października 1902 r. w Krakowie. Sokoliński wstąpił do wojska ochotniczo w 1918 r. Pierwszą jednostką por. Sokolińskiego był 4 Pułk Piechoty Legionów, w którym służył do 20 maja 1923 r., gdy przeniesiono go do 5 Pułku Strzelców Podhalańskich. W nowej jednostce przebywał zaledwie kilka miesięcy, po czym został zwolniony do rezerwy. Cywilne życie nie trwało zbyt długo, i już 1 września 1924 r. Sokoliński wstąpił do Szkoły Podchorążych w Warszawie. Rok później w sierpniu został przeniesiony do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Podczas nauki w szkole był kilkakrotnie kierowany do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. 16 września 1927 r. po ukończeniu szkoły w Dęblinie został przydzielony do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, w stopniu sierżanta podchorążego <sup>48</sup>. W nowej jednostce Sokoliński zostaje szybko uznany za jednego z najlepszych obserwatorów i szybko awansuje, pomimo tego na początku lat 30., odchodzi do rezerwy. Do służby powrócił w dniach poprzedzających niemiecką agresję i jako oficer rezerwy weźmie udział w walkach z najeźdźcą w szeregach II/66 plutonu.

Nie ulega wątpliwości, że przydzielenie dwóch nowych obserwatorów stanowiło spore wzmocnienie dla 63 ET. Niestety oprócz przyjmowania nowych żołnierzy w jednostce zdarzały się również straty w ludziach, były one tym boleśniejsze, że zazwyczaj były wynikiem nieszczęśliwych wypadków, i tak np. 23 stycznia 1930 r. zginął uderzony śmigłem startującego samolotu majster wojskowy Stanisław Bębnowicz. Wkrótce potem do eskadry przydzielony został por. pil. Piotr Kubr z Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. Jednocześnie eskadrę w całości przebrojono na samoloty Potez XXV. Przebrojenie eskadry na dwupłatowe Potezy wiązało się z koniecznością przygotowania jednostki do udziału w szkole ognia odbywającej się wspólnie z jednostkami artylerii w Nowym Targu. Do udziału w szkole ognia wyznaczony został pluton pod dowództwem por. Dudzińskiego, w składzie którego znaleźli się: por. obs. Franciszek Iwański, por. obs. Sokoliński, ppor. obs. Pentz, plut. pil. Łucjan Kruszka, plut. pil. Cybula i plut. pil. Hubczenko. Za obsługę techniczną samolotów odpowiadał młodszy majster wojskowy Antoni Gajewski <sup>183</sup>.

Początkowo wyznaczony na dowódcę plutonu współpracującego z artylerią por. Dudziński był zmuszony do tymczasowego opuszczenia jednostki, w związku z odbywającymi się Zawodami Samolotów Turystycznych Challenge 1930. Wystartował w nich na samolocie PWS-

---

<sup>183</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 58.

8<sup>184</sup>, z mechanikiem Z. Wojciechowskim jako drugim członkiem załogi. Niestety, wyjazd nie przyniósł żadnych sukcesów, gdyż Dudziński był zmuszony do wycofania się z zawodów ze względu na przekroczenie limitu czasu jaki wyznaczono na pokonanie trasy lotu okrężnego, która przebiegała przez: Berlin – Brunzswik – Frankfurt nad Menem – Reims – Saint-Inglevert – Bristol – Londyn – Saint-Inglevert – Paryż – Poitiers – Pau – Saragossę – Madryt – Sewillę – Madryt – Barcelonę – Nîmes – Lyon – Lozannę – Berno – Monachium – Wiedeń – Pragę – Breslau (Wrocław) – Poznań – Warszawę – Königsberg (Królewiec) – Gdańsk – Berlin.

W czasie gdy dowódca eskadry „rozbijał się” po Europie dowodzenie nad uczestniczącą w ćwiczeniach z artylerią jednostką przejął por. obs. Kubr. Ćwiczenia miały bardzo duże znaczenie ze względu na fakt iż uczestniczyli w nich przedstawiciele specjalnej komisji z Departamentu Lotnictwa, która miała ocenić możliwości łączności pomiędzy samolotem a oddziałami naziemnymi, min., przy wykorzystaniu do tego celu różnego rodzaju płacht i radiostacji<sup>185</sup>. Niestety nie wiadomo jaki przebieg miały te próby – jak pamiętamy podczas pierwszych ćwiczeń przeprowadzonych rok wcześniej, radiostacje okazały się bardzo kapryśne – tym razem lotnicy podejmowali próby nawiązania łączności nie tylko pomiędzy samolotem, a sztabem wielkiej jednostki, na rzecz której pracowali, ale także z drugim samolotem.

Jak wynika z informacji zawartych w księdze pamiątkowej 6 Pułku Lotniczego, działania lotnictwa podczas ćwiczeń były inspekcjonowane przez Szefa Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Spraw Wojskowych (gen. Rayski?) oraz dowódca 3 Grupy Aeronautycznej (płk. pil. dypl. Stanisław Jasiński<sup>186</sup>), co wskazuje na duże znaczenie

<sup>184</sup> Dwupłatowy samolot sportowy, opracowany przez inż. Jarosława Nalaszkiwicza z Podlaskiej Wytwórni Samolotów, jako maszyna konkursowa do uczestnictwa w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge 1930. Samolot miał konstrukcję drewnianą. Pod pewnymi względami był wzorowany na brytyjskim samolocie sportowym i treningowym de Havilland Gipsy Moth. Jedyne prototypy zostały oblatane na przełomie 1929 i 1930 r. przez Franciszka Rutkowskiego. Podczas zawodów samolot został zdyskwalifikowany za przekroczenie czasu na lot okrężny, jednakże lot ukończył. Największą wadą samolotu była niższa prędkość, co wynikało z ciężaru, który po zakończeniu budowy był większy niż zakładany o 65 kg. A. Morgała, *Polskie konstrukcje lotnicze 1893-1939*, Warszawa 1977, s. 184-185.

<sup>185</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 58.

<sup>186</sup> Stanisław Jasiński – ur. 5 IV 1891 Oskrześnice, zm. 10 VIII 1932 Nowy Sącz. Po zdaniu matury w Kołomyi podjął studia na Akademii Górniczej w Leoben. Po wybuchu I Wojny Światowej wstąpił do armii austro-węgierskiej, w której służył w 1 Galicyjskim Pułku Ułanów, następnie w 1915 r., trafił do Szkoły Oficerów Rezerwy Kawalerii i w stopniu chorążego trafił ponownie na front. W maju 1916 r. otrzymał przydział do szkoły obserwatorów lotniczych w Wiener – Neustadt. Od grudnia 1916 r. latał jako obserwator na froncie rosyjskim. Po ukończeniu kursu pilotażu w Campofornido został pilotem jednomiejscowego samolotu rozpoznawczego Phönix D.1. W listopadzie 1918 r. był jednym z organizatorów polskiego lotnictwa na terenie Krakowa. 7 listopada przejął dowodzenie nad I Eskadrą Bojową, przemianowaną później na 5

jakie przywiązywali do nich przedstawiciele dowództwa. Trzeba podkreślić, iż opinie jakie wystawiono 63 ET za okres udziału w ćwiczeniach były bardzo pozytywne i przyczyniły się do wprowadzenia w eskadrach towarzyszących podziału na plutony, który utrzymano aż do wybuchu wojny. W tym czasie wyposażenie eskadry zaczęło przechodzić pierwszą poważną zmianę – miejsce samolotów PWS-5t2, które podczas pierwszych ćwiczeń stanowiły głową siłę eskadry, w związku z uszkodzeniem jednego z Lublinów R.X, zajęły dwupłatowe Potezy XXV i po raz pierwszy wprowadzone na wyposażenie eskadry łącznikowe PZL Ł.2. Nie ulega wątpliwości iż ich charakterystyki lotne były znacznie gorsze niż miało to miejsce w przypadku samolotów Lublin R.X, gdyż Potezy budowano głównie z myślą o eskadrach liniowych, które miały wykonywać zupełnie inne zadania niż eskadry towarzyszące. Jak stwierdzał opracowany w 1931 r. *Regulamin lotnictwa*:

*Lotnictwo liniowe jest przeznaczone przede wszystkim do wykonywania zadań na korzyść dowódców i oddziałów.*

*Jego zadania podstawowe są:*

- rozpoznanie,
- współpraca z bronią głównymi.

*Zadania ewentualne:*

*zwalczanie nieprzyjaciela na ziemi,  
łączność<sup>53</sup>.*

Ten sam dokument stwierdzał, że podobne zadania ma wykonywać lotnictwo towarzyszące, z tym że eskadry towarzyszące mają działać na rzecz wielkich jednostek:

*Zadania lotnictwa towarzyszącego są zbliżone do zadań lotnictwa liniowego, przy czym wykonuje ono swoją pracę w ramach wielkich jednostek. Jego zadaniami podstawowymi są: współpraca z bronią głównymi, utrzymanie łączności, rozpoznanie bojowe. Zadania ewentualne: rozpoznanie bliskie<sup>54</sup>.*

Istnieje możliwość, iż w związku z dużym podobieństwem zadań obu rodzajów lotnictwa, władze wojskowe zdecydowały się na wyposażenie eskadry w samoloty liniowe w celu przetestowania ich przydatności w eskadrach towarzyszących. Niestety, brak dokumentów, które przedstawiłyby dokładniej przebieg wspomnianych ćwiczeń. Można jedynie przypuszczać, że i tym razem

wych, a następnie objął stanowisko szefa Lotnictwa Polowego przy Naczelnym Dowództwie. Od 1921 r. tworzył prace dotyczące teorii wykorzystania lotnictwa. Odpowiadał min., za szkolenie, dowodził 3 Grupą Aeronautyczną w Krakowie. Zginął w wypadku samochodowym. T. Goworek,

Eskadrę Lotniczą, z którą wziął udział w walkach z Ukraińcami. Od marca 1920 r. był pomocnikiem szefa Departamentu Żegluga Napowietrznej Ministerstwa Spraw Wojsko-

*Pierwsze samoloty myśliwskie lotnictwa polskiego*, Warszawa 1991, s. 27, M. Romeyko, *Ku czci poległych lotników. Księga pamiątkowa*, Warszawa 1933, s. 125, 384; K.A. Tarkowski, op. cit., s. 35.<sup>53</sup> *Regulamin lotnictwa*, Warszawa 1931, s. 4.

<sup>54</sup> Ibidem.

samolot Lublin R.X sprawiał sporo problemów pilotom, ale był wygodniejszym miejscem pracy dla obserwatorów. W sierpniu, podczas ćwiczeń, dokonano również pierwszego podziału eskadry na plutony. Pierwszy pluton w składzie: por. pil. Błażyński, ppor. obs. Iwański, ppor. obs. Baran, ppor. obs. Pentz, plut. pil. Cybuła i plut. pil. Hubczenko operował w rejonie miejscowości Sokal. Na wyposażeniu I/63 Plutonu znajdował się jeden samolot Lublin R.X i (najprawdopodobniej) dwa lub trzy samoloty Potez XXV<sup>187</sup>. Niestety nie możemy z całą pewnością stwierdzić ile samolotów poszczególnych typów znajdowało się na wyposażeniu plutonu. Praktyka wskazywałaby by, że jednostka składała się z dwóch plutonów i samolotu dowódcy eskadry, który zazwyczaj był wykorzystywany w pierwszym plutonie, co sugerowałoby iż na stanie jednostki znajdowało się wówczas siedem samolotów (po trzy na pluton plus maszyna przeznaczona do dyspozycji dowódcy).

II/63 Pluton działał w rejonie Krzemieńca w składzie: por. pil. Józef Zieliński, ppor. obs. Stanisław Doliński, por. obs. Kazimierz Smoliński, sierż. pil. Byzia, sierż. pil. Tadeusz Nowak oraz plut. pil. Jan Stanisławski<sup>56</sup>. Do II/63 Plutonu przydzielony był także, odpowiedzialny za stan techniczny samolotów, szef mechaników Eustachy Kołodziej. Jednostka dysponowała trzema fabrycznie nowymi samolotami PZL Ł.2<sup>57</sup>. Niestety, z całej wymienionej grupy, poza opisanym wcześniej sierż. pil. Byzią, coś więcej można powiedzieć jedynie na temat ówczesnego, por. pil. Zielińskiego. Źródłem pozwalającym na choćby częściową rekonstrukcję losów lotnika jest wniosek odznaczeniowy z 1937 r.

Podczas ćwiczeń II/63 Pluton pracował na rzecz 2 SBK, która powstała w 1924 r. w wyniku przekształcenia II Brygady Jazdy. Jednostka podlegała bezpośrednio dowódcy Okręgu Korpusu Nr. 2. W czasie ćwiczeń dowódcą 2 SBK był płk. dypl. Władysław Anders, który pozostawał na tym stanowisku do kwietnia 1937 r., kiedy przeniesiono go na stanowisko dowódcy Nowogródzkiej B.K.

Po zakończeniu ćwiczeń eskadra powróciła do swojego stałego garnizonu i przystąpiła do normalnego szkolenia. Niestety działalność jednostki ulegała drobnym zmianom w związku z zachodzącymi w niej zmianami personalnymi. Już po zakończeniu ćwiczeń we wrześniu 1930 r. do jednostki przydzielono grupę nowych lotników, w skład której

---

<sup>187</sup> *Dziesięciolecie...*, s.

58 <sup>56</sup> Ibidem. <sup>57</sup>

Ibidem.

wchodzili: ppor. obs. Julian Frey, ppor. obs. Jan Szczelik, ppor. obs. Florian Petz i ppor. obs. Tadeusz Opulski. Pod koniec grudnia do Bydgoszczy został odesłany por. pil. Błażyński<sup>188</sup> – jego miejsce zajął sierż. pil. Antoni Gęsek, który wcześniej służył w 62 Eskadrze Liniowej. Do jednostki przydzielono także nowego majstra wojskowego – Ptasznika.

Ppor. obs. Petz urodził się w miejscowości Huszcze Duże<sup>189</sup>, jednakże zapis ten powinien budzić pewne wątpliwości, 23 grudnia 1904 r. Miejscowości o podobnej nazwie występują na terenie województwa lubelskiego zarówno w powiecie zamojskim (Huszczka Duża<sup>190</sup>), jak i w powiecie bialskim, gdzie jest siedzibą gminy<sup>191</sup>. Po uzyskaniu świadectwa dojrzałości Petz wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Komorowie. Po jej ukończeniu skierowano go do Szkoły Podchorążych Lotnictwa, którą ukończył z 39 lokatą na swoim roku. Następnie trafił do lwowskiego 6 Pułku, w którym początkowo służył w 62 Eskadrze, a następnie 63<sup>192</sup>.

Spośród wszystkich obserwatorów najciekawszą postacią jest zdecydowanie Zima nie przerwała działań 63 ET. W lutym 1931 r. polskie władze wojskowe zdecydowały się na przeprowadzenie zimowych manewrów przy współpracy z 19 Dywizją Piechoty. Ćwiczenia zimowe miały miejsce 15 lutego 1931 r. w Mołodecznie. Uczestnicy ćwiczeń mieli pokonać trasę Lwów – Mołodeczno lotem, co ze względu na zimową aurę miało okazać się problematyczne. Udział w szkoleniu wzięły załogi 3 samolotów PZL Ł.2, w składzie por. obs. Sokoliński, por. pil. Kubr, por. obs. Iwański, sierż. pil. Nowak oraz ppor. Baran. Na wypadek awarii lub uszkodzenia samolotów oddelegowanych do udziału w ćwiczeniach w rezerwie pozostawiono jeszcze jedną załogę z samolotem PZL Ł.2 obsadzonym przez por. obs. Dolińskiego i plut. pil. Hubczenkę.

Niestety podczas przelotu do celu pluton rozproszył się. Ze względu na złe warunki atmosferyczne część samolotów była zmuszona lądować na osłep, co stało się przyczyną wypadku załogi w składzie por. Kubr, por. Iwański. Ich samolot uderzył o zbocze góry – na szczęście obaj piloci przeżyli, choć podczas wypadku odnieśli ciężkie obrażenia<sup>193</sup>. Więcej szczęścia miała załoga kpt. Dudziński, por. Sokoliński, którzy wylądowali w przygodnym terenie. Niestety ich PZL Ł.2 nie był w stanie

---

<sup>188</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 58.

<sup>189</sup> Idem, *Absolwenci Szkoły Orłqł*, Warszawa 2002, s. 94.

<sup>190</sup> Ta lokalizacja miejsca urodzin lotnika wydaje się bardziej prawdopodobna.

<sup>191</sup> Gmina Huszcza do 1926 r. nosiła nazwę Lubienka, w związku z czym w dokumentach lotnika znalazła by się inna nazwa miejscowości, w której się urodził.

<sup>192</sup> Ibidem.

<sup>193</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 59.

samodzielnie wystartować, w związku z czym lotnicy powrócili do Lwowa kolejną. W bazie 6 Pułku Lotniczego dokonali wymiany samolotu na nowy egzemplarz samolotu PZL Ł.2 i następnego dnia polecili do Mołodeczna. Lądowanie w przygodnym terenie zdecydowanie najlepiej wyszło sierż. Nowakowi i ppor. Baranowi, którzy poczekali na poprawę pogody po czym wrócili do Lwowa. Na miejscu Nowak i Baran spotkali się z dowódcą, a potem razem z kpt. Dudzińskim wyruszyli na zimowe ćwiczenia.

Niezbyt udanym pomysłem okazało się natomiast odesłanie do Mołodeczna trzeciego samolotu z załogą rezerwową. Podczas przelotu samolot pilotowany przez plut. Hubczenkę doleciał do rejonu nad którym rozciągała się gęsta mgła. Podczas przelotu nieprzeszkolony w lataniu na przyrządy plut. Hubczenko podjął próbę wzniesienia się ponad mgłę. Niestety, podejmując próbę wyprowadzenia samolotu pilot utracił orientację w terenie i wpadł w korkociąg. Pilotowi udało się opanować maszynę tuż nad ziemią, niestety podczas wyprowadzania samolotu lotnik rozbił samolot zaczepiając o wierzchołki drzew.

W związku z rozbiciem aż dwóch samolotów, dowództwo pułku zdecydowało się, że do końca ćwiczeń na rzecz 19 Dywizji Piechoty będą pracować dwa samoloty. Trudne warunki atmosferyczne stanowiły spore utrudnienie dla lotników, ale pomimo tego dowództwo 19 DP doceniło wysiłki załóg z 63 ET. Informacja o dużym sukcesie odniesionym przez lwowskich lotników podczas lutowych ćwiczeń trafiła do księgi pamiątkowej pułku:

*Całe ćwiczenia zimowe w niezwykle ciężkich warunkach atmosferycznych przepracowane zostały przez dwie załogi. To też w jakimś czasie po ćwiczeniach, nadeszła od dcy 19 D.P. pochwała, podkreślająca wytrwałość i brawurę przy pracy w fatalnych warunkach, które wzbudziły podziw u przedstawicieli państw obcych i uznanie innych rodzajów broni*<sup>194</sup>.

Co szczególnie ważne, dowódcą dywizji w czasie odbywania wspólnych lutowych ćwiczeń był gen. Tadeusz Kasprzycki, który później został mianowany I wiceministrem spraw wojskowych. Jego opinia o wykorzystaniu lotnictwa towarzyszącego, na którą wpływ mogła mieć spory wpływ postawa 63 ET podczas pamiętnych zimowych ćwiczeń. Niecały miesiąc po zakończeniu ćwiczeń do jednostki przydzielono nowego lotnika, kpt. pil. Aleksandra Majewskiego, który otrzymał stanowisko dowódcy plutonu, a po kilku dniach został mianowany dowódcą eskadry, po kpt. Dudzińskim. Oprócz zmiany na stanowisku dowódcy do eskadry przydzielono także dwóch nowych lotników. Pierwszym z nich był Kruszka, awansowany do stopnia sierżanta, a drugim majster wojskowy Walerian Iwanicki. Warto

---

<sup>194</sup> Ibidem.

podkreślić, iż według części starszych opracowań był to okres w którym kształtował się podział eskadry na trzy plutony, niestety, informacji tej nie potwierdza księga pamiątkowa lwowskiego pułku. Prawdopodobnie w tym samym czasie dowódcą I/63 Plutonu został mianowany kpt. pil. Stefan Massalski, urodzony 20 października 1896 r. w Charkowie. Niestety, trudno powiedzieć jak długo pozostawał na stanowisku dowódcy plutonu. Wiadomo natomiast, że był ostatnim dowódcą 61 Eskadry Liniowej i prawdziwą legendą pułku, ze względu na swoją ponadprzeciętną siłę fizyczną i duży wzrost. Podczas wojny służył w Afryce, a po jej zakończeniu wyemigrował do Argentyny, gdzie zmarł 30 sierpnia 1974 r.

W czasie gdy na czele 63 ET stał Majewski I/63 Pluton, w składzie: por. obs. Sokoliński, ppor. obs. Baran, ppor. obs. Frey, por. pil. Słowiński, sierż. pil. Filipowski, szef mechaników Twardochleb, wziął udział w ćwiczeniach trwających między 25 sierpnia, a 15 września. W tym czasie jednostka ta operowała z rejonu Zdołbunów.

Jednocześnie II/63 Pluton w składzie kpt. pil. Majewski, por. obs. Misiewicz, por. obs. Doliński, ppor. obs. Szczelik, sierż. pil. Kruszka, plut. Cybula i szef mechaników Brajer działa w rejonie miejscowości Zdzięcioł, podczas gdy III/63 Pluton pod dowództwem plut. pil. Zielińskiego operuje w pobliżu Beresteczka. W skład personelu ostatniego plutonu wchodzi: por. obs. Iwański, ppor. obs. Pentz, ppor. obs. Petz, sierż. pil. Byzia, plut. Hubczenko i szef mechaników Kołodziej<sup>195</sup>. Działalność wszystkich plutonów jest oceniana dość wysoko – duże znaczenie ma fakt, iż po raz pierwszy na wyposażeniu eskadry znajdują się samoloty tylko jednego typu – łącznikowe PZL Ł.2. Niestety stan techniczny samolotów przedstawia się coraz gorzej, w związku z czym na kadłubach części samolotów pojawiły się napisy zabraniające wykonywania akrobacji<sup>196</sup>.

Niestety cenę za zły stan samolotów zapłacili lotnicy. Jesienią 1931 r., jedna z załóg była zmuszona do awaryjnego lądowania w rejonie Przeworska pod Łopuszkami Wielkimi. 24 października na pomoc załodze skierowano ppor. obs. Petza i sierż. pil. Kruszkę, który tego dnia wykonali lot do Przeworska. Lotnikom udało się usunąć usterkę w pierwszym samolocie, niestety, podczas startu z przygodnego terenu doszło do wypadku lotniczego, w wyniku którego utracona została maszyna pilotowana przez sierż. Kruszkę. Obaj lotnicy zginęli<sup>197</sup>.

Na miejsce poległych w grudniu 1931 r. do II/63 Plutonu przydzielono nowego dowódcę por. obs. Sühsa, który już wcześniej miał drobny

---

<sup>195</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 59-60.

<sup>196</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918-1939*, Warszawa 1989, s. 367.

<sup>197</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 60.

epizod służby w 63 ET. Na początku nowego roku do Rembertowa na specjalny kurs skierowano kpt. pil. Dudzińskiego. Pięć dni później eskadra otrzymała kolejne wzmocnienie – tym razem był to ppor. obs. Maciej Piotrowski, wcześniej przydzielony do dyonu szkolnego.

Piotrowski, co nie powinno dziwić jeśli weźmiemy pod uwagę biografię pozostałych lotników 6 Pułku, pochodził z województwa lwowskiego. Urodził się w Tyczynie, w rodzinie Stanisława i Jadwigi z d. Osorya – Bukowskiej. Maturę zdał w Korpusie Kadetów nr. 1, a następnie wstąpił do Oficerskiej Szkoły Inżynierii, z której przeniósł się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa. Promowany z 24 lokatą uzyskał przydział do lwowskiej jednostki, w której początkowo służył w 65 EL, a następnie w 63 ET jako obserwator. W latach 1936-1937 przeszedł przeszkolenie z zakresu pilotażu w szkole pułkowej. Regularnie trenował w pułkowej Eskadrze Treningowej. Piotrowski podczas swojej służby w lwowskim pułku rozpoczął studia na Akademii Sztuk Pięknych – był projektantem odznaki pamiątkowej wręczanej lotnikom 6 Pułku, a także autorem licznych grafik, które zilustrowały publikację z okazji 10 rocznicy powstania pułku. W kampanii wrześniowej wziął udział jako dowódca 65 Eskadry Liniowej<sup>198</sup>.

Zimą eskadra po raz kolejny wzięła udział w ćwiczeniach z wojskami lądowymi – i tym razem doszło do sporego rozproszenia jednostki. I/63 pluton dowodzony przez kpt. pil. Majewskiego przebywał w rejonie miejscowości Kołomyja – Tłumacz, II/63 pluton działał na Śląsku Cieszyńskim w rejonie Wisły i Ustronia. Załogi musiały poradzić sobie z trudnymi warunkami atmosferycznymi. Zdecydowanie w najgorszej sytuacji znaleźli się mechanicy, którzy musieli utrzymać samoloty w stanie lotnym pomimo ostrego mrozu. Problemy lotników 63 ET wiązały się również z warunkami terenowymi w jakich przyszło im wykonywać loty. Z tego powodu, oraz ze względu na zły stan samolotów pozostających na wyposażeniu eskadry dwie maszyny zostały rozbite. Najwięcej szczęścia mieli por. Sühs i ppor. Piotrowski, którzy zawadzili podwoziem o wał przeciwpowodziowy, samolot uderzył o drzewo i całkowicie się rozbił. Lotnicy nie odnieśli żadnych obrażeń, ale maszyna nie nadawała się do remontu.

W maju do eskadry przydzielono nowych lotników. Byli to por. obs. Władysław Fedorowicz i kpr. pil. Stanisław Lewek. Z jednostką pożegnał się por. obs. Sokoliński, który objął stanowisko oficera materiałowego w pułku, pomimo tego regularnie uczestniczył we wszystkich ćwiczeniach, w których brała udział eskadra. Kilka dni po przydzieleniu nowego personelu do jednostki na stanowisko jej dowódcy powrócił kpt. pil. Dudziński, który ukończył kurs unitarny w

---

<sup>198</sup> J. Pawlak, *Absolwenci...*, s. 94.



Rembertowie. Niestety przesłedzenie lotów por. obs. Fedorowicza jest na chwilę obecną niemożliwe.

Powrót kpt. Dudzińskiego na stanowisko dowódcy 63 ET nie oznaczał bynajmniej, że lotnik zrezygnował w udziale w różnego rodzaju zawodach. Zaraz po przejściu eskadry z rąk kpt. Majewskiego, Dudziński wziął udział w zlocie gwiazdzystym do Wiednia, przebiegającym po trasie: Warszawa – Charków – Leningrad – Lwów – Wiedeń, a zaraz potem w locie alpejskim<sup>199</sup>. Kolejna eskapada popularnego dowódcy nie przeszkodziła jednak w normalnych działaniach eskadry, która między 10, a 24 czerwca siłami II/63 plutonu współpracowała na poligonie w Powursku ze Szkołą Podchorążych Rezerwy Artylerii. Pluton wyruszył na ćwiczenia pod dowództwem por. obs. Sühsa, któremu podlegali por. obs. Misiewicz, por. obs. Fedorowicz, ppor. obs. Piotrowski, sierż. pil. Byzia, sierż. pil. Gęsek oraz majster wojskowy Kołodziej. Podczas ćwiczeń nie obyło się bez nieszczęścia:

*W tym czasie, ze stanowiska położonego na skraju lotniska Smolary odbywało się strzelanie baterii 75 mm, podczas którego nastąpił wybuch pocisku w lufie, powodując śmierć czterech podchorążych z obsługi<sup>200</sup>.*

Na szczęście żaden z lotników nie odniósł obrażeń. Po powrocie z ćwiczeń na personel II/63 plutonu do Skniłowa czekała miła niespodzianka – na wyposażenie eskadry zaczęły trafiać pierwsze samoloty Lublin R.XIII, które pozwoliły nie tylko na utrzymanie normalnego funkcjonowania eskadry, ale rozwiązały także problemy z rozsypującymi się samolotami PZL Ł.2, które już od dłuższego czasu nie nadawały się do akrobacji, ze względu na zły stan techniczny płatowca<sup>201</sup>. Początkowo eskadrze przydzielono cztery samoloty tego typu, które szybko wzbudziły spore zainteresowanie wśród pilotów eskadry. Jak zauważyli autorzy książki pamiątkowej:

*W tym czasie zaczynają owe R.XIII pisać mniej lub więcej udatne ewolucje po niebie, a piloci z tajemniczymi minami radzić z niemniej zmartwionymi obserwatorami w okolicy gabinetu dowódcy dyonu. W jakiś czas później akrobacje ustały, lub... przeniosły się poza obręb lotniska<sup>72</sup>.*

Część lotników 6 Pułku miała dość negatywne zdanie o powstających eskadrach towarzyszących i znajdujących się na ich wyposażeniu samolotach. Jednym z malkontentów był cytowany już poprzednio Kędzierski, który po latach wspominał:

---

<sup>199</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 61.

<sup>200</sup> *Ibidem*, s. 61-62.

<sup>201</sup> Istnieje spory rozdzźwięk pomiędzy informacjami zawartymi w dość znanej i nieco już zdezaktualizowanej pracy Jerzego Pawlaka (*Polskie eskadry w latach 1918-1939*), gdzie znalazła się informacja

*W połowie 1930 roku przy dywizjonie, w którym służyłem (I/6 p. lotn.), zorganizowano eskadrę zupełnie nowego rodzaju. Zapoczątkowała ona całkiem gdzie indziej nie znany rodzaj aeronautyki wojskowej – lotnictwo towarzyszące. Eskadra nosiła numer 63, a jej dowódcą był znakomity pilot (między innymi uczestnik międzynarodowego Challenge'u 1934 roku), kapitan Piotr Dudziński. W niedługim czasie błogosławieństwem „pasikoników”, bo tak od początku przezwano eskadry towarzyszące, zostały obdarowane wszystkie pułki lotnicze. I to po dwie jednostki na każdy pułk, a więc w sumie dwanaście.*

*[...] Nazywano eskadry towarzyszące „pasikonikami”, ponieważ niby jakieś wielkie koniki polne przeskakiwały z pola na pole, z jednej łączki na drugą. Początkowo eskadra lwowska (składała się z dwu plutonów po trzy maszyny) otrzymała samoloty Ł-2, wkrótce potem – na długie już lata – R-XIII. Technicznie rzecz biorąc, było to cofnięcie się przynajmniej o dziesięć lat. Paradoks polegał na tym, że szeroko zachwalane i ogólnie lubiane R-XIII istotnie miały mnóstwo zalet i tylko jedną wadę.*

*[...] Gdy pojawiły się samoloty R-XIII, wad nie dostrzegano żadnych. Wszyscy byli nimi po prostu zachwyceni. Dowódcy wielkich jednostek – bo nareszcie mieli własne, organiczne lotnictwo, które donosiło o nawet najdrobniejszych posunięciach „nieprzyjaciela” (oczywiście na manewrach). Piloci – bo dostali samolot niezwykle przyjemny i łatwy w sterowaniu. Doskonale można na nim było lądować w majątku ziemskim na dobre śniadanko czy obiadek. Mechanicy – bo silnik (a raczej silniczek-220-konny „Wright”) był bodaj najlepszy w tym okresie na świecie. Nalewać tylko materiałów pędnych i latać. Obserwatorzy – bo odpadało skomplikowane radio, nudna fotografia, obliczenia matematyczne przy dłuższej nawigacji. Latało się jak za starych czasów i rzucało meldunki pod kopyta konia dowódcy.*

---

jakoby na samolotach PZL Ł.2 krótko po ich wprowadzeniu na wyposażenie 63 ET pojawiał się napis zabraniający wykonywania akrobacji. Biorąc pod uwagę skąpość źródeł dotyczących 6 Pułku Lotniczego, do jakich miał dostęp Pawlak podczas prac nad wspomnianą wcześniej książką, oraz porównując zapis ze wspomnianej pracy z potraktowanej przez autora niniejszego opracowania jako podstawowe źródło księgi pamiątkowej *Dziesięciolecie 6 Pułku Lotniczego*, można dojść do wniosku, że problemy ze sprzętem latającym w 63 ET zaczęły się około 1934 r., a nie jak chce tego Pawlak, kilka lat wcześniej. Biorąc pod uwagę pod uwagę pod uwagę liczne kraksy z udziałem samolotów PZL Ł.2, wydaje się jednak, że piloci traktowali te samoloty dość nieufnie już od dłuższego czasu, co zasugerowało dr. Pawlakowi iż konieczne jest przesunięcie terminu wprowadzenia napisów zakazujących akrobacji. J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 367.

<sup>72</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 62.

*A wady R-XIII? Nie było ich – był tylko jeden malutki feler. Maszyna beznadziejnie powolna, prawie nie uzbrojona (jeden karabin maszynowy obserwatora), nie mogąca osiągnąć wysokości – w ogóle nie nadawała się do wykorzystania w okresie wojny. Typowo „śniadankowy” samolot na okres pokoju.*

*[...] Nasz błąd – stworzenie zbyt wielkiego jak na bardzo skromne możliwości lotnictwa towarzyszącego, nie został nigdy naprawiony. Potrzebne nam było lotnictwo bojowe (myśliwskie czy bombowe – w to już nie wchodzi), a nie towarzyszące. Eskadry latające na R-XIII miały bowiem za zadanie współpracę z piechotą, kawalerią i artylerią oraz płytkie rozpoznanie. Współpraca z bronią głównymi okazała się zupełną fikcją. Pozostawało tylko bliskie rozpoznanie* <sup>202</sup>.

Niestety ze względu na udział eskadry w ćwiczeniach zimowych nie zachowały się żadne informacje dotyczące jednostki z okresu lutego i marca 1932 r., kiedy na terenie trzech pułków lotniczych wchodzących w skład 3 Grupy Aeronautycznej przeprowadzono inspekcje i próbne alarmy mobilizacyjne. Na temat 63 ET zamieszono jedynie krótką wzmiankę:

*Pułk znajdował się w sytuacji następującej: szeregowi służby czynnej byli zajęci w myśli Instrukcji wyszkolenia ogólnego wyszkoleniem wojsk poza koszarami. Personel pomocniczy kadry zawodowej przeprowadzał doskonalenie w związku z przebrojeniem (zmiana sprzętu) na centralne zajęcia w dywizjonie szkolnym. Personel latający I dyonu na strzelniczy garnizonowej (12 kilometrów), – częściowo, druga część w powietrzu przy zadaniach na łączność z innymi bronią. Nie została zaalarmowana 63 Eskadra, gdyż I/63 znajdował się na ćwiczeniach w Kołomyi, zaś II/63 przygotowywał się do transportu dla wzięcia udziału w ćwiczeniach zimowych w rejonie Bielsko i był w trakcie ładowania na wagony* <sup>203</sup>.

Szczęśliwie dla dowódcy eskadry w dokumentacji z inspekcji nie pojawiły się żadne informacje dotyczące problemów z dyscypliną wśród personelu. W lutym 1932 r., ze składu eskadry wypadł bowiem chor. pil. Michał Solecki, skazany wyrokiem sądu wojskowego we Lwowie na tydzień aresztu za lekkie uszkodzenie ciała <sup>204</sup>. Prawdopodobnie do wspomnianego „uszkodzenia ciała” doszło w wyniku zatargu pomiędzy chor. Soleckim, a drugim skazany przy tej okazji – służącym w kompanii portowej chor. Janem Millerem <sup>205</sup>

Lato 1932 r. oznacza pierwszą szansę na przetestowanie nowego sprzętu w akcji. Pluton I/63 pozostaje w polu od sierpnia do połowy września. W plutonie służą wówczas kpt. pil. Majewski, por. obs. Krzysztoforski, por. obs. Sokoliński, por. obs. Fedorowicz, ppor. obs. Szczelik, sierż. pil. Gęsek, sierż. pil. Filipowski i starszy majster wojskowy Kołodziej. Cała grupa przebywa w Głuchowie, Sokołowie i

<sup>202</sup> J. Kędzierski, op. cit., s. 135-137.

<sup>203</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.113, *Szczegółowe sprawozdanie i przebieg inspekcji pułków 3 Grupy Aeronautycznej, w miesiącu lutym i marcu 1933 r.*, s. 23.

<sup>204</sup> WBH, CAW, sygn. I.323.6.1, k. 18.

<sup>205</sup> Ibidem.

Ostrowie Mazowieckim. W tym samym czasie II/63 Pluton, w składzie por. pil. Sühs, por. obs. Misiewicz, plut. pil. Cybula, por. obs. Piotrowski, kpr. pil. Lewek, por. obs. Leonid Rochowski i majster wojskowy Twardochleb, współpracuje z 2 S.B.K. w rejonie Dubno – Sokal. Oprócz etatowych obserwatorów w lotach prowadzonych przez jednostkę wziął także zgoła nieoczekiwany pomocnik – por. Tadeusz Kern z 12 Pułku Ułanów.

Niestety, w pozostałych plutonach nie pojawili się ochotnicy z wojsk lądowych – III/63 Pluton działał w składzie: kpt. pil. Zieliński, por. obs. Doliński, por. obs. Osuch, ppor. obs. Chociej, sierż. pil. Haręza, sierż. pil. Ciesielski i majster wojskowy Kuligowski, na rzecz 5 S.B.K. i 23 Dywizji Piechoty. 5 S.B.K., była wówczas dowodzona przez płk. Zygmunta Piaseckiego, a 23 DP przez gen. dr. Józef Zajęc. Eskadra po powrocie z ćwiczeń przystąpiła do dalszego zapoznawania się z nowymi samolotami, których ilość powoli rosła. Do końca 1932 r. eskadra została w całości wyposażona w samoloty Lublin R.XIII.

3 listopada 1932 r., kpt. pil. Dudziński przekazał dowodzenie nad jednostką kpt. pil. Józefowi Wojciechowskiemu, a sam udał się na Kurs Oficerów Sztabowych Lotnictwa. Oficer, który zastąpił kpt. Dudzińskiego na stanowisku dowódcy eskadry urodził się 19 marca 1898 r. we Lwowie. Do Wojska Polskiego trafił w styczniu 1919 r., kiedy to włączono go w skład Lotnego Oddziału Żandarmerii, walczącego z Ukraińcami we Lwowie. Następnym przydziałem dla młodego żołnierza była 3 Grupa Lotnicza, a dokładniej 6 Eskadra Lotnicza, w której Wojciechowski pełnił funkcję obserwatora. W jednostce tej pozostał aż do zakończenia wojny polsko – bolszewickiej, po czym zgłosił się na przeszkolenie z zakresu pilotażu w Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Po ukończeniu szkolenia, które trwało od połowy września 1921 r., do początku 1922 r. Wojciechowski trafił do Wyższej Szkoły Pilotażu w Grudziądzu, a następnie, od sierpnia 1922 r. do krakowskiego 2 Pułku Lotniczego <sup>206</sup>.

Służba w krakowskim pułku potrwała kilka lat, z krótką przerwą na przydział do Dębłina, który dla Wojciechowskiego oznaczał przerwę w dowodzeniu eskadrą w 2 Pułku. Po powrocie z kursu doszkalającego w Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie Wojciechowski otrzymał dowodzenie nad krakowską Eskadrą Treningową w której pozostał przez prawie dwa lata. Następnie odesłano go do lwowskiego 6 Pułku Lotniczego, w którym pozostał aż do wybuchu wojny, najpierw jako dowódca 61 EL, potem jako p.o. dowódcy (na czas nieobecności kpt. pil. Dudzińskiego) 63 ET, a w końcu jako dowódca Eskadry

---

<sup>206</sup> Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego w Londynie (dalej IPMS), sygn. LOT.AIV.1/45c/3, k. 3.

Treningowej <sup>207</sup>. Na koniec warto odnotować, iż podczas kampanii wrześniowej Wojciechowski był oficerem w 6 Bazie Lotniczej na lotnisku Lwów – Skniłów.

Swoje urzędowanie na stanowisku zastępcy kpt. pil. Dudzińskiego, kpt. Wojciechowski rozpoczął od „wklepienia” 5 dniowego zakazu opuszczania koszar kpr. Alojzemu Kuszalowski, który „podpadł” dowódcy z powodu niedbałego pełnienia obowiązków oficera dyżurnego przy bramie wejściowej na teren jednostki <sup>208</sup>. Pod nowym dowództwem 63 ET bierze udział w ćwiczeniach zimowych 31 stycznia 1933 r., I/63 Pluton odleciał do lądowisk w miejscowościach Żabie i Kołomyja. Podczas lądowania na małym lotnisku położonym w dolinie przy podchodzeniu do lądowania panowanie nad Lublinem utracił chor. pil. Solski. Na pokładzie pilotowanej przez niego maszyny znajdował się także por. obs. Baran. Samolot Solskiego został rozbity, ale pilot i obserwator wyszli z wypadku bez szwanku <sup>209</sup>. 13 lutego pluton powrócił do Skniłowa, skąd po uzupełnieniu zapasów i strat poniesionych w sprzęcie, ponownie wyruszył w pole. Tym razem jednostka przebywała w rejonie Kornicza, gdzie kontynuowano ćwiczenia. Lotnicy powrócili do Skniłowa 20 lutego. Wówczas w lwowskim garnizonie eskadry pozostał por. obs. Sokoliński, którego zastąpił por. obs. Doliński, a jednostka ponownie przystąpiła do udziału w szkoleniach. Tym razem w rejonie Brodów, gdzie wyruszono w dniu 22 lutego. Prawdopodobnie w ćwiczeniach wziął jeszcze udział ppor. obs. Władysław Goetel <sup>210</sup>, przydzielony później do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, działającego w ramach lwowskiego pułku od 1937 r. W drodze powrotnej z Brodów dały o sobie znać fatalne warunki atmosferyczne.

Podczas powrotu z ćwiczeń tuż przed Lwowem trójka samolotów należących do 63 ET weszła w strefę gęstej mgły. Maszyna obsadzona przez załogę w składzie por. obs. Goetel i sierż. Gęsek zdołała wyjść z mgły i nie widząc innego rozwiązania problemu zdecydowała się na powrót do Brodów. Pozostali lotnicy mieli więcej szczęścia, w gęstej mgle wlecieli pomiędzy kominy fabryczne i kompletnie na ślepo wylądowali pomiędzy ulicami Lwowa, trudno jednak powiedzieć by były to szczęśliwe lądowania. Maszyna por. Dolińskiego i sierż. Byzi rozbija się w lesie, zaś lotnicy zawiśli w samolocie na drzewie w Melechowie. Kolejny samolot z załogą w składzie por. Mówka i por. Krzysztoforski zламаł śmigło na kupie nawozu w Zboiskach <sup>211</sup>.

---

<sup>207</sup> Ibidem.

<sup>208</sup> WBH, CAW, sygn. I.323.6.1, k. 19.

<sup>209</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 62.

<sup>210</sup> Ibidem, s. 63.

<sup>211</sup> Ibidem.

Więcej szczęścia miał II/63 Pluton w składzie por. obs. Misiewicz, por. obs. Frey, ppor. obs. Stanisław Wolf, sierż. pil. Dembiński, plut. pil. Cybula, kpr. pil. Lewek i szef mechaników Twardochleb. Jednostka przebywała w rejonie Byteń – Pużany od 23 lutego do 7 marca 1933 r., jednakże największym zagrożeniem dla lotników okazały się silne śnieżyce. Pomimo tego piloci stanęli na wysokości zadania i zdołali bezpiecznie powrócić do Skniłowa.

Niestety nie wiadomo do którego plutonu należał ukarany w dniu 14 lutego 1933 r. majster wojskowy kpr. Michał Klich, który „lekkomyślnie” zgubił pistolet <sup>212</sup>. Co ciekawe za to dość poważne przewinienie Klicha ukarano „jedynie” 5 dniami aresztu, a karę wykonanie kary zawieszono na okres miesiąca.

Po uzupełnieniu strat poniesionych podczas zimowych ćwiczeń i naprawieniu uszkodzonych samolotów, jednostka była gotowa do kontynuowania normalnej pracy wyszkoleniowej w warunkach garnizonowych. Przy tej okazji nie obyło się bez „strat w ludziach” i wprowadzenia dość surowego rygoru – w pierwszych dniach marca 1933 r., dowódca eskadry ukarał 7 dniami aresztu młodszego majstra wojskowego Franciszka Krupieła, który zgubił plombę od torby pocztowej <sup>213</sup>. 7 kwietnia 1933 r., do jednostki powrócił kpt. Dudziński, który po raz kolejny objął dowodzenie. Jednocześnie I/63 Pluton doczekał się nowego dowódcy, którym został kpt. pil. Henryk Brush. Oprócz kpt. Brusha do eskadry dołączyli także por. obs. Julian Łagowski (I/63) i sierż. pil. Alojzy Dembiński (III/63). Młoda kadra nie miała zbyt wiele czasu na okrzepnięcie, gdyż już w maju dwa plutony z 63 ET zostały skierowane do Krakowa w celu wzięcia udziału w szkole ognia artylerii.

Szczególnie zastanawiające wydaje się przydzielenie por. obs. Łagowskiego do lwowskiego pułku, gdyż był on jednym z nielicznych przedstawicieli kadry oficerskiej nie związanych wcześniej z województwem lwowskim.

W maju 1933 r. jednostka przygotowywała się do udziału w kolejnych manewrach, tym razem rozgrywających się niedaleko poligonu Powrusk. Odnosnie nazwy miejscowości w której znajdował się poligon wojskowy istnieją spore rozbieżności. Znana jest miejscowość Powórsk położona na terenie obecnego obwodu wołyńskiego w rejonie kowelskim, w okresie II Rzeczypospolitej wioska, w której znajdował się poligon wykorzystywany przez okoliczne jednostki wojskowe, była siedzibą gminy wiejskiej podlegającej administracyjnie pod władze

---

<sup>212</sup> WBH, CAW, sygn. I.323.6.1, k. 2.

<sup>213</sup> WBH, CAW, sygn. I.323.6.1, k.

15. <sup>85</sup> WBH, CAW, sygn. I.323.6.1, k. 13.

powiatu kowelskiego, wchodzącego w skład województwa wołyńskiego. Niedaleko Powórska znajdowała się miejscowość Smolary, w której na czas ćwiczeń na poligonie, stworzono lądowisko. Sytuacja narodowościowa w tym rejonie była dość złożona, co zmusiło oddziały uczestniczące w ćwiczeniach do zachowywania szczególnej ostrożności – dodatkowym czynnikiem była bliskość granicy z ZSRR. Smolary, gdzie znajdowało się lotnisko wykorzystywane przez uczestniczące w ćwiczeniach plutonu 63 ET, były położone bardziej na północny-zachód od Powórska i znajdowały się w znacznie większej odległości od granicy.

W tym samym czasie co przygotowania do udziału w kolejnych ćwiczeniach doszło do zastanawiającego wypadku. Ówczesny dowódca 63 ET, zdecydował się bowiem na ukaranie karą 7 dniowego zakazu opuszczania koszar jednego z żołnierzy eskadry, kpr. Kuszłaka, za nieprzepisową jazdę rowerem <sup>85</sup>.

Do udziału w ćwiczeniach w Powórsku skierowano I/63 Pluton w składzie: por. obs. Sokoliński, por. obs. Krzysztoforski, por. obs. Łagowski, sierż. pil. Dembiński i sierż. pil. Byzia <sup>214</sup>. Piloci pozostawali na terenie województwa wołyńskiego od 29 maja do 11 czerwca 1933 r. Po powrocie do Lwowa dotarła do nich informacja o przeniesieniu wieloletniego dowódcy 63 ET, kpt. pil. Dudzińskiego na nowe stanowisko służbowe w Grudziądzu. Jego następcą został mianowany kpt. pil. Brush. Pod dowództwem kpt. Brusha jednostka wystawiła III/63 Pluton do udziału w odbywających się na poligonie w Powórsku ćwiczeń z X Grupą Artylerii. Podobnie jak kilka tygodni wcześniej lotnicy I/63 Plutonu, III/63 Pluton operował z lądowiska w Smolarach. Skład plutonu na ćwiczenia przedstawiał się następująco: kpt. pil. Zieliński, por. obs. Sokoliński, por. obs. Osuchowski, sierż. pil. Byzia, sierż. pil. Dembiński i master wojskowy Kuligowski. Pluton przebywał na Wołyniu od połowy lipca do połowy sierpnia, a następnie zostaje skierowany w rejon Białegostoku, gdzie bierze udział w ćwiczeniach jednej z polskich dywizji <sup>215</sup>. W tym samym czasie pozostałe plutonu również brały udział w ćwiczeniach. I/63 Pluton w składzie: kpt. pil. Brush, por. obs. Krzysztoforski, por. obs. Łagowski, por. obs. Piotrowski, plut. pil. Cybula, kpr. pil. Edward Piotrowski i starszy majster wojskowy Kołodziej przebywał w rejonie miejscowości Sokal – Kamionka – Strum – Żółkiew – Rawa Ruska – Zamość – Chełm – Hrubieszów, gdzie współpracował z ćwiczącymi na tych terenach

---

<sup>214</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 64.

<sup>215</sup>

Ibidem. <sup>88</sup>

Ibidem.

oddziałami 7 S.B.K. i 3 DP Legionów. W czasie ćwiczeń dowódcami 7 S.B.K. i 3 DP byli gen. Sergiusz Zahorski i gen. Władysław Bortnowski.

II/6 Pluton w składzie; kpt. pil. Sühs, por. obs. Misiewicz, ppor. obs. Szczelik, ppor. obs. Goetel, kpr. pil. Lewek, kpr. pil. Józef Kostecki i majster wojskowy Twardochleb, jak zauważono w księdze pamiątkowej 6 Pułku, przebywają na terenie południowo – wschodniej Małopolski, gdzie współpracują z 6 S.B.K i 5 DP. Jednostki te dowodzone są przez płk. dypl. kaw. Juliusza Kleeberga, późniejszego generała i dowódcę Samodzielnej Grupy Operacyjnej „Polesie”, oraz gen. Waleriana Czumę, który we wrześniu 1939 r. dowodził obroną Warszawy.

Koniec lata i zakończenie ćwiczeń nie oznaczał jednak zakończenia działań 63 ET w roku 1933, który był zdecydowanie jednym z najbardziej pracowitych okresów w historii eskadry. Pod koniec września, dziewięć samolotów należących do eskadry zostało wyznaczonych do udziału w ćwiczeniu lotów grupowych w ramach całego pułku, koncentracji lotnictwa w Dęblinie oraz masowym nalocie na Warszawę<sup>88</sup>. Na czele grupy wystawionej przez 63 Eskadrę stoi załoga w składzie kpt. pil. Brush i por. obs. Piotrowski. Na początku grudnia dochodzi do zmiany na stanowisku dowódcy II/63 Plutonu – miejsce kpt. pil. Sühsa, odesłanego do Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie zajął kpt. pil. Kubr. To jednak nie koniec zmian w obsadzie personalnej eskadry. Na początku lutego następnego roku stanowisko dowódcy III/63 Plutonu po kpt. pil. Zielińskim objął kpt. pil. dr. Tadeusz Halewski. Wkrótce potem dowodzenie nad eskadrą przejął kpt. pil. Jan Schram, którego przybycie do eskadry zakończyło okres ciągłych zmian personalnych jaki zapanował na początku 1934 r.

Nowy dowódca III/63 Plutonu kpt. pil. dr. Halewski urodził się w miejscowości Delatyn na terenie województwa lwowskiego, w dniu 8 maja 1898 r. Dokładne omówienie jego losów przed wstąpieniem do Wojska Polskiego w listopadzie 1918 r., jest bardzo trudne, nie ulega natomiast wątpliwości, iż Halewski zapisał piękną kartę jako lotnik wojskowy podczas wojny polsko – bolszewickiej<sup>216</sup>. W dokumentacji archiwalnej przechowywanej w Centralnym Archiwum Wojskowym w Warszawie zachowały się opisy kilku lotów wykonanych podczas wojny 1920 r., przez przyszłego dowódcę III/63 Plutonu. Szczególnie aktywnie Halewski działał we wrześniu 1920 r., gdy polskie oddziały toczyły walki z bolszewikami w rejonie Niemna.

*Dnia 15 IX 1920 mimo bardzo niesprzyjających warunków atmosferycznych (silny wiatr i co chwila deszcz) podjął się i dokonał lotu. Przy starcie była prawie pewność, że pilot będzie zmuszony do lądowania. Tak też się stało. Lot ten dostarczył wiele cennych i ważnych wiadomości.*

---

<sup>216</sup> WBH, CAW, sygn. I.301.12.39, Skoroszyt 0881.



*Dnia 21 IX 1920. Mimo złego stanu silnika dokonał lotu i z wysokości 500 m zaatakował nieprzyjacielski balon na uwięzi nie zważając na ogień artylerii nieprzyjaciela.*

*Dnia 25 IX 1920. Mimo złego funkcjonowania silnika dokonał swojego lotu i atakował oddziały nieprzyjacielskie przepływające się przez Niemen.*

*Dnia 30 IX 1920. Dokonał przeszło trzygodzinnego lotu przywoząc wiele i bardzo cennych wiadomości o nieprzyjacielu. Mimo silnego ognia karabinów maszynowych zniżył lot do wysokości 400 metrów i zaatakował bombami i karabinami maszynowymi stację i oddziały gromadzące się na stacji Mołodeczno. Na odcinku kolejowym [...] ostrzeliwał karabinami maszynowymi pociągi nieprzyjacielskie zdążające do Mołodeczna <sup>217</sup>.*

Halewski był chwalony także za wykonanie innych zadań bojowych. Już 6 września 1920 r. wziął udział w nalocie na Kowno:

*Dnia 6. XI. 20 dokonał lotu – na samolocie Breguet 10-40 – nakazanego na Kowno z celem bombardowania stacji kolejowej i lotniska. Lot ten miano kontynuować w grupie pięciu samolotów, lecz prowadzący grupę zawraca z powodu złego funkcjonowania silnika z ¼ drogi, z nim dwa inne. Piąty natomiast, który miał zadanie rozeznanie ewakuacji wystartował później o 15 minut. Mimo to pilot postanowił dalej lecieć i tak doleciało do Kowna. Tu na znak obserwatora obniża wysokość lotu, by tym celniej obrzucać bombami stację i lotnisko. W tym czasie natomiast był ostrzeliwany przez artylerię i K.M z fortów. Podczas rzucania ostatniej bomby nad stacją z wysokości nie większej [niż] 800 m zauważa trzy samoloty. W pierwszej chwili nie zdaje sobie sprawy, by to mogły być nieprzyjacielskie – lecz zachowanie się ich i kształty kazały staremu pilotowi znającemu taktykę lotniczą: wycofać się jako prowadzącemu samolot wywiadowczy i nie wdawać się w walkę powietrzną z samolotami myśliwskimi, z których dwa były typu Fokker D.VII, trzeci wywiadowczy LVG C.V. Pomimo tego pilot atakuje pierwszego, starającego się zamknąć odwrót i pod dwóch krótkich seriach km czołowego, ten zaczyna szybko zniknąć lecąc szybko do ziemi. Drugi samolot myśliwski wykorzystując sytuację przelatuje z lewej strony i chce się dostać do ognia, by stamtąd bezpieczny sam mógł celnie ostrzelać i łatwiej dosięgnąć płatowiec nasz z km. Trzeci wywiadowczy LVG C.V postarał się trzymać z prawej strony ciągle się zbliżając, obserwator z niego świetlnymi znakami km. znaczył smugi w pobliżu naszego samolotu. Wtedy musiał pilot baczyć na to tylko by dać dobrą pozycję obserwatorowi do walki z przeciwnikami. Samolot LVG C.V też zaczął się zbliżać i znikł po celnych strzałach ppor. obs. Makowskiego, został jeden najniebezpieczniejszy – siedzący w ogniu naszego*

---

<sup>217</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.85-8147, k. 2.

*płatowca, – którego kule km przelatywały ponad skrzydłami lub pomiędzy nimi. Pilot spoglądał ciągle w swe lustreczko kręcąc wiraże i krzywizny chcąc wydostać przeciwnika na ostrzał obserwatorowi, który nie mógł ostrzeliwać go – w przeciwnym razie przestrzeliliby statecznik własnego płatowca – gdyż ten dosłownie siedział* <sup>218</sup>.

Jak widać w oparciu o przytoczone opisy, Halewski był bardzo dzielnym lotnikiem, który zapisał piękną kartę podczas służby w 16 Eskadrze Wywiadowczej. W szeregach tej jednostki odbył wojnę 1920 r. Jego dalsze losy są dosyć trudne do prześledzenia. Wiadomo, że krótko po wojnie objął dowodzenie 24 Eskadry Lotniczej wyposażonej w samoloty Potez. W kolejnych latach trafił do 6 Pułku Lotniczego, w którym najsilniej związany był z 65 EL. Podczas wojny służył w Polskich Siłach Powietrznych odtworzonych u boku Brytyjczyków. W okresie międzywojennym Halewski ukończył studia prawnicze i jako jeden z nielicznych oficerów w Wojsku Polskim mógł pochwalić się tytułem doktora nauk prawnych. Zmarł w 1942 r., w Szkocji.

Nieco więcej można powiedzieć o drugim nowym pilocie przydzielonym do 63 ET, kpt. pil. Schramie, który po zakończeniu zawodowej służby wojskowej oddał się działalności politycznej w szeregach Stronnictwa Ludowego. Nim jednak Schram stał się zawodowym politykiem i burmistrzem rodzinnego Jarosławia, długo służył w lotnictwie wojskowym. Początek jego kontaktów z wojskiem miał miejsce w okresie I Wojny Światowej, w 1914 r., gdy dwudziestoletni Schram (urodzony 20 lutego 1894 r., w Gródku Jagiellońskim), wstąpił do III Brygady Legionów Polskich. W latach 1918-1920 przyszłego lotnika odnajdujemy na frontach wojny polsko – ukraińskiej i polsko – bolszewickiej jako żołnierza 39 Pułku Piechoty Strzelców Lwowskich. Po zakończeniu wojny Schram zgłosił się na przeszkolenie lotnicze. Początkowo służył w 4 Pułku Lotniczym w Toruniu, do którego trafił w 1924 r. Kolejnym przydziałem był 6 Pułk we Lwowie, gdzie lotnik pozostał aż do końca swojej wojskowej kariery. Początkowo dowodził 62 Eskadrą Lotniczą, następnie sprawował urząd komendanta parku lotniczego. Wreszcie, 26 czerwca 1931 r., mianowano go dowódcą 65 Eskadry Liniowej, a od października na krótko przejął dowodzenia nad całym II/6 Dywizjonem Liniowym. Wreszcie w 1934 r. Schram trafił do 63 ET, w której pozostawał do października następnego roku, gdy powrócił do 65 EL. W sierpniu 1935 r., po prawie jedenastu latach służby w lotnictwie przeszedł w stan spoczynku <sup>219</sup>.

---

<sup>218</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.85-8147, k. 5.

<sup>219</sup> Dziennik Personalny M. S. Wojsk., nr. 10 z 4 lipca 1935.

Kolejne lata upłynęły mu na działaniach politycznych – jako członek SL został aresztowany podczas strajku chłopskiego w 1937 r.<sup>220</sup> i spędził 6 miesięcy w przemyskim więzieniu. Po agresji niemieckiej na Polskę Schram podjął próbę przedostania się do macierzystego, 6 Pułku Lotniczego, ale pomimo niewielkiej odległości jaka dzieliła Jarosław od Skniłowa nie zdołał dołączyć do pozostałych lotników. Krótco po agresji sowieckiej i wytoczeniu nowej granicy pomiędzy obszarami kontrolowanymi przez Niemców i Sowieców zdołał powrócić do Jarosławia gdzie został aresztowany przez okupanta hitlerowskiego. Przez kilka miesięcy Schram był zakładnikiem w rękach niemieckich, po czym został wypuszczony na wolność. Podczas okupacji działał aktywnie w konspiracji – jego macierzystą organizacją były Bataliony Chłopskie, a później Armia Krajowa. Po wyzwoleniu Jarosławia przez oddziały Armii Czerwonej został mianowany pierwszym burmistrzem miasta, ale nie utrzymał się zbyt długo na stanowisku-10 sierpnia został aresztowany za działalność w AK, a następnie wywieziony do Lwowa, skąd odesłano go do Kijowa. Ostatecznie trafił do Charkowa, a dokładniej do obozu jenieckiego NKWD w Griazowcu. Do Polski powrócił w listopadzie 1947 r., i co jakiś czas spotykał się z nieprzyjemnościami ze strony rodzimej bezpieki. Zmarł 12 lutego 1968 r. w Jarosławiu.

O oficerze tym w lwowskim pułku mówiło się niezbyt dobrze – był znany jako nieustannie poddenerwowany i złośliwy dowódca:

*Dowódcą moim został kapitan obserwator S., typ patologicznie złośliwy. Bali się go jak ognia i podwładni, i przełożeni. Podejrzliwy, chorobliwie ponury. Jego niektóre posunięcia wskazywały na stan bliski choroby umysłowej.*

*Wiedziałem, że dowódca pułku od dawna nosił się z planem bądź przeniesienia kapitana na jakieś stanowisko administracyjne, bądź pozbycia się go w ogóle z jednostki. Nigdy jednak do wykonania tego zamiaru nie doszło. Kapitan S. służył kiedyś w Legionach, a poczciwy pułkownik Domes był Austriakiem. Słabiutko mówił po polsku. Bał się zadzierać z legionistą o pięknej przeszłości bojowej.*

*W jednym rozkazie dziennym pułku ukazały się dwa przesunięcia. Ja zostałem wyznaczony na oficera taktycznego 65 eskadry, a na technicznego mój wychowanek i przyjaciel Janek Czerny. Zameldowałem się w kancelarii eskadry pierwszy. Podobno wyszedłem bardzo błdy. Drugi z kolei był Czerny. Ten wyskoczył na korytarz czerwony jak burak.*

---

<sup>220</sup> Aresztowanie działaczy Stronnictwa Ludowego, „Gazeta Lwowska”, nr. 192 z dn. 26 sierpnia 1937, s. 2.

- *Wiesz co mi powiedział? – mówił Janek. – „Ja nie chcę widzieć takich wesołych facetów jak pan porucznik. Dość mam tych wiecznych śmiechów i żartów”.*

- *Drogi Jasiu – odrzekłem. – Nie uwierzysz, gdy ci powiem, co mnie oświadczył. „Pan, panie Kędzierski, zawsze taki poważny. Pan za rzadko się uśmiecha. Ja takich facetów w eskadrze w ogóle nie będę tolerował. Pan musi być stale wesoły”.*

*Tak oto zaczęła się nasza droga przez mękę w 65 eskadrze liniowej. Odcierpieliśmy tam chyba pokutę za wszystkie nasze dawne grzechy i przewiny. A może nawet jeszcze trochę na zapas.*

*[...] Na szczęście ta nasza gehenna trwała stosunkowo krótko. Pół roku później ponury kapitan S. przeszedł w chlubny i całkowicie zasłużony stan spoczynku. Odjechał do rodzinnego Jarosławia, aby tam zacząć nie kończące się awantury i sprawy sądowe ze wszystkimi swymi sąsiadami* <sup>221</sup>.

Problemy z kpt. pil. Schramem miał także inny żołnierz pułku, który w swoich wspomnieniach przytacza kilka przykładów niezbyt przyjemnych zachowań ze strony kapitana:

*Pewnego dnia, podczas pełnienia służby startowej, siedziałem na małym stolku i czytałem książkę. Obaj moi pomocnicy żołnierze leżeli obok na świeżej trawie i cicho rozmawiali ze sobą. Ruchu lotniczego w tym momencie nie było. Z daleka widziałem, że przez lotnisko idzie jakiś człowiek w naszym kierunku. Kiedy był już blisko nas poznałem, że to komendant oddziału portowego mjr. pil. Skrzat. Odłożyłem czytaną książkę i czekałem zanim on się zbliży. Wreszcie mjr Skrzat zbliżył się, zameldowałem się, jako podoficer startowy i o tym, że wszystko jest w porządku. Mjr Skrzat zadał mi kilka pytań, usiadł na moim małym stolku na kilka minut odpoczynku. W tym samym czasie przy hangarach mechanicy samolotowi przygotowywali samoloty do lotu. Silniki już pracowały. Wreszcie klucz trzech samolotów, zamiast kołować na linię startową, wprost spod hangarów, bez pozwolenia wystartowało w powietrze. Mjr. Skrzat widział to, pokiwał głową i powiedział: „Któż to robi takie nieprzepisowe głupstwa?” Co prawda na lotnisku wówczas nie było żadnych samolotów, nikt nie przeszkadzał w startowaniu wprost spod hangarów, ale rzeczy takich robić nie należało, było to niezgodne z przepisami ruchu lotniczego i podlegało następstwom dyscyplinarnym.*

*Major Skrzat zwrócił się do mnie i powiedział: „Panie sierżancie, proszę złożyć służbowy meldunek do mnie o tym co zaszło”. Na podstawie rozkazu komendanta oddziału portowego następnego dnia rano przy zdaniu służby w książce raportów napisałem o zaistniałym zdarzeniu i nieprzebrzeganiu przepisów startowych. W raporcie nie meldowałem nazwisk załóg, numerów samolotów ani eskadry, do której*

---

<sup>221</sup> J. Kędzierski, op. cit., s. 124-125.

klucz należał. Nazajutrz w czasie obiadu w kasynie podoficerskim kolega mój sierz. pil. Bury z uśmiechem zwrócił się do mnie ze słowami: „Coś ty naroił? Będziesz miał nieprzyjemności. Dziś rano przyszedł do nas meldunek, wyciąg z książki raportów służby na starcie. Ty pełniłeś wówczas służbę, a potem napisałeś w książce meldunek o niestosowaniu się do przepisów startowych naszych samolotów. Dowódca eskadry jest na ciebie wściekły. Na tym samym meldunku napisał swoje uwagi i sam osobiście odniósł do dowódcy pułku”. Dowódcą eskadry, z której klucz samolotów wystartował, był kpt. obs. J. Schram, którego ja znałem tylko z nazwiska. „Czy ty wiesz, co kpt. Schram napisał na meldunku?” – zapytałem Burego. „Tak, wiem” – odpowiedział. „Mogę ci powiedzieć, to nie jest tajemnica. Napisał, że meldunek jest fałszywy, gdyż on osobiście wypuszczał samoloty w powietrze. Startowanie odbyło się nie inaczej, jak zawsze. Kapitan prosi dowódcę pułku o ukaranie winnego złożenia fałszywego meldunku”. „To kpt. Schram dobrze odpowiedział” – powiedział Buremu. „Ten kto fałszywie melduje powinien być ukarany”.

Meldunek po załatwieniu przyszedł do oddziału portowego. Czytałem go osobiście. Jaka była treść rozmowy między mjrem Skrzatem i kpt. Schramem oraz jaka decyzja była powzięta przez dowódcę pułku – nie dowiedziałem się jednak. Widziałem tylko mjra Skrzata i kpt. Schrama ubranych służbowo, w rękawiczkach i z bronią boczną, idących razem do kancelarii dowódcy pułku.

Było to moje pierwsze zetknięcie na drodze służbowej z kpt. Schramem. Od tego czasu Schram znał moje nazwisko, a ja znałem jego jeszcze lepiej. W późniejszym czasie było jeszcze więcej nieprzyjemnych kontaktów między nami.

W nowo wybudowany już budynek przy głównej bramie wejściowej do kosza i do pułku, umieszczono wartownię, pułkowy areszt, zapasową własną elektrownię, oficera i podoficera służbowego pułku. Budynek ten był już gotowy i zakwaterowany, ale robotnicy cywilni ciągle jeszcze pracowali przy różnych połączeniach podziemnych. [...] Podczas pracy robotnicy palili papierosy z tutkami. Po wypaleniu papierosa, tytki rzucano na ziemię w różnych miejscach. Pewnego dnia pełniłem służbę zastępcy oficera służbowego pułku. Brama wejściowa do pułku musiała być otwarta podczas pracy robotników. Do mych obowiązków należało, oprócz normalnej służby, także zwracanie uwag na bramę, żeby nikt nie powołany nie wchodził na teren pułku bez pozwolenia. Stałem obok drzwi wejściowych do budynku, ubrany służbowo, z rewolwerem i bronią boczną. Był to czas obiadu, a także czas największego natężenia ruchu przez bramę. W tym czasie także kpt. Schram szedł na obiad do swego domu. Stałem na baczność i zsalutowałem. Schram spojrzał na mnie i powiedział: „Stoicie tutaj, jak na wystawie i nawet nie pozbieracie tych kilku tutek leżących pod waszymi nogami”. „Panie kapitanie” – odpowiedziałem – „ja jestem wyznaczony rozkazem dowódcy pułku do

pełnienia służby zastępcy oficera służbowego, a nie do zbierania tutek po robotnikach”. „To nic, że macie służbę, kość by wam w dupie nie pękła gdybyście się zgięli”. Stałem dalej na baczność i nic nie odpowiadałem. Kpt. Schram też nic już więcej nie mówił i oddalił się.

[...] Jeszcze jedno nieprzyjemne zdarzenie z kpt. Schramem zaistniało podczas nocnych lotów, tym razem było to już ostatnie.

[...] Pewnego dnia kpt. Schram jako dowódca, zarządził w swojej eskadrze nocne loty. W oznaczonym czasie wszystko było na czas przygotowane i loty mogły się rozpocząć. Ja i moi pomocnicy żołnierze czekaliśmy na rozpoczęcie lotów. Silniki samolotów już pracowały, ale świateł granicznych ani sygnalizacyjnych jeszcze nie kazałem zapalać, dopóki samoloty nie zaczną toczyć się na linię startu. Nagle zostałem zaskoczony i zdziwiony, myślałem, że dowódca eskadry loty odwołał, gdyż samoloty zamiast toczyć się na linię startu jeden po drugim wygaszały silniki. Zmrok powoli zapadał ale widoczność była jeszcze dobra na pewną odległość. Widziałem z daleka stojące samoloty obok hangarów, a przy nich załogi ubrane w kombinezony, gotowe do lotu. Widziałem także z daleka, że od hangaru ktoś idzie wprost do naszego stanowiska. Był to młody, nowo przydzielony do naszego pułku oficer. Oficer ten powiedział mi, że dowódca eskadry kpt. Schram wzywa mnie do siebie. Bez pytania w jakim celu zostałem wezwany, natychmiast szybkim krokiem poszedłem zameldować się na rozkaz. Kpt. Schram stał przed grupą oficerów i podoficerów załóg przygotowanych do lotu. Był odwrócony frontem do mnie, a tyłem do grupy. Jeszcze nie zdążyłem zameldować się, jak kpt. Schram głosem podniesionym zapytał mnie, dlaczego nie oświetliłem lotniska. Chciałem meldować powód, ale Schram zupełnie mnie nie słuchał. Krzyczał na mnie tak głośno, jak tylko mógł, jednocześnie używając słów obrażających mnie i niegodnych oficera dowódcy. Krzyk Schrama powoli wyprowadzał mnie z równowagi. Próbowałem jeszcze meldować mu, ale oficerowie stojący poza plecami Schrama dawali mi znaki rękoma, by nic nie mówić. Stałem spokojnie aż kpt. Schram wylądował się. Nareszcie zameldowałem mu jednak, że otrzymałem instrukcję kiedy zapalić światła. Na mój meldunek Schram znów podniesionym głosem powiedział: „Mam w dupie waszą instrukcję, marsz i zapalić światła natychmiast”. Zasalutowałem i oddaliłem się na swoje miejsce. Kazałem żołnierzom zapalić natychmiast wszystkie światła. Pomocnicy moi pytali, dlaczego dowódca eskadry tak krzyczał. „Tak mu się podobało” – odpowiedziałem, gdyż innej odpowiedzi ze zdenerwowania nie mogłem znaleźć.

Światła paliły się, jak i moi żołnierze czekaliśmy na rozpoczęcie lotów. W tym samym czasie z kasyna oficera wyszedł komendant oddziału portowego mjr. Skrzat. Zauważył palące się światła graniczne i ostrzegawcze, zamiast do domu przyszedł do nas do punktu oświetleniowego sprawdzić, dlaczego palą się światła, kiedy samoloty nie latają i dlaczego wydana przez niego instrukcja nie jest wykonana?

*Zameldowałem komendantowi oddziału portowego co przed chwilą się zdarzyło i opowiedziałem zdenerwowanie kpt. Schrama. Mjr Skrzat wysłuchał i powiedział: „Proszę zgasić światła”. Zgasilem natychmiast. Komendant oddziału portowego jeszcze przez chwilę wypytywał czy istnieją jeszcze jakieś przeszkody. Nagle znów zjawił się posłaniec, tym razem nie był to już oficer, lecz kapral i powiedział bym się natychmiast zameldował do kpt. Schrama. Mjr Skrzat był jeszcze obecny przy nas, słyszał co kapral mi powiedział. „Niech pan nie idzie, ja sam pójdę”. Po pewnym czasie mjr Skrzat powrócił i powiedział mi: „Proszę postępować zgodnie z instrukcją”. Po odejściu komendanta oddziału portowego loty tej nocy odbywały się normalnie, a światła na lotnisku paliły się wtedy, kiedy były potrzebne <sup>222</sup>.*

Co ciekawe w kontekście dalszej kariery kpt. Schrama, Barylski przedstawia go jako ponurego, wiecznie niezadowolonego oficera, o sympatiach politycznych zbliżonych do obozu narodowego. Cechą charakterystyczną Schrama jako oficera była jego niechęć do niższych stopniem, do których odzywał się tylko w sprawach służbowych <sup>223</sup>.

Po przydzieleniu do eskadry dwóch nowych lotników pluton został skierowany na ćwiczenia zimowe trwające od 11 do 14 lutego 1934 r. W skład I/63 Plutonu biorącego wówczas udział w ćwiczeniach wchodził: kpt. pil. Halewski, por. obs. Stefan Szubert, por. obs. Łagowski, por. obs. Piotrowski, sierż. pil. Byzia, sierż. pil. Dembiński oraz majster wojskowy Tadeusz Kuligowski. Pluton ten działał z lotniska Pałahicze w pobliżu miejscowości Tłumacz <sup>224</sup>. Pracowicie mijał czas także II/63 Plutonowi, który w składzie kpt. pil. Kubr, por. obs. Kazimierz Konopasek, por. obs. Szczelik, plut. pil. Cybula, kpr. pil. Lewek, przebywał razem ze sztabem 13 DP w Równem na Ukrainie.

Na początku kwietnia 1934 r. miała miejsce inspekcja w 6 Pułku Lotniczym, która trwała od 9 do 13 kwietnia. W jej trakcie dokładnie zapoznano się ze stanem wszystkich istniejących eskadr, w tym także 63 ET. Jak wykazała inspekcja w całym pułku brakowało 3 samolotów Lublin R.XIII <sup>225</sup>. Jeszcze gorzej przedstawiała się sytuacja z częściami zamiennymi do tych maszyn – nie było żadnych części zapasowych, co praktycznie uniemożliwiało przeprowadzenie jakichkolwiek napraw.

Jeśli chodzi o stan 63 ET, to w wyniku inspekcji stwierdzono, iż pod względem wyszkolenia I/63 Pluton prezentuje się dobrze, II/63 Pluton jest wyszkolony bardzo dobrze, natomiast najgorsza sytuacja jest w III/63 Plutonie <sup>226</sup>. Przeprowadzający inspekcję oficerowie odnotowali,

---

<sup>222</sup> K. Barylski, op. cit., s. 172-176.

<sup>223</sup> Ibidem, s. 176.

<sup>224</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 65.

<sup>225</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k. 2.

<sup>226</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k. 22.

iż w każdym z plutonów kto inny odpowiada za obsługę materiałów łączności. W I/63 Plutonie był to majster wojskowy Wawrzyniec Kozłowski, w II/63 majster wojskowy Stanisław Wierski, a w III/63 Jakub Fuks. Pod względem posiadanej wiedzy najlepiej prezentował się Kozłowski, który miał za sobą kurs w 1 Pułku Lotniczym i Państwowym Towarzystwie Radiotechnicznym <sup>227</sup><sup>228</sup>.

Inspekcja wykazała, że w eskadrze brakuje jednego samolotu, ale ogólny stan samolotów pozostających na wyposażeniu jednostki jest bardzo dobry:

*Stan płatowców bardzo dobry. Obsługa jest ułatwiona właściwościami płatowca i stosunkowo najpełniejszą obsadą mechaników z eskadr pułkowych-10 mechaników* <sup>101</sup>.

Wyposażenie I/63 Plutonu składało się z 4 samolotów Lublin R.XIII. Samoloty były w większości w dobrym stanie technicznym, tylko jeden z nich miał niewielkie uszkodzenie, które jednak nie sprawiało, że maszyna nie mogła być wykorzystywana do lotów <sup>102</sup>. Całkiem nieźle przedstawiał się również stan silników lotniczych pozostających na wyposażeniu plutonu. W sprawozdaniu po inspekcji, jego autorzy stwierdzili, że silniki ze względu na łatwość obsługi, dużą ilość mechaników oraz odpowiedni poziom ich wyszkolenia są w lepszym stanie niż miało to miejsce rok wcześniej, a personel jest dobrze przygotowany do udziału w ewentualnym konflikcie zbrojnym <sup>229</sup>. Odnotowano jednak brak sporej ilości materiałów eksploatacyjnych pozwalających na utrzymanie przyrządów pokładowych w odpowiednim stanie – brakowało zwłaszcza płynu do busoli, oraz mierników wtyczkowych pozwalających na określenie poziomu napełnienia gaśnic.

Niestety, niewiele dobrego można było powiedzieć o uzbrojeniu samolotów. W dwóch samolotach lufy karabinów maszynowych były w tak złym stanie, że konieczne było przeprowadzenie ich dokładnego czyszczenia w warsztatach parku lotniczego. Nie wystawiało to najlepszej opinii zbrojmistrzom I/63 Plutonu. Nieco lepiej spisywali się łącznościowcy pod opieką których znajdowały się dwie radiostacje RKL/D. Obie stacje były w dobrym stanie i można je było wykorzystać w warunkach bojowych <sup>230</sup>. Nieco gorzej wyglądała sytuacja ze spadochronami, których stan uznano za dostateczny – niestety na

---

<sup>227</sup> Ibidem.

<sup>228</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k.

23. <sup>102</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k. 25.

<sup>229</sup> Ibidem.

<sup>230</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k. 27.



jednym z samolotów brakowało pasa mocującego spadochron <sup>231</sup>. Oficerowie prowadzący inspekcję odnotowali również stan parku samochodowego pozostającego do dyspozycji plutonu, który mógł skorzystać z samochodu półciężarowego marki Renault, nr. rejestracyjny 6288, oraz trzech „autobusików” MH2. Stan większości pojazdów był dobry i pozwalał na ich wykorzystanie. Jedynie w przypadku „renówki” kontrolerzy zwrócili uwagę na brudne podwozie i prowadzone roboty tapicerskie i lakiernicze.

Znacznie gorzej przedstawiała się sytuacja II/63 Plutonu. Pododdział dysponował zaledwie trzema samolotami, ale dwa z nich miały dość poważne usterki sterów kierunku, które praktycznie uniemożliwiały wykonywanie lotów. Niezbyt dobrze prezentował się także stan silników zamontowanych na maszynach należących do plutonu. Kontrolerzy zrzucili winę za ten stan rzeczy na niedoświadczonego mechanika, który według ich opinii nie znał zbyt dobrze instrukcji naprawy silników <sup>106</sup>. W złym stanie były także przyrządy pokładowe. W jednym z samolotów złącze gumowe szybkościomierza była załatanie taśmą izolacyjną, a w innej fabrycznie zamalowano jeden z przewodów podłączonych do dyszy Venturiego.

Nieco lepiej przedstawiał się stan uzbrojenia – tylko w jednym z samolotów zachodziła konieczność dokładnego wyczyszczenia lufy karabinu maszynowego, ze względu na jej zanieczyszczenie, które najprawdopodobniej wynikało z prowadzonej wcześniej niechlujnej konserwacji tej niezwykle ważnej części. Pod względem wyposażenia w sprzęt łączności, warto odnotować iż jednostka dysponowała sporym zapasem podchwytywaczy meldunków oraz ciężarków meldunkowych. Nieco gorzej niż w I/63 Plutonie przedstawiała się stan radiostacji, które były sprawę, brakowało jednak oprawek, które chroniły stacje przed uszkodzeniami mechanicznymi podczas lotu. Bardzo źle natomiast przedstawiał się stan parku samochodowego plutonu. Podczas przeprowadzania inspekcji żaden z czterech samochodów eskadry nie był gotowy do natychmiastowego wykorzystania – wszystkie auta zostały opisane jako „rozebrane <sup>107</sup>”. W przeciwieństwie do I/63 Plutonu II/63 Pluton dysponował tylko półciężarówkami marki Renault MH2. Samochodami opiekowali się majster wojskowy Twardochleb oraz inż. Tadeusz Rudeński oddelegowany z parku maszynowego pułku <sup>232</sup>.

---

<sup>231</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k.

28. <sup>106</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23,

k. 30. <sup>107</sup> WBH, CAW, sygn.

I.300.38.23, k. 33.

<sup>232</sup> Ibidem.

Jeśli chodzi o III/63 Pluton to na jego wyposażeniu znajdowały się tylko dwa samoloty Lublin R.XIII. Ich stan był natomiast całkiem dobry, co wskazuje, że pracujący w plutonie mechanicy znali się na swojej pracy nieco lepiej niż ich koledzy z II/63 Plutonu, lub, że do III/63 Plutonu skierowano samoloty, które dopiero co opuściły fabrykę. Nie najlepiej przedstawiał się natomiast stan silników pozostających do dyspozycji mechaników III/63 Plutonu. Podczas inspekcji stwierdzono, że:

*Stan silników nie jest lepszy niż w r. 1933. Wobec łatwej obsługi silników Wright, dużej ilości mechaników spostrzeżone usterki stwierdzają niedostateczny dozór mechanika szefa. Obsługa silników w III plutonie jest gorsza niż w I i II-m* <sup>233</sup>.

Kontrolerzy zauważyli także, że konieczne jest jak najszybsze wymienienie manometru wskazującego ciśnienie smaru w jednym z samolotów. Poza tą dość drobną usterką, stan przyrządów pokładowych nie budził żadnych zastrzeżeń kontrolerów. Gorzej wyglądała sytuacja z uzbrojeniem. Jeden z obrotników był nieprzepisowy i wymagał natychmiastowej wymiany. Karabiny maszynowe były w dobrym stanie, co jednak nie przeszkodziło w wydaniu negatywnej opinii o rusznikarzu i jego pomocnikach, a także poziomie ich wyszkolenia. Pod względem wyposażenia plutonu w sprzęt łączności sytuacja wyglądała nieco gorzej niż w przypadku II/63 Plutonu, gdyż kontrolerzy mieli uwagi do obu radiostacji. W przypadku pierwszej stacji wskazywano na nieprawidłowy opis sprzętu, w przypadku drugiej brakowało obudowy. Co ciekawe na stanie plutonu znajdowało się aż 6 samochodów Renault, przy czym kilka z nich było przysłanych do plutonu z Dywizjonu Samochodowego. Tylko jeden samochód wymagał naprawy, choć większość aut należących do plutonu była po prostu brudna, a na niczym niezabezpieczonych pakach walały się dziurawe i nadające się do użytku dętki <sup>234</sup>. Według kontrolerów winę za taki stan rzeczy ponosił, odpowiedzialny za samochody pozostające na wyposażeniu plutonu, sierż. Mieczysław Kuligowski, który podczas inspekcji był nieobecny <sup>235</sup>.

Nr. płatowca	Ilość wylatanych godzin	Nr. plutonu	Usterka
56-22	180/180	I/63	brak

<sup>233</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k. 36.

<sup>234</sup> WBH, CAW, sygn. I.300.38.23, k. 38.

<sup>235</sup> Ibidem.

56-55	77	I/63	luźna gałka w obsadzie dźwigni steru wysokości
56-15	176/176	I/63	brak
56-28	114/114	I/63	brak
56-24	162/162	II/63	luz w zamocowaniu statecznika poziomego na przodzie
56-71	87/87	II/63	brak
56-23	182/182	II/63	1) luzy w zawiasach steru kierunkowego, 2) gałki łącznika steru wysokości obluzowane, 3) obluzowany chodak płozy ogonowej
56-31	118/118	III/63	brak
56-4	168/168	III/63	brak

\* Tabele nr. 10-12, opracowanie własne na podstawie WBH, CAW, sygn. I.300.38.23.

**Tab. 11 Stan jednostek napędowych w 63 ET w kwietniu 1934 r.**

Nr. płatowca	Ilość wypracowanych godzin	Usterka	Nazwisko mechanika
56-15	140	przetarcie elastycznego przewodu smarowego	Walerian Iwanicki
56-22	154	-	Walerian Iwanciki
56-28	136	1) niezabezpieczone złącze przewodu paliwowego, 2) w a d l i w i e zmontowany m a n o m e t r smaru	kpr. Władysław Złamaniec
56-55	86	niedostateczne zabezpieczenie złącz przewodów	Bronisław Ptasznik

56-24	178	1) nieszczelny prawy kurek zastrzykowy, 2) niewłaściwie zabezpieczone złącza przewodów	Michał Klich
56-23	b.d.	brak	Jerzy Neciuk
56-71	98	brak	Klich Michał
56-4	195	1) nieszczelny lewy kurek zastrzykowy, dźwignia na wałku 2) gaźnika nie zabezpieczona	kpr. Stanisław Gogołowski
56-31	134	dźwignia na wałku gaźnika nie zabezpieczona	Wincenty Podlaszuk

**Tab. 12 Stan uzbrojenia pokładowego samolotów 63 ET w kwietniu 1934 r.**

Nr. płatowca	Nr. plutonu	Stan obrotnika	Stan km-u obserwatora	Stan lufy km-u obserwatora
56-15	I/63	dobry	dobry	do gruntownego czyszczenia w parku lotniczym
56-22	I/63	dobry	dobry	dobry
56-28	I/63	dobry	dobry	dobry
56-55	I/63	dobry	dobry	do gruntownego czyszczenia w parku lotniczym
56-24	II/63	dobry	dobry	dobry
56-23	II/63	dobry	dobry	zanieczyszczona do gruntownego czyszczenia w parku lotniczym
56-71	II/63	dobry	dobry	dobry
56-31	III/63	dobry	dobry	dobry
56-4	III/63	nieprzepisowy, brak przyrządu kompensującego do ruchu poziomego	dobry	dobry

Jak widać stan wyposażenia 63 ET pozostawiał sporo do życzenia, co wynikało zarówno z niezbyt wysokiego poziomu przeszkolenia niektórych członków jej personelu, jak również z dużego obciążenia personelu obowiązkami. Eskadra spędzała bardzo dużo czasu w polu, a na przeprowadzenie dokładnych napraw nie zawsze można było sobie pozwolić w warunkach polowych. Niestety, część mechaników służących w eskadrze miała spore braki z zakresu znajomości instrukcji obsługi samolotów i silników wykorzystywanych w Lublinach R.XIII. Wprawdzie stan sprzętu poprawiał się z roku na rok, ale w niektórych plutonach wyraźnie brakowało sprzętu – część samolotów po przeprowadzeniu prowizorycznej naprawy, np. podczas ćwiczeń nie była poddawana dalszym naprawom. Również stan parku samochodowego eskadry powinien budzić sporo wątpliwości. Plutony nie były wyposażone równomiernie w samochody, co stanowiło poważny problem, tym bardziej, że np., w II/63 Plutonie nie w momencie przeprowadzania inspekcji nie było żadnego sprawnego auta.

28 kwietnia 1934 r. doszło do zmiany na stanowisku dowódcy III/63 Plutonu, dowodzonego dotychczas przez kpt. pil. dr. Halewskiego, którego zastąpił kpt. obs. Witold Zaniewski. Nie ulega wątpliwości, że była to dobra wiadomość dla samego Halewskiego, który został dowódcą 64 EL. Nowy dowódca III/63 Plutonu nie miał zbyt wiele czasu na zapoznanie się z jednostką i podwładnymi, gdyż już w maju eskadra została odesłana do Krakowa na szkołę ognia lotniczego. Jednostka została wówczas podzielona pomiędzy 61 i 62 EL. Zaraz potem, w czerwcu lotnicy udali się na poligon Powursk, gdzie na krótko dowódcę, kpt. pil. Bruscha przebywającego na kursie szybowcowym, zastąpił por. obs. Łagowski. Pod jego dowództwem I/63 Pluton w składzie: por. obs. Jerzy Wolf, por. obs. Piotrowski, sierż. pil. Byzia, sierż. pil. Gęsek, sierż. pil. Dembiński i szef mechaników starszy majster wojskowy Iwanicki wziął udział w ćwiczeniach z jednostkami piechoty. II/63 Pluton pozostawał w Powursku do 1 lipca, kiedy to lotników odesłano do Smolarów. Na nowe miejsce postoju jednostki dotarli: kpt. pil. Kubr, por. obs. Sokoliński, por. obs. Schubert, sierż. pil. Dembiński, kpr. pil. Piotrowski i majster wojskowy Twardochleb.

Jednostka przebywała w Smolarach do 19 sierpnia, przy czym co pewien czas dochodziło do wymiany personelu – lotników II/63 Plutonu wydatnie wspierali por. obs. Krzysztoforski, por. obs. Konopasek, ppor. obs. Dobrowolski i sierż. pil. Stanisław Prymus Kuszlis-Grygułowicz<sup>236</sup>. Trzeba przyznać, że dla niektórych lotników lato 1934 roku było szczególnie pracowitym okresem. Do grona najbardziej zapracowanych zdecydowanie należał por. obs. Krzysztoforski, który działania na Wołyniu musiał pogodzić z pracą na rzecz III/63 Plutonu, który w

---

<sup>236</sup> *Dziesięciolecie...*, s. 65.

składzie kpt. obs. Zaniewski, por. obs. Krzysztoforski, por. obs. Piotrowski, sierż. pil. Michał Pakuła, sierż. pil. Byzia, sierż. pil. Gęsek, majster wojskowy Ptasznik i majster wojskowy Kuligowski, został przesunięty na zachód. Jednostka działania w rejonie Oświęcim – Zator – Bielsko-Biała – Pszczyzna na ćwiczeniach doświadczalnych Wyższej Szkoły Wojennej. Loty w tym terenie trwały między 16 a 22 lipca. Niestety warunki atmosferyczne, w których przyszło działać jednostce pozostawiały wiele do życzenia, ze względu na powódź, która sprawiła, że z brzegów wystąpiły Wisła, Skawa i Soła<sup>237</sup>.

Oprócz tego poszczególne plutony wzięły udział w kolejnych ćwiczeniach. I/63 Pluton działał w rejonie Sokal – Równe – Łuck. II/63 Pluton w składzie: kpt. pil. Kubr, por. obs. Konopasek, ppor. obs. Dobrowolski, por. obs. Schubert, sierż. pil. Grygułowicz, kpr. pil. Piotrowski, znajdował się znacznie bliżej Lwowa, w okolicach Sambora, gdzie także odbywały się ćwiczenia, a III/63 Pluton w składzie: kpt. obs. Zaniewski, por. obs. Krzysztoforski, por. obs. Steininger, st. sierż. pil. Byzia, sierż. Dembiński, kpr. pil. Rymarczuk, działał w rejonie Kamionka – Strum – Radziechów – Złoczów. Ćwiczenia przebiegały bez żadnych godnych odnotowania wypadków jeśli nie liczyć epidemii czerwonki, która doprowadziła do skrócenia ćwiczeń 13 DP, a tym samym I/63 Plutonu<sup>238</sup>.

Tab. 13 Załogi I/63 Plutonu podczas ćwiczeń letnich w 1934 r.*		
Lp.	Nazwisko obserwatora	Nazwisko pilota
1	por. obs. Łagowski	kpt. pil. Bruschi
2	por. obs. Wolf	sierż. pil. Gęsek
3	por. obs. Piotrowski	sierż. pil. Antoni Wielgus

\* Na podstawie *Dziesięciolecie...*, s. 66.

W październiku dowodzenie nad eskadrą utracił kpt. pil. Schramm, zastąpiony przez kpt. obs. Kazimierza Wianeckiego, który między grudniem 1934, a styczniem 1935 r. przebywał na szkoleniu w Dęblinie. W tym czasie dowodzenie nad eskadrą przejął kpt. obs. Władysław Tuchółko. Kilka tygodni później z I/63 Plutonom pożegnał się kpt. pil. Bruschi, odesłany do Dęblina. Nowym dowódcą plutonu mianowano por. obs. Łagowskiego. W takim składzie jednostka dotrwała do początku 1935 r. Już w lutym 63 ET została wyznaczona do udziału w ćwiczeniach zimowych z 13 DP, która w tym roku przebywała w rejonie

<sup>237</sup> Ibidem.

<sup>238</sup> Ibidem, s. 66.

<sup>115</sup> Ibidem, s. 66.

Łuck – Dubno – Beresteczko. Zadanie wspierania piechurów tradycyjnie już spadło na I/63 Pluton, którzy przystąpił do ćwiczeń w składzie: por. obs. Łagowski, por. obs. Piotrowski, por. obs. Jeziorski, sierż. pil. Gęsek, kpr. pil. Sochacki, kpr. pil. Piotrowski i starszy majster wojskowy Iwanicki. W tym okresie jednostka po raz pierwszy w warunkach zimowych podjęła udaną próbę zmiany miejsca postoju. I/63 Pluton zaliczył wówczas lądowiska w Łucku, Boremelu i Radomyślu <sup>115</sup>.

Po powrocie z ćwiczeń por. obs. Łagowski oddał dowodzenie nad plutonem bardziej doświadczonemu lotnikowi – kpt. obs. Adamowi Dąbrowie. Ciekawą postacią był również nowy dowódca 63 ET, kpt. obs. Tuchółko, postać ściśle związana z 6 Pułkiem Lotniczym. Tuchółko urodził się 17 sierpnia 1901 roku w Lipnie położonym na terenie województwa lwowskiego. Do Wojska Polskiego wstąpił jako siedemnastolatek jeszcze przed uzyskaniem egzaminu dojrzałości. Jego pierwszym przydziałem była Szkoła Podchorążych Piechoty, w której przebywał do 1 lipca 1919 r. następnie zgłosił się na przeszkolenie z zakresu obsługi karabinu maszynowego, które ukończył 15 sierpnia 1919 r. Kolejnym przydziałem był Baon Zapasowy 35 Pułku Piechoty, z którego jako młodszy oficer Tuchółko został wysłany na front w grudniu 1919 r. Podczas wojny z bolszewikami przyszły lotnik służył głównie w 35 PP, po czym 1 sierpnia 1920 r., za udział w walkach został awansowany do stopnia porucznika. 17 września 1920 r. porucznik Tuchółko został ranny i trafił do szpitala z którego powrócił w grudniu 1920 r., ponownie do macierzystego 35 PP, gdzie po powrocie z leczenia objął kompanię ciężkich karabinów maszynowych.

Początek lotniczej kariery Tuchółki miał miejsce w 1923 r., gdy ten trafił do Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych. Po jej ukończeniu został skierowany do 1 Pułku Lotniczego w Warszawie, gdzie pełnił służbę jako młodszy oficer eskadry. Z Warszawy do Lwowa trafił 1 sierpnia 1925 r., i od razu otrzymał stanowisko zastępcy dowódcy eskadry. Stanowisko to, z przerwą na pobyt w szpitalu po wypadku lotniczym, sprawował do 1 czerwca 1927 r., kiedy to mianowano go adiutantem pułku. Następnie 1 stycznia 1928 r. otrzymał awans do stopnia kapitana i po kilku miesiącach otrzymał dowodzenie nad jedną z eskadr liniowych działających w ramach 6 Pułku. Od listopada 1931 r. do marca 1932 r. Tuchółko uczestniczył w kursie dowódców eskadr w Dęblinie, a następnie powrócił do Lwowa, gdzie dowodził eskadrą liniową. W 1935 r. odesłano go na krótkie przeszkolenie w Centrum Wyszkożenia Piechoty w Rembertowie, po czym objął dowodzenie nad 63 ET.

W czasie sprawowania dowodzenia nad 63 ET, Tuchółko został awansowany do stopnia majora (z dniem 1 stycznia 1936 r.), 15 października 1936 r., już jako major, przekazał dowodzenie eskadrą

swojemu następcy (kpt. pil. Czesławowi Krajewskiemu <sup>239</sup> lub co wydaje się bardziej prawdopodobne kpt. pil. Kubrowi), po czy sam udał się na przeszkolenie do Wyższej Szkoły Lotniczej w Warszawie. Do Lwowa powrócił po zakończeniu nauki, na stanowisko dowódcy IV/6 Dywizjonu Towarzyszącego, którym pozostawał aż do 1 lutego 1938 r., kiedy to na krótko objął dowodzenie nad Dywizjonem Liniowym <sup>240</sup>. Na krótko przed wybuchem wojny Tuchółko został odesłany do Wojskowego Ośrodka Spadochronowego.

Niestety dokładne odtworzenie dalszych przedwojennych losów 63 ET jest bardzo trudne, a wobec braku materiałów archiwalnych dotyczących 6 Pułku, wręcz niemożliwe. Pozostaje więc oprzeć się na istniejących opracowaniach, i tam gdzie to możliwe dokonać drobnego uzupełnienia. Najprawdopodobniej w maju 1935 r. dowodzenie nad eskadrą ponownie objął kpt. pil. Kubr, który wraz ze swoimi lotnikami wziął udział w letnich manewrach zakończonych szkołą ognia na Pustyni Błędowskiej. W sierpniu 1935 r. II/63 Pluton przebywał na doskonale znanym poligonie w Powursku.

Wydawało się, że następny rok upłynie pod znakiem podobnego poziomu aktywności jak miało to miejsce w latach ubiegłych, jednakże 18 sierpnia 1936 r., zginął ówczesny dowódca eskadry kpt. pil. Kubr. Jego miejsce zajął kpt. pil. Krajewski, który pozostawał na stanowisku od października 1936 do października 1937 r. <sup>241</sup> W czasie gdy dowódcą 63 ET był kpt. pil. Krajewski władze wojskowe podjęły decyzję o utworzeniu IV/6 Dywizjonu Towarzyszącego w składzie 63, 66 i utworzona tym samym rozkazem 69 ET. Rozkaz o formowaniu Dywizjonu Towarzyszącego został wydany 19 lipca 1937 r. w Warszawie i przewidywał, że w 6 Pułku lotniczym powstaną także; dowództwo III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, dowództwo IV/6 Dywizjonu Towarzyszącego oraz 161 Eskadra Myśliwska. Dodatkowo do pułku przydzielona została 133 Eskadra Myśliwska, którą następnie przemianowano na 162 EM. Pierwszym dowódcą dywizjonu towarzyszącego mianowano mjr. pil. Kazimierza Wianeckiego. Ten sam dokument wprowadził podział eskadr liniowych na dwa plutony. Nadliczbowy III/63 i III/66 Pluton skierowano wykorzystano do sformowania 69 ET <sup>242</sup>.

We wrześniu 1937 r., już pod dowództwem kpt. pil. Krajewskiego, eskadra wzięła udział w ćwiczeniach z 11 Karpacką DP, które odbywały się na poligonie w Rohatynie. Rzut kołowy eskadry wraz z rzutem powietrznym opuściły Lwów w dniu 25 sierpnia. Na podstawie

---

<sup>239</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 369.

<sup>240</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/42/23, k. 4.

<sup>241</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/33c./30, k. 4.

<sup>242</sup> WBH, CAW, sygn. I.303.3.92, k. 16.



zachowanych dokumentów można domniemywać, iż w ćwiczeniach wziął udział tylko jeden (I/63) Pluton wchodzący w skład eskadry <sup>243</sup>. Podczas ćwiczeń wykorzystywano nie więcej niż trzy samoloty, które każdego dnia pracowały na rzecz innej jednostki <sup>121</sup>.

<b>Tab. 14 Jednostki korzystające z samolotów 63 ET podczas ćwiczeń letnich w 1937 r.*</b>		
Dzień	Nazwa I jednostki	Nazwa II jednostki
30 VIII	48 PPSK**	49 PP
1 IX	48 PP	49 PP
2 IX	48 PP	53 PP
3 IX	49 PP	53 PP
4 IX	48 PPSK	brak

\* Opracowanie własne na podstawie: WBH, CAW, sygn. I.323.6.2, k.6.

\*\* PPSK – Pułk Piechoty Strzelców Kresowych.

Mniej więcej w tym samym czasie do grona pilotów 63 ET dołączył zgoła nieoczekiwany gość – por. pil. Robert Janota, będący niewątpliwie jedną z najbardziej pasjonujących postaci w historii polskiego lotnictwa.

Następcą kpt. pil. Krajewskiego został kpt. obs. Jan Haręźlak, który dowodził eskadrą aż do przekroczenia granicy rumuńskiej przez resztki eskadry w dniu 18 września 1939 r. Nowy dowódca eskadry urodził się w 3 czerwca 1903 r. w Paweli Małej w powiecie żywieckim. Niestety w polskich zbiorach nie zachowały się dokumenty pozwalające na odtworzenie jego przedwojennych i powojennych losów. Nie ulega natomiast wątpliwości, że kpt. obs. Haręźlak wraz ze swoją jednostką wziął udział w wielkich manewrach zorganizowanych latem 1938 r. na Wołyniu. W ćwiczeniach wzięły udział dwie eskadry z 6 Pułku Lotniczego <sup>244</sup>. Jeśli chodzi o działania 63 ET, to autor opracowania poświęconego manewrom wołyńskim nie poświęcił im zbyt wiele miejsca. Wiadomo jedynie, że jednostka wykorzystwała w ich trakcie siedem samolotów Lublin R.XIII C, które operowały z lotniska Moczulki, położonego na północny wschód od Łucka <sup>245</sup>. Przeprowadzone na Wołyniu ćwiczenia stanowiły zapowiedź wysokich strat, jakie już wkrótce, we wrześniu 1939 r. miały ponieść polskie eskadry obserwacyjne. Wykazano także, że znaczna część młodych obserwatorów nie zna używanych przez polskie lotnictwo radiostacji

<sup>243</sup> WBH, CAW, sygn. I.323.6.2, k.

9. <sup>121</sup> WBH, CAW, sygn. I.323.6.2, k. 6.

<sup>244</sup> J. Ledwoch, *Manewry wołyńskie. Lotnictwo*, Warszawa 2017, s. 12.

<sup>245</sup> Ibidem, s. 25.

pokładowych, co zmuszało lotników do posługiwania się przestarzałą metodą łączności polegająca na zrzucaniu meldunków ciężarkowych.

Na początku 1939 r. oba plutony wchodzące w skład 63 ET zostały przebrojone na nowe samoloty RWD-14b Czapla. Przeszkolenie pilotów odbywało się na lotnisku w Skniłowie do początku lipca 1939 r., po czym zgodnie z wcześniejszymi planami eskadra odleciała na poligony, aby wziąć udział w letnich ćwiczeniach. I/63 Pluton trenował z 11 Dywizją Piechoty, podczas gdy II/63 Pluton wspierał Podolską B.K. W tym okresie wymienionymi jednostkami dowodzili płk. dypl. Bronisław Prugar-Ketling, oraz gen. bryg. Juliusz Kleeberg, którego na początku sierpnia zastąpił płk. dypl. kaw. Leon Strzelecki.

Rozkaz o mobilizacji w związku z narastającym zagrożeniem ze strony Niemiec dotarł do eskadry 22 sierpnia 1939 r. o godz. 22.00 i wzywał eskadrę do powrotu na lotnisko Skniłów. Dwa dni później rozpoczęła się mobilizacja, która objęła początkowo I/63 Pluton oraz dowództwo eskadry, gdyż II/63 Pluton dotarł do Skniłowa z lekkim opóźnieniem. Wreszcie, 26 sierpnia rzut kołowy eskadry opuścił Lwów i skierował się pod dowództwem por. obs. Antoniego Barańskiego na położoną w pobliżu Łodzi stację kolejową Słotwiny<sup>246</sup>.

## 66 Eskadra Towarzysząca

Niestety, przedstawienie dokładnego opisu historii 66 i 69 Eskadry Towarzyszącej jest niemożliwe. Niniejszy tekst prawie na pewno nie wyczerpie tematu i pozostawi czytelnika z wieloma pytaniami, na które autor najprawdopodobniej nie będzie w stanie udzielić jednoznacznych odpowiedzi. Istniejąca dokumentacja nie pozwala na odtworzenie losów tych jednostek w okresie pokojowym. Nieco lepiej przedstawia się sytuacja jeśli chodzi o okres kampanii wrześniowej, problematyczne jest również dokładne prześledzenie losów poszczególnych oficerów służących w tych jednostkach. Pytanie o miejsce, w którym znajdują się owe materiały jest wciąż otwarte.

Niestety, również służąca za niemalże podstawowe źródło w poprzednim rozdziale księga pamiątkowa pt. *Dziesięciolecie 6 Pułku Lotniczego*, z 1935 r. nie pozwala na zbyt dokładną rekonstrukcję dziejów 66 Eskadry. Wiadomo, że godło eskadry przedstawiało zielonego kameleona siedzącego na brązowej gałązce. Cały wizerunek znajdował się na tle białego koła z czerwoną obwódką, co było cechą charakterystyczną dla eskadr 6 Pułku Lotniczego.

Jednostka ta otrzymywała głównie przestarzały sprzęt, stopniowo wycofywany z wyposażenia 63 ET. W podobnej sytuacji znalazła się

---

<sup>246</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 360.

utworzona w 1937 r. W czasie gdy formowano 66 ET doszło także do zmiany na stanowisku dowódcy lwowskiego pułku. Miejsce „starszego pana” płk. Domesa, zajął niezbyt lubiany przez pilotów ppłk. pil. Tadeusz Prauss. Lotnicy z lwowskiej jednostki nie przyjęli tej zmiany zbyt entuzjastycznie, gdyż nowy dowódca okazał się dość oschły:

*Muszę jednak bezstronnie stwierdzić, że pułkownik posiadał bezwzględnie więcej cech dodatnich niż ujemnych. A co chyba najważniejsze, traktował swoją dowódcą funkcję poważnie, jako pracę, a nie synekurę „dla dobrze zasłużonych synów ojczyzny”. Nie pił i zdecydowanie tępił pijaństwo, a także karciarstwo, szczególnie wśród personelu latającego. Poza służbą uprawiał piękne sporty – turystykę górską oraz narciarstwo. Chętnie i dobrze latała. A to nie zawsze szło u nas w parze ze stosunkowo wysokim stopniem wojskowym.*

*Jednak i Prauss nie był pozbawiony przywary, która nagminnie występowała u wszystkich prawie nowych przełożonych. Uważał mianowicie, że nim objął 6 pułk, panowało tam przysłowiowe siedem grzechów głównych. Dopiero od jego dowodzenia miało zacząć się nowe i szczęśliwe życie. Po prostu raj na ziemi. Zrobił więc tak wszystkim dobrze znane „przesuwanie szaf”. [...] W rezultacie dwaj świetni koledzy i dzielni piloci, Józef Wojciechowski i Roman Kloss (oficer techniczny 61 eskadry), poszli z miejsca na emeryturę. Ten sam los spotkał mojego ostatniego w pułku dowódcę eskadry, kapitana dyplomowanego obserwatora Mieczysława Lisiewicza. Władysław Madejski został przeniesiony do Warszawy. Kapitanowie Doliński, Treger i ja odjechalśmy jak niepyszni do Dębłina<sup>247</sup>.*

Początków 66 ET można doszukiwać się w połowie lat 30. Wówczas to, już po przeniesieniu 6 Pułku Lotniczego z lotniska Lewandówka we Lwowie na nowe lotnisko Skniłów, nastąpiła pierwsza rozbudowa lwowskiego pułku. Jednym z pierwszych elementów rozbudowy pułku było utworzenie drugiej eskadry towarzyszącej. Nowa jednostka została powołana do życia w dniu 22 października 1934 r., za sprawą kpt. pil. Juliana Skrzata.

Ostateczny skład 66 ET ukształtował się około 10 listopada 1934 r. Obowiązujący wówczas podział na trzy plutony stanowił drobną niedogodność dla dowództwa eskadry, które udało się przezwyciężyć. Oprócz pełnej obsady personalnej jednostka otrzymała również pełen stan samolotów łącznikowych Lublin R.XIII, w większości wykorzystywanych wcześniej w 63 ET. Biorąc pod uwagę, że ówczesny dowódca 63 ET nie chciał rezygnować z nowych samolotów, można jedynie domniemywać iż nowej jednostce przekazano sprzęt zużyty, którego stan techniczny pozostawiał sporo do życzenia.

---

<sup>247</sup> J. Kędziński, op. cit., s. 153-154.

Najprawdopodobniej były to samoloty typu Lublin R.XIIIC, które następnie poddawano modernizacji do wariantu Lublin R.XIIID <sup>248</sup>.

Tab. 15 Pierwsza obsada oficerska 66 ET z listopada 1934 r.*			
Stopień	Funkcja	Imię i nazwisko	Nr. plutonu
por.	obs.	Władysław Fedorowicz	II/66
kpt.	pil. obs.	Czesław Krajewski	I/66 – dowódca
kpt.	pil. obs.	Józef Łęgowski	III/66 – dowódca
kpt.	pil.	Aleksander Majewski	II/66 – dowódca
ppor.	obs.	Stefan Mekler	II/66
por.	obs.	Leonid Rochowski	III/66
kpt.	pil. obs.	Julian Skrzat	Dowódca eskadry
ppor.	obs.	Aleksander Steininger	III/66

\* Opracowanie własne na podstawie: *Dziesięciolecie...*, s. 75.

Pierwszymi dowódcami plutonów w eskadrze byli I/66 – kpt. pil. Krajewski, II/66 kpt. pil. Majewski, a III/66 kpt. pil. obs. Łęgowski. Jeśli chodzi o zmiany na stanowisku I/66 Plutonu to Krajewski nie utrzymał się na stanowisku zbyt długo i już na przełomie października i listopada 1935 r., ustąpił miejsca kpt. obs. Misiewiczowi. Jego następcą w I/66 został kpt. obs. Krzysztoforski, który dowodził jednostką podczas wojny obronnej. Dowódca II/66, kpt. Majewski utrzymał się na stanowisku nieco dłużej, bo aż do początku 1936 r., gdy zastąpił go por. obs. Jerzy Wolf, który na początku 1939 r. przekazał dowodzenie kpt. obs. Rochowskiemu. Najbardziej stabilna okazała się sytuacja w III/66, którego dowódcą przez cały okres istnienia eskadry był kpt. Łęgowski.

Pozostając przy pierwszej obsadzie personalnej jednostki warto wspomnieć o kilku interesujących lotnikach, którzy na początku istnienia 66 ET, zostali do niej przydzieleni. Kpt. Łęgowski był pod wieloma względami wyjątkiem jeśli chodzi o 6 Pułku Lotniczy. Jego wyjątkowość wynikała min., z faktu iż jako jeden z nielicznych lotników w tej jednostce pochodził z Pomorza. Inną postacią, która od chwili powstania eskadry mocno wpisała się w jej historię, był pochodzący z Ukrainy, prawosławny oficer, por. obs. Rochowski. Oficer ten przyszedł na świat w dniu 16 kwietnia 1905 lub 1907 r. w Żytomierzu <sup>249</sup>. Dość istotna różnica w dacie urodzenia może, choć nie musi wynikać z faktu, iż lotnik chciał się odmłodzić podczas wypełniania zeszytu ewidencyjnego w Paryżu, gdzie polskie władze emigracyjne mogły uznać go za niezdolnego do pełnienia służby w powietrzu i odesłać do pracy sztabowej. Rochowski po ukończeniu szkoły średniej, w Równem, gdzie w 1925 r. zdał maturę, wstąpił do Wojska Polskiego. Jego

<sup>248</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 370.

<sup>249</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV/403/4, k. 2.

pierwszym przydziałem była Szkoła Podchorążych Piechoty, w której przebywał między 1 września 1926 r., a 14 października 1927. Następnie trafił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, gdzie uczył się przez kolejne dwa lata. 1 sierpnia 1929 r. Rochowski został skierowany do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. W pułku włączono go w skład personelu 65 Eskadry Liniowej, w której Rochowski służył aż do października 1931 r. Wówczas lotnik został skierowany na kurs łączności do Zegrza. Po jego ukończeniu lotnik został awansowany do stopnia porucznika, a potem rozpoczął służbę w kompanii portowej pułku. W listopadzie 1931 r. Rochowskiego skierowano do 64 Eskadry, na stanowisko młodszego oficera eskadry. Na stanowisku tym pozostawał przez kilka kolejnych lat, by w październiku 1936 r. otrzymać awans na stanowisko oficera taktycznego eskadry. W czerwcu 1937 r. Rochowski na pół roku został oddelegowany do Dyonu Szkolnego 6 Pułku <sup>250</sup>.

Począwszy od 1938 r., Rochowski został skierowany do 66 ET, w której pozostał aż do wybuchu II Wojny Światowej jako dowódca II/66 plutonu. 19 marca 1938 r. Rochowski został awansowany do stopnia kapitana. W 1939 r. walczył w szeregach Armii „Łódź” jako dowódca plutonu. Następnie przedostał się na zachód. Niestety nie przeżył wojny – zginął 29 września 1941 r. podczas lotu na samolocie Fairey Battle.

Jednostka po raz pierwszy wzięła udział w ćwiczeniach zimowych na początku 1935 r., podczas których współpracowała z 6 i 13 Dywizją Piechoty. 6 DP była jednostką silnie związaną z Małopolską. Jej ówczesnym dowódcą był gen. Bernard Mond, pochodzący ze Stanisławowa. Rodzice generała byli wyznawcami judaizmu, ale on sam był całkowicie zasymilowany z narodem polskim wyznawcą katolicyzmu. Swoją karierę wojskową rozpoczął w armii austro-węgierskiej jeszcze przed rozpoczęciem I Wojny Światowej. W trakcie „Wielkiej Wojny” Mond brał udział w walkach z Rosjanami na froncie wschodnim. W 1916 r. dostał się do niewoli rosyjskiej, z której udało mu się uciec i powrócić do swojego pułku. Po zakończeniu I Wojny Światowej przyszedł generał brał udział w obronie Lwowa przed Ukraińcami, a następnie otrzymał przydział do jednostek legionowych z którymi wzięł udział w wojnie polsko – bolszewickiej. Dowodzenie nad 6 DP przejął w październiku 1932 r., i pozostał na tym stanowisku aż do 20 września, gdy wraz ze swoją jednostką złożył broń pod Tomaszowem Lubelskim.

13 DP nosiła nazwę wyróżniającą „Kresowa” i w 1935 r. była dowodzona przez płk. Zygmunta Aleksandra Myszkowskiego. Myszkowski był jednym z młodszych oficerów, którzy wywodzili się z Legionów Polskich i jako tacy mogli liczyć na szybką karierę.

---

<sup>250</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV/403/4, k. 4.

Myszkowski był pod tym względem wyjątkiem – już w 1920 r. skierowano go do pracy w dyplomacji, która jednak kompletnie nie odpowiadała młodemu oficerowi. Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej Myszkowski został wycofany z placówki dyplomatycznej na Łotwie i rozpoczął naukę w Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie, w której ukończył I Kurs Doszkolenia. Następnie zajmował inne mniej lub bardziej eksponowane stanowiska. Najważniejszym z nich było dowodzenie piechotą dywizyjną 7 DP stacjonującej w Częstochowie. Na stanowisku tym pozostawał do połowy lutego 1935 r., kiedy przeniesiono go do Równego, gdzie objął 13 DP.

Po zakończeniu ćwiczeń zimowych eskadra powróciła na lotnisko Skniłów, gdzie kontynuowała normalną pracę wyszkoleniową w ramach pułku. W kolejnych miesiącach jednostka została skierowana do udziału w ćwiczeniach letnich, które podobnie jak w przypadku 63 ET odbywały się na poligonie w Powurusku. Po powrocie z ćwiczeń dowodzenie nad eskadrą utracił jej dotychczasowy dowódca kpt. pil. obs. Skrzat, którego zastąpił kpt. pil. Krajewski, dowodzący wcześniej 63 ET. Pod wodzą Krajewskiego eskadra pozostawała do grudnia 1936 r. W tym czasie jednostka wzięła udział w ćwiczeniach na poligonie Pohulanka położonym niedaleko Wilna.

Był to jeden z największych polskich poligonów, którego rozmiary pozwalały na przeprowadzenie ćwiczeń z udziałem artylerii, lotnictwa a także broni pancernej. Prawdopodobnie to właśnie na Pohulance przeprowadzono testy polskiego karabinu przeciwpancernego Kb Ur, który wprowadzono na wyposażenie jednostek Wojska Polskiego na krótko przed wybuchem wojny. Podczas letnich ćwiczeń na poligonie 66 ET, zajmowała się głównie doskonaleniem wykrywania stanowisk nieprzyjacielskiej artylerii i poprawą łączności z własnymi jednostkami artyleryjskimi <sup>251</sup>.

W grudniu 1936 r. następcą kpt. pil. Krajewskiego został kpt. obs. Misiewicz, który w 1929 r. brał udział w ćwiczeniach z wojskami lądowymi jako oficer 63 ET. Pierwszym zadaniem jakie otrzymał nowy dowódca było przeprowadzenie ćwiczeń zimowych z Podolską B.K., dowodzoną w tym czasie przez płk. Kleeberga, który pamiętał jeszcze przeprowadzone kilka lat wcześniej ćwiczenia z 63 ET. Podczas ćwiczeń zimowych eskadra przebywała na terenie Brodów i Stanisławowa. Po zakończeniu ćwiczeń kpt. Misiewicz wraz z jednostką miał kilka miesięcy na przygotowanie się do kolejnej próby, tym razem zaplanowanej na początek lipca 1937 r. W trakcie ćwiczeń letnich eskadra miała współpracować z pułkami strzelców podhalańskich z lądowiska w Makowie

---

<sup>251</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 370.

Podhalańskim<sup>252</sup>.

Niestety, przygotowania do ćwiczeń oraz same ćwiczenia przebiegły w dość ponurym nastroju za sprawą śmiertelnego wypadku jaki zdarzył się w eskadrze. 7 lipca 1937 r. podczas nocnego lotu w trudnych warunkach atmosferycznych, niedaleko Barszczowic koło Lwowa rozbił się samolot Lublin R.XIIIC należący do 66 ET, z załogą w składzie: ppor. obs. Józef Dzierżawa i kpr. pil. Franciszek Fuchs. Niestety, obaj lotnicy zginęli. Jak donosiła ówczesna prasa:

*Ubiegłej nocy podczas burzy, która przeciągała nad Barszczowicami w powiecie lwowskim wydarzyła się pierwsza katastrofa samolotowa, która pociągnęła za sobą ofiary życia dwóch lotników. Podobno samolot został ugodzony podczas burzy przez piorun i wpadł w korkociąg. – Pilot Dzierżawa i obs. Fuchs ponieśli śmierć na miejscu.*

*Wystartowali oni o godz. 11.30 w nocy do lotu ćwiczebnego. Po kilkunastu minutach mieszkańcy Barszczowic zobaczyli nagle światelka spadającego szybko samolotu na ziemię. Gdy chłopcy przybyli na miejsce, pod szczątkami samolotu znaleźli już tylko zniekształcone zwłoki pilota i towarzysza<sup>253</sup>.*

Niestety, trudno powiedzieć coś więcej na temat pilota, kpr. Fuchsa, który w komunikacie prasowym został mylnie określony mianem obserwatora. W istniejącej literaturze istnieją poważne rozbieżności min., w kwestii imienia lotnika. Według opracowania autorstwa dr Pawłaka, lotnik nosił imię Franciszek, a według nieco starszej pracy Adama Popiela, Wiktor<sup>254</sup>. Nie ulega jednak wątpliwości, że kpr. pil. Fuchs urodził się 21 maja 1908 r. w Katowicach, w rodzinie Wilhelma i Weroniki z domu Niesyto. Po ukończeniu szkoły powszechnej i zawodowej szkoły mechanicznej w Katowicach, Fuchs trafił do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, gdzie odbywał zasadniczą służbę wojskową. W jej trakcie wyraził chęć kontynuowania służby jako członek personelu latającego, w związku z czym skierowano go na badania lekarskie, które nie wykazały żadnych przeciwwskazań do służby w powietrzu. Następnie Fuchs został skierowany do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, gdzie w 1931 r. ukończył kurs pilotażu. Przez kolejny rok pozostawał w 2 Pułku w Krakowie, po czym skierowano go do Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu, gdzie przeszedł przeszkolenie z zakresu wyższego pilotażu. Następnie skierowano go do Lwowa, gdzie najpierw służył w 64 Eskadrze Liniowej. Następnie (około 1934 r.?) został przeniesiony do 66 ET<sup>255</sup>.

---

<sup>252</sup> Ibidem.

<sup>253</sup> *Tragiczny dzień lotnictwa lwowskiego. 2 śmiertelne wypadki, 1 osoba ciężko ranna*, „Ilustrowany Kuryer Codzienny”, nr. 190 (11 VII)/1937, s. 8.

<sup>254</sup> A. Popiel, *Pamięci poległych lotników 1933-1939*, Warszawa 1987, s. 113.

<sup>255</sup> Ibidem, s. 113-114.

Nieco więcej wiadomo natomiast odnośnie ppor. obs. Dzierżawy. Pechowy obserwator urodził się 15 stycznia 1904 r., w Markłowicach Górnych w rodzinie Henryka i Wiktorii z Wijów. Po ukończeniu Szkoły Powszechnej w Dziedzicach kontynuował naukę w Szkole Przemysłowej w Bielsku, gdzie w 1929 r. zdał maturę i z tytułem technika budowy maszyn podjął pracę w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Pińsku. Wkrótce potem został powołany do służby w Batalionie Podchorążych Rezerwy Piechoty nr. 7 w Śremie, skąd skierowano go na praktykę w 84 Pułku Piechoty Strzelców Poleskich. Następnie Dzierżawa na krótko przeszedł do rezerwy. Do wojska powrócił w 1931 r., gdy rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej ukończeniu w 1933 r. otrzymał przydział do 41 Eskadry Liniowej wchodzącej w skład toruńskiego 4 Pułku Lotniczego. Już jako podporucznik obserwator ukończył kurs szybowcowy w Ustianowej, a w 1934 r. ukończył kurs pilotażu dla oficerów w Centrum Wyszkozenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Z tytułem pilota ppor. Dzierżawa trafił do 42 Eskadry Liniowej, w której pozostawał przez kolejne trzy lata, aż do lutego 1937 r., gdy przeniesiono go do 66 ET wchodzącej w skład lwowskiego 6 Pułku <sup>256</sup>.

Na przełomie 1937 i 1938 r., w związku z planami rozbudowy lotnictwa towarzyszącego i stworzenia dodatkowej eskadry w 6 Pułku przeprowadzono reorganizację 63 i 66 ET. W jej wyniku „trzecie” plutony posłużyły do stworzenia nowej 69 ET, która jednak nie przetrwała zbyt długo. Latem 1938 r. reorganizacja eskadry dobiegła końca – jednostka wzięła wówczas udział w wielkich manewrach wołyńskich, podczas których jednostka współpracowała z Podolska B.K., operując z lądowiska w miejscowości Winniki <sup>257</sup>. Co ciekawe nowsze opracowania wskazują, że jednostka mogła przebywać w tym czasie na innym lądowisku Górka Połonka położonym w środku trójkąta tworzonego przez miejscowości Ławrów – Czaruków – Horodyszcze <sup>258</sup>. Podczas ćwiczeń eskadra wystąpiła w całości i działała na korzyść „niebieskich” <sup>259</sup>. Szczęśliwie stanowisko dowodzenia 5 Dywizji Kawalerii z którą współpracowała eskadra znajdowało się w pobliżu lądowiska eskadry, co pozwalało na szybkie przekazywanie meldunków do adresatów. Niestety podczas ćwiczeń oddziały „niebieskich” odnotowały poważne straty w sprzęcie latającym. Według ustaleń dowództwa ćwiczeń, przydzielone „niebieskim” eskadry obserwacyjne poniosły ciężkie straty w sprzęcie – ogółem utracono ½ stanu

---

<sup>256</sup> Ibidem, s. 114.

<sup>257</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 370.

<sup>258</sup> J. Ledwoch, op. cit., s. 15, 25.

<sup>259</sup> Ibidem, s. 18.



wyjściowego jeśli chodzi o ilość samolotów <sup>260</sup>. Pod względem strat najgorszy okazał się drugi dzień ćwiczeń gdy działające na korzyść niebieskich 16 ET i 66 ET utraciły w sumie 4 samoloty <sup>261</sup>.

Ogólne omówienie wniosków płynących z ćwiczeń wołyńskich zostało przedstawione już wcześniej, ale w tym miejscu warto jedynie odnotować iż wykazały one komplety brak przygotowania dowódców wyższego szczebla do dowodzenia większymi zgrupowaniami lotnictwa, co boleśnie obito się na wykorzystaniu jednostek lotnictwa armijnego i dyspozycyjnego, pozostającego w dyspozycji Naczelnego Wodza, w godzinie próby. Nie ulega wątpliwości, że Polacy nie wykorzystali w odpowiedni sposób pozostałego czasu, a dowódcy wyższego szczebla pomimo „kubła zimnej wody”, nadal mieli poważny problem z wykorzystaniem lotnictwa na polu walki. O ile dowódcy dywizji piechoty i brygad kawalerii mieli pewne pojęcie o wykorzystaniu eskadr czy plutonów, o tyle odpowiednie wykorzystanie dywizjonów i pułków wciąż pozostawiało wiele do życzenia.

Po powrocie z ćwiczeń wołyńskich eskadra przystąpiła do intensywnej pracy szkoleniowej. Nacisk kładziono głównie na współpracę z artylerią, oraz zrzucaniu meldunków ciężarkowych na płachtę. Szkolenie przerwano na krótko dopiero w lipcu 1939 r. gdy dowodzenie nad eskadrą przejął kpt. obs. Albert Kubieniec, który dowodził eskadrą także w okresie wojny obronnej.

Przedwojenna mobilizacja została ogłoszona w nocy z 23 na 24 sierpnia. Do realizacji zadań wyznaczonych jednostce zgodnie z elaboratem mobilizacyjnym przystąpiono 25 sierpnia. Następnego dnia kołowy eskadry opuścił lotnisko Lwów – Skniłów i pod dowództwem por. obs. Alfreda Baumana wyruszył w stronę Łodzi. Na informację o tym jak przebiegną dalsze losy jednostki dowódca musiał poczekać aż do dnia 31 sierpnia, gdy ppłk. obs. Franciszek Haberek, pełniący obowiązki zastępcy dowódcy pułku płk. pil. Praussa, poinformował kpt. Kubieniec, iż 66 ET jako 66 Eskadra Obserwacyjna została przydzielona do lotnictwa Armii „Łódź” dowodzonej przez gen. Juliusza Rómmla i ma jeszcze tego samego dnia zameldować się na lotnisku rozdzielczym Lublinek pod Łodzią.

## 69 Eskadra Towarzysząca

69 ET była jedną z najmłodszych eskadr w lwowskim pułku. Powołano ją równolegle z powstaniem 161 i 162 Eskadry Myśliwskiej i IV/6 Dywizjonu Towarzyszącego. Personel i sprzęt eskadry pochodził

---

<sup>260</sup> Ibidem, s. 19.

<sup>261</sup> Ibidem.

głównie z III/63 i III/66 Plutonu, które posłużyły do sformowania I/69 i II/69 Plutonu Towarzyszącego. Jednostka przez cały okres swojego istnienia była wyposażona w samoloty Lublin R.XIII.

Otwartą kwestię stanowi sprawa godła eskadry. Według ustaleń J. Pawlaka, eskadra ta nie posiadała swojego godła. Stwierdzenie to wydaje się jednak nie znajdować potwierdzenia w odnalezionym materiale fotograficznym. Na części zdjęć znajdujących się w zbiorach pana Roberta Siejki widoczny jest samolot Lublin R.XIIIC lub R.XIIID na którego kadłubie widoczne jest nieznane godło przedstawiające białe koło z dwukolorową obwódką. Na tle białego koła widoczna jest duża wałka. Podobnego godła nie posiadała żadna inna eskadra, można więc wysnuć przypuszczenie, że tak właśnie wyglądało godło 69 ET.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że dowódcą formującej się eskadry mianowano por. obs. Misiewicza, który miał za sobą kilka lat służby w 6 Pułku Lotniczym. Dowódcą I/69 Plutonu został por. obs. Konopasek, który utrzymał się na stanowisku do czerwca 1939 r., gdy mianowano go dowódcą eskadry w miejsce por. obs. Misiewicza <sup>262</sup>. Nowym dowódcą I/69 Plutonu został wówczas por. obs. Jerzy Jungowski <sup>263</sup>. Dowodzenie nad II/69 Plutonem objął por. pil. Mieczysław Pronaszko.

Niewiele lub zgoła nic nie wiadomo o obsadzie personalnej eskadry. Wiadomo jedynie, że przełożonymi mechaników eskadry był st. majster wojskowy Julian Faliński, a szefem eskadry st. sierż. Franciszek Petroniszyn <sup>264</sup>. W styczniu 1938 r. następcą Pronaszki został por. obs. Aleksander Jastrzębski. Oprócz wyżej wymienionych w szeregach 69 ET służyli także: st. sierż. pil. Stanisław Prymus Kuszlis-Grygułowicz, kpr. pil. Alfons Bakalarski, kpr. pil. Kazimierz Lipiec, kpr. pil. Jerzy Załuski i kpr. pil. Alfons Żmuda.

Spośród wszystkich wymienionych lotników nieco więcej można powiedzieć na temat st. sierż. pil. Kuszlis-Grygułowicza i por. obs. Jastrzębskiego. Jastrzębski był „typowym” przedstawicielem kadry oficerskiej lwowskiego pułku lotniczego. Urodził się w Przemyślu, 29 sierpnia 1912 r. znana autorowi dokumentacja na temat por. obs. Jastrzębskiego nie mówi zbyt wiele na temat jego przedwojennych i powojennych losów. On sam, w swoim życiorysie napisał:

*Urodziłem się w Przemyślu 29.8.1912. Ukończyłem gimnazjum w 1932 r. maturą. W 1933 złożyłem maturę Liceum Handlowego. W 1933 zostałem przyjęty do Szkoły Podchorążych Piechoty i ukończyłem ją w 1936. Od 1936 do 1938 byłem oficerem piechoty 52.p.p. W 1938-1939*

---

<sup>262</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 372.

<sup>263</sup> Ibidem.

<sup>264</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach...*, s. 372.

*złożyłem kurs aplikacyjny w Dęblinie i zostałem przydzielony do 6 pułku lotniczego Lwów* <sup>265</sup>.

Kampanię wrześniową odbył w szeregach 66 Eskadry Obserwacyjnej przydzielonej do Armii „Łódź”. Podczas jednego z lotów bojowych został zestrzelony przez Niemców. Po zakończeniu wojny obronnej udało mu się przedostać na zachód, gdzie ostatecznie trafił do 305 Dywizjonu Bombowego. Wówczas też został awansowany do stopnia kapitana. W 1941 r., podczas jednego z lotów bojowych nad Niemcy jego bombowiec został zestrzelony, a on sam dostał się do niewoli, z której powrócił do Anglii po zakończeniu wojny. Dalsze losy lotnika pozostają nieznane – jak widać historia lwowskiego pułku i ludzi z nim związanych to wciąż historia białych plam.

Niestety, na krótko przed wybuchem wojny eskadra została zlikwidowana, a jej personel rozdzielono pomiędzy innymi eskadrami 6 Pułku Lotniczego, głównie w charakterze pilotów samolotów łącznikowych RWD-8. Funkcjonowanie eskadry stanowi wielką zagadkę dla historyków, którzy jak już kilkakrotnie wspomniano nie mają dostępu do praktycznie żadnych materiałów źródłowych dotyczących 6 Pułku Lotniczego. To samo można powiedzieć o kilku innych zespołach archiwalnych dotyczących jednostek polskiego lotnictwa z okresu przedwojennego (brakuje np. materiałów o 5 Pułku Lotniczym). Niestety, trudno powiedzieć czy poszukiwania w archiwach litewskich i ukraińskich przyniosą spodziewane efekty, podobnie jak badania prowadzone w archiwach rosyjskich, które nadal niechętnie spoglądają na historyków znad Wisły.

### **Podsumowanie**

Funkcjonowanie eskadr towarzyszących wchodzących w skład 6 Pułku Lotniczego w okresie pokojowym biegło w zasadzie od ćwiczeń letnich do ćwiczeń zimowych. Pomiędzy nimi w jednostkach panował okres błęgiego spokoju. Wynikało to z niewielkiego obciążenia eskadr towarzyszących, których zasadniczym zadaniem było prowadzenie bliskiego rozpoznania. Samoloty znajdujące się na ich wyposażeniu nie mogły przenosić choćby niewielkiego ładunku bomb, znaczna część samolotów nie posiadała również radiostacji, od obserwatorów nie wymagano również zajmowania się fotografią lotniczą. Samoloty towarzyszące, ze względu na swoje możliwości mogły prowadzić rozpoznanie z bardzo małego pułapu, co było szczególnie przydatne zwłaszcza podczas różnego rodzaju ćwiczeń i manewrów, gdy lotnicy i

---

<sup>265</sup> IPMS, sygn. LOT.A.V.64/4/20, k. 2.

obserwatorzy z jednostek tego typu byli w stanie ustalić kolor otoku na czapce maszerujących kawalerzystów <sup>266</sup>.

Koncepcja wykorzystania lotnictwa towarzyszącego nie była błędna, wymagała jednak dopracowania. Samoloty tego typu powinny być koniecznie wyposażone w radiostacje i połączone z jednostkami artylerii dywizyjnej lub korpusnej. Innym rozwiązaniem pozwalającym na odpowiednie wykorzystanie eskadr towarzyszących było powierzenie im roli jednostek rozpoznawczych i przystosowanie do prowadzenia także dalszego rozpoznania. Podobne rozwiązanie wymagało jednak poważnej zmiany wyposażenia jednostek tego typu, na co przed wybuchem wojny zabrakło czasu. Można jedynie przypuszczać, że nawet gdyby polski lotnictwo mogło spokojnie przygotować się do wojny z III Rzeszą i przebroiłoby się na nowszy sprzęt, to eskadry z 6 Pułku musiałyby najdłużej czekać na zmianę wyposażenia. Potwierdzeniem tej na pozór kontrowersyjnej tezy niech będzie fakt, iż w przeprowadzonych jesienią 1938 r. ćwiczeniach na Wołyniu eskadry liniowe ze Lwowa nadal korzystały z liczących sobie kilkanaście lat Potezów XXV <sup>267</sup>.

<b>Tab. 16 Samoloty Lublin R.XIII używane w 66 ET*</b>		
L.p	Numer płatowca	Uwagi
1	56.27	Prawdopodobnie wersja B
2	56.47	Wersja „t” tzw. „ślepek” do lotów bez widoczności
3	56.142	Wypadek śmiertelny Dzierżawa i Dziuba(?)
4	56.143	Przekazany do 33 Eskadry Towarzyszącej
5	56.161	
6	56.162	Przekazany do 2 Pułku Lotniczego
7	56.163	
8	56.164	
9	56.165	
10	56.166	
11	56.178	Przejęty z 63 ET
12	56.183	
13	56.185	Przekazany do 59 ET

<sup>266</sup> J. Kędziński, op. cit., s. 141.

<sup>267</sup> J. Ledwoch, op. cit., s. 11.

14	56.186	Przekazany do 56 ET
15	56.196	Rozbity w wypadku 28 VII 1936

\* A. Morgała, Samoloty wojskowe w Polsce 1924-1939, Warszawa 2011, s. 470-471.

## Rozdział IV

### A gdy się wypełniły dni...

#### Zadanie i charakterystyka dowódców Armii „Łódź”

W okresie międzywojennym Łódź była jednym z większych miast w zachodniej części Polski. Na pierwszy rzut oka, może się wydawać, że podczas kampanii wrześniowej Niemcy nie potraktowali poważnie miasta i jego okolic, gdyż zdobycie Łodzi nie było głównym celem żadnego z niemieckich dowódców działających na wyższym szczeblu. W rzeczywistości ewentualna utrata miasta stanowiłaby poważny problem dla polskich dowódców, gdyż Łódź znajdowała się w samym środku „frontu zachodniego”, obejmującego: broniącą Wielkopolski Armie „Poznań” gen. Tadeusza Kutrzeby, stanowiącą centrum frontu Armie „Łódź” oraz broniącą Małopolski i części Śląska Armie „Kraków” gen. Antoniego Szylinga.

Zasadniczym zadaniem jakie postawiono przed dowództwem Armii „Łódź” polegało więc na niedopuszczeniu Niemców do przerwaniu frontu i opóźnieniu ich marszu, tak aby pozwolić poszczególnym armiom wycofać się na zasadniczą rubież obrony, a następnie za Wisłę. Działania opóźniające prowadzone w pierwszej fazie walk miały pozwolić na zmobilizowanie Armii „Prusy” dowodzonej przez gen. Stefana Dęba-Biernackiego, której zadanie polegałoby na przeprowadzeniu przeciwwuderzenia na głównym kierunku niemieckich operacji: Wrocław – Piotrków Trybunalski – Warszawa<sup>268</sup>. W czasie gdy dywizje gen. Dęba-Biernackiego toczyłyby bój z Niemcami, główne siły armii generałów Kutrzeby, Rómmla i Szylinga przegrupowałyby się na wschodnim brzegu Wisły i przygotowały obronę tej rubieży, co pozwoliłoby Wojsku Polskiemu przetrwać do chwili uaktywnienia się aliantów zachodnich.

Koncepcja ta nie znalazła jednak zastosowania w rzeczywistości, na co złożyło się kilka czynników – pierwszym z nich był brak odpowiedniej komunikacji pomiędzy dowódcą Armii „Łódź”, a dowódcami pozostałych armii. Kolejnym problemem było ogólne nieprzygotowanie Wojska Polskiego do prowadzenia działań wojennych jakie od samego początku wojny narzucili Niemcy, którzy

---

<sup>268</sup> J. Wróblewski, *Armia „Łódź” 1939*, Warszawa 1975, s. 20.

opierali swoje działania na współpracy pomiędzy oddziałami pancernymi i lotnictwem. Niestety, Polacy nie dysponowali odpowiednią ilością broni pancernej, środków obrony przeciwpancernej i przeciwlotniczej, by skutecznie powstrzymać niemieckie uderzenia. Na pocieszenie można dodać, że nikt w ówczesnej Europie nie był przygotowany na skuteczne przeciwstawienie się Wermachtowi, co pokazała stoczona późną wiosną 1940 r. kampania francuska i pierwszy etap Operacji „Barbarossa” przeciwko ZSRR. Na tej podstawie należałoby nieco złagodzić krytyczną ocenę wystawioną polskiemu dowództwu po przegranej wojnie obronnej.

<b>Tab. 17 Obsada personalna stanowisk w Dowództwie Lotnictwa Armii „Łódź”*</b>		
Stanowisko służbowe	Stopień	Imię i nazwisko
Dowódca lotnictwa armii	płk. pil.	Wacław Iwaszkiewicz
Szef sztabu	ppłk. pil.	Mateusz Iżycki
Referat operacyjny	ppłk. obs.	Władysław Żaczkiewicz
Referat wywiadowczy	kpt. obs.	Tadeusz Łukaszewski
Referat OPL czynnej	kpt. art.	Stanisław Głazewski
Referat łączności obwodowej	kpt. łączn.	Zygmunt Majcherekiewicz
Referat służby dozoru	kpt. rez. łączn.	Stanisław Kubiak
Referat techniczny i zaopatrzenia	mjr. techn.	Andrzej Markiewicz
Referent techniczny	por. techn.	Tadeusz Lenczewski
Referent zaopatrzenia	ppor. rez. techn.	Antoni Jordan

\* J. Pawlak, *Samotne załogi*, Warszawa 1992, s. 123.

Dowódca Armii „Łódź” gen. Rómmel nie był postacią anonimową. Urodził się w 1881 r. w Grodnie w rodzinie z wojskowymi tradycjami. Jego ojciec, płk. Karol Aleksander Rummel<sup>269</sup> dowodził rosyjską XXVI Brygadą Artylerii podlegającą dowództwu 26 Dywizji Piechoty. Również rodzina ze strony matki, Marii z Marcinkiewiczów, mogła pochwalić się licznymi przedstawicielami w rosyjskim korpusie oficerskim. W tych warunkach nikogo nie powinno dziwić, że młody Juliusz również zdecydował się na założenie munduru i jeszcze jako dziecko rozpoczął naukę w pskowskim Korpusie Kadetów, a następnie Konstantynowskiej Szkole Artylerii w Petersburgu. W 1903 r., Rómmel został oficerem zawodowym. Podczas I Wojny Światowej walczył na froncie austriackim, gdzie w 1916 r. został awansowany do stopnia pułkownika. W tym czasie dowodził rosyjską 1 Brygadą Artylerii. We

<sup>269</sup> Imię ojca generała Juliusza Rómmela budzi sporo wątpliwości. W literaturze przedmiotu spotykane są dwie wersje – Karol Aleksander oraz Alfons. A. Rummel, *Wśród zmian i przemian*, Warszawa 1986, s. 13; P. Stawecki, *Słownik biograficzny generalów Wojska Polskiego 1918-1939*, Warszawa 1994, s. 285.

wrześniu 1917 r. wstąpił do II Korpusu Polskiego, gdzie od stycznia do lutego 1918 r. dowodził polskim oddziałem w Kijowie. Następnie do czerwca dowodził dywizjonem artylerii konnej. W kwietniu przejął dowodzenie nad istniejącą do 10 czerwca 1918 r. Lekką Brygadą III Korpusu Polskiego.

Po likwidacji polskich jednostek wojskowych w Rosji przez Niemców Rómmel wstąpił do Wojska Polskiego w listopadzie 1918 r. Początkowo dowodził Obozem Artylerii w Rembertowie, nowe stanowisko służbowe otrzymał 17 grudnia, gdy powierzono mu dowodzenie nad 8 Pułkiem Artylerii Polowej<sup>270</sup>. Pod dowództwem Rómmela jednostka wyruszyła na front w dniu 13 stycznia 1919 r. Podczas walk na froncie małopolskim, jednostka przeszła chrzest bojowy pod wsiami Wola Wysocka i Lipówka, następnie Pułk walczył min., pod Gródkiem Jagiellońskim<sup>271</sup>.

Na stanowisku dowódcy pułku Rómmel pozostawał do końca lutego 1919 r., gdy skierowano go na stanowisko dowódcy II Brygady Artylerii Legionów, przemianowanej później na I Brygadę Artylerii Legionów. W 8 Pułku następcą Rómmela został płk. Aleksander Strzeмиński, któremu jednak nie sprzyjało wojenne szczęście – zginął 25 sierpnia 1920 r., pod Iwaszczukami.

Tymczasem kariera Rómmela nabierała rozpędu. Po kilku miesiącach na stanowisku dowódcy Brygady powierzono mu obowiązki dowódcy 1 Dywizji Piechoty Legionów, w szeregach której wziął udział w wojnie polsko – bolszewickiej. W lipcu 1920 r., pułkownika przeniesiono do 1 Dywizji Jazdy na stanowisko dowódcy. Najważniejszym sukcesem płk. Rómmela było dowodzenie w zwycięskiej dla Wojska Polskiego bitwie pod Komarowem stoczonej 31 sierpnia 1920 r., z oddziałami I Armii Konnej Siemiona Budionnego. W okresie międzywojennym Rómmel jeszcze jako pułkownik został mianowany dowódcą 6 Dywizjonu Artylerii Konnej im. gen. Romana Sołtyka. Latem 1921 r. Rómmela awansowano do stopnia generała, a następnie inspektorem jazdy przy Inspektorze Armii nr. 1 w Wilnie. Na stanowisku tym utrzymał się do czerwca 1924 r., gdy objął dowodzenie nad 1 Dywizją Kawalerii w Białymstoku. Po prawie dwóch latach, we wrześniu 1926 r., Rómmel został generałem do prac przy Generalnym Inspektorze Sił Zbrojnych, wreszcie we wrześniu 1927 r. został inspektorem armii z siedzibą w Warszawie.

Na stanowisku tym pozostawał aż do marca 1939 r. Wcześniej udało mu się kilkakrotnie wyjechać do Niemiec, gdzie na własne oczy mógł przekonać się o panującej w tym kraju atmosferze. On sam, na kartach

---

<sup>270</sup> S. Karaszewski, *Zarys historii wojennej 8-go Pułku Artylerii Polowej*, Warszawa 1929, s. 5.

<sup>271</sup> Ibidem, s. 8.



swoich spisanych w latach 50., wspomnień opisywał ten okres w następujący sposób:

*Zdawałem sobie sprawę, że wojna jest nieunikniona. Jeszcze w latach 1929-1930 byłem w Niemczech i naocznie stwierdziłem, że nawet wtedy, to znaczy jeszcze przed dojściem Hitlera do władzy, tzw. Niemcy „demokratyczne i pokojowe” przygotowywały się do odwetu. Meldowałem o tym marszałkowi Piłsudskiemu, podając realne fakty. Moje meldunki przyczyniły się do tego, że zaniechano robót fortyfikacyjnych na wschodzie i przystąpiono do prac na zachodzie. W latach 1934-39 bacznie śledziłem rozwój wydarzeń w Niemczech i jeśli ocalało archiwum Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, można stwierdzić, że byłem autorem wielu alarmujących wiadomości* <sup>272</sup>.

Osoba posiadająca w okresie PRL podobne możliwości jak gen. Rómmel mogła bez większych trudności głosić podobne poglądy – dostęp do materiałów archiwalnych był bardzo utrudniony, co uniemożliwiało weryfikację tych stwierdzeń. Trudno wyobrazić sobie, by marszałek Piłsudski, nawet pod wpływem zaufanego generała nakazał zaprzestanie prac fortyfikacyjnych w jednej części kraju, by następnie rozpocząć prace na granicy zachodniej. Nie ulega również wątpliwości, że gen. Rómmel był osobą przeświadczoną o własnej wartości, która wielokrotnie próbowała wpływać na decyzje swoich przełożonych. Jednym z przykładów podobnego zachowania, może być próba wpłynięcia na ministra spraw zagranicznych, Józefa Becka, z którym generał spotkał się podczas święta kawalerii konnej latem 1939 r. Na zapewnienie ministra, że do wojny nie dojdzie, Rómmel miał wówczas zaproponować mu udanie się na jego stanowisko obserwacyjne, z którego było widać niemieckie jednostki zajmujące pozycje wyjściowe <sup>6</sup>. Przy innej okazji Rómmel starał się wymusić na Naczelnym Wodzu szybsze rozpoczęcie mobilizacji, gdyż jego zdaniem „nie było na co czekać, bo Niemcy są już na pozycjach wyjściowych” <sup>7</sup>.

Podobna argumentacja niestety nie wytrzymuje próby czasu, gdyż przyspieszenie mobilizacji mogłoby doprowadzić do sytuacji, w której odium krytyki za sprowokowanie Niemców do podjęcia działań wojennych spadłoby na rząd Polski. Rómmel nie liczył się ponadto ze zobowiązaniami jakie wzięło na siebie państwo polskie zawierając sojusz z Wielką Brytanią i Francją.

Niestety, swojej zdecydowanej postawy nie podtrzymał podczas kampanii wrześniowej. W nocy z 5 na 6 września generał podjął decyzję o wycofaniu się i organizowaniu obrony Warszawy nie informując podległych sobie jednostek o nowym miejscu postoju sztabu armii. Postawa gen. Rómmela na stanowisku dowódcy Armii „Warszawa”

---

<sup>272</sup> J. Rómmel, *Za honor i Ojczyznę. Wspomnienia dowódcy Armii „Łódź” i „Warszawa”*, Warszawa 1958,

również budzi sporo wątpliwości wśród współczesnych historyków. Niektórzy publicyści mówią wprost o zdradzie <sup>8</sup>, choć bardziej prawdopodobne wydaje się, że Rómmel po prostu zamierzał wykorzystać sytuację, jaka wytworzyła się po ewakuacji Wodza Naczelnego na wschód.

Po kapitulacji Warszawy, generał trafił do niewoli niemieckiej, w której przebywał aż do końca wojny. Następnie wstąpił do kontrolowanego przez komunistów Wojska Polskiego, w którym sprawował stanowisko doradcy dowódcy WP ds. szkolenia. Po niecałych dwóch latach służby, Rómmel przeszedł w stan spoczynku ciesząc się dużym zaufaniem ze strony nowych władz. Zmarł 3 września 1967 roku w Warszawie.

s. 15.

<sup>6</sup> Ibidem.

<sup>7</sup> Ibidem, s. 16.

<sup>8</sup> D. Baliszewski, *Honor jak kielbasa. Generał Juliusz Rómmel „bohaterki obrony Warszawy we wrześniu 1939 roku”, dopuścił się jawnej zdrady*, [dostęp 27 XII 2018] [http://niniwa22.cba.pl/honor\\_jak\\_kielbasa.htm](http://niniwa22.cba.pl/honor_jak_kielbasa.htm); M. Gałęzowski, *Zdrada generała Rómmla. Trzy kompromitacje byłego dowódcy Armii „Łódź”*, [dostęp 27 XII 2018] <https://dorzeczy.pl/55988/Zdrada-generala-Rommla-Trzy-kompromitacje-bylegodowodcy-Armii-Lodz.html>.

Swoje zamiary jeśli chodzi o udział Armii „Łódź” w wojnie obronnej generał opisywał w następujący sposób:

1. *Oddziałami osłonowymi osłonić kierunki Łódź i Piotrków.*
2. *Przeciwstawić się obronnie z wyzyskaniem możliwości przeciwnatarć siłami skoncentrowanymi armii na odcinku armii. Bezwzględnie trzymać rejon Łódź i Piotrków.*
3. *Na lewym skrzydle utrzymać łączność z armią „Kraków” i nadzorować kierunek Radomsko <sup>273</sup>.*

Jak widać generał od samego początku zamierzał twardo bronić Łodzi i Piotrkowa, a także utrzymywać łączność z sąsiadującymi z nim generałami Kutrzebą i Szylingiem. Odpowiedzialność za szczególnie trudne odcinki na skrzydłach armii, spadła na 10 Dywizję Piechoty i Kresową B.K., które zajmowały pozycje na prawym skrzydle wojsk gen. Rómmla, oraz na działającą w rejonie Działoszyna Wołyńską B.K. Zadanie tej ostatniej polegało na utrzymaniu styczności z podporządkowaną Armii „Kraków” 7 Dywizją Piechoty.

Plan działania armii w ramach planu operacyjnego „Zachód” od samego początku krytykował generał Kazimierz Sosnkowski, który formalnie sprawował nadzór inspektorski nad przydzieloną generałowi Rómmłowi 10 DP. Podczas swojej wizyty w Łodzi Sosnkowski

<sup>273</sup> J. Rómmel, op. cit., s. 11.

zapoznał się z częścią planu działania armii, który wzbudził w nim poważne wątpliwości, podobnie jak stan umocnień na głównej linii obrony armii, która przebiegała wzdłuż rzek Warta i Widawka<sup>274</sup>. Część historyków wskazuje również, że Armia „Łódź” wobec zadań jakie przed nią postawiono powinna być dodatkowo wzmocniona i rozbudowana co najmniej do sześciu dywizji piechoty i dwóch brygad kawalerii, co jednak nie został osiągnięte<sup>275</sup>.

W swoich wspomnieniach generał Rómmel podaje, iż początkowo obiecywano mu pięć dywizji piechoty (10, 12, 22, 28, 30) podczas gdy w rzeczywistości do jego dyspozycji od pierwszego dnia wojny pozostawały jedynie trzy dywizje (10, 28 i 30), a także ściągnięta w rejon działania armii w dniu 2 września 1939 r. 2 DP<sup>276</sup>. Znacznie opóźniło się także przybycie na docelowe pozycje Kresowej B.K., która dotarła na front dopiero 4 września. Z początkowego składu armii zabrakło także zmotoryzowanego dywizjonu artylerii, batalionu ckm, zmotoryzowanej kompanii artylerii ppanc. i dywizjonu artylerii przeciwlotniczej<sup>277</sup>. W tej sytuacji siłą jaką rozporządzał dowódca armii została poważnie ograniczona już na samym początku wojny, skutecznie utrudniając organizację obrony na głównej linii. Kolejnym problemem był niski stan wody w Warcie, który nie czynił z niej poważnej przeszkody terenowej dla nacierających oddziałów nieprzyjaciela<sup>278</sup>. Pomimo tego część pozycji była przygotowana do choćby tymczasowego odpierania ataków nieprzyjaciela.

Dużą rolę w działaniach Armii „Łódź” odgrywała także Grupa Operacyjna „Piotrków”. Jej zadanie polegało na opóźnianie marszu jednostek niemieckich w rejonie Działoszyna, gdzie zamierzano utrzymać się co najmniej przez trzy dni, a następnie obrony linii Chrzastawa – Faustynów – Lubiec – Magdalenów – Żar – Słupia – Rzasawa – Księży Młyn – Morgi Zawadowskie – Góry Borowskie – Ludwików – Jeżów – Rozprza, a także utrzymanie łączności z 7 DP w rejonie Częstochowy<sup>279</sup>. Wydaje się, że swoje „pięć groszy” do powstania grupy dorzucił także i tym razem gen. Sosnkowski, który po przeprowadzeniu inspekcji podlegającej mu dywizji poinformował marsz. Rydza – Śmigłego o swoich obserwacjach i przedstawił mu propozycję stworzenia grupy operacyjnej działającej w południowej

---

<sup>274</sup> K. Sosnkowski, *Cieniom września*, Warszawa 1989, s. 49.

<sup>275</sup> J. Wróblewski, op. cit., s. 22.

<sup>276</sup> J. Rómmel, op. cit., s. 11.

<sup>277</sup> Ibidem, s. 11-12.

<sup>278</sup> K. Sosnkowski, op. cit., s. 49.

<sup>279</sup> M. Bielski, *Grupa Operacyjna „Piotrków” 1939*, Warszawa 1991, s. 20-21.

części frontu Armii „Łódź”<sup>280</sup>. Dowódcą grupy został mianowany gen. Wiktor Thommée.

Generał urodził się w Święcianach na Wileńszczyźnie w rodzinie pochodzenia francuskiego w rodzinie Edwarda i Józefy z Egertów. W 1900 r. ukończył szkołę realną w Petersburgu, a następnie wstąpił do armii rosyjskiej. W 1904 r. jako podporucznik, po ukończeniu szkoły oficerskiej w Petersburgu, otrzymał przydział do 124 Woroneskiego Pułku Piechoty, w którego szeregach wziął udział w wojnie japońsko – rosyjskiej. Następnie podjął studia na Wyższym Instytucie Handlowym w Charkowie, gdzie zaliczył pięć semestrów. Kontynuował naukę na Wojskowej Akademii Sztabu Generalnego w Petersburgu. Podczas I Wojny Światowej walczył na froncie rumuńskim, min., jako adiutant sztabu XXXXVIII Korpusu.

We wrześniu 1918 r. wstąpił do Wojska Polskiego na Wschodzie, gdzie służył min., w 4 Dywizji Strzelców Polskich dowodzonej przez gen. Lucjana Żeligowskiego, z którą powrócił do kraju, gdzie jednostka otrzymała nazwę 10 DP. W jej szeregach Thommée wziął udział w walkach z Ukraińcami. Podczas wojny polsko – bolszewickiej dowodził 28 Pułkiem Strzelców Kaniowski, a następnie XIX i XX Brygadą Piechoty. Po wojnie zajmował różne wysokie stanowiska służbowe – do najważniejszych można zaliczyć stanowisko dowódcy Okrętu Korpusu nr. VIII w Toruniu i nr. IV w Łodzi.

Co szczególnie ważne, po ucieczce gen. Rómmla, przejął dowodzenie nad resztkami Armii „Łódź” i nie dopuścił do jej okrażenia przez oddziały niemieckie. Następnie wycofał się do Twierdzy Modlin, której obroną dowodził. Po kapitulacji twierdzy w dniu 29 września początkowo nie przebywał w niewoli, gdyż zdołał doprowadzić do kapitulacji na honorowych warunkach. Pomimo tego na początku listopada 1939 r. został aresztowany przez Niemców – generał spędził resztę wojny w różnych obozach jenieckich, z których kilkakrotnie próbował ucieczki. Niestety, próby te zakończyły się niepowodzeniem. Po wyzwoleniu Thommée wstąpił do Polskich Sił Zbrojnych, gdzie służył bez żadnego przydziału aż do 1947 r., gdy wrócił do Polski.

Osiedlił się w Gdyni, gdzie pracował dorywczo jako dozorca. Jego sytuacja materialna poprawiła się dopiero po interwencji marszałka Konstantego Rokossowskiego, który załatwił mu przyznanie emerytury i zwrot przedwojennego mieszkania w Warszawie<sup>281</sup>. Generał zmarł w listopadzie 1962 r., w Warszawie.

Dowództwo lotnictwa, złożone z płk. pil. Wacława Iwaszkiewicza i ppłk. pil. Mateusza Iżyckiego, wydzieliło 3 z 4 plutonów towarzyszących dowódcom 10 DP, Wołyńskiej BK oraz dowództwu

<sup>280</sup> K. Sosnkowski, op. cit., s. 52.

<sup>281</sup> W. Białkowski, *Rokossowski – na ile Polak?*, Warszawa 1994, s. 229-230.

GO „Piotrków”. Była to decyzja przemyślana, gdyż działania samolotów rozpoznawcze prowadzone przez plutony towarzyszące miały umożliwić poszczególnym sztabom lepsze rozeznanie w sytuacji walczących oddziałów.

Działania obu oficerów kierujących lotnictwem Armii „Łódź” mogą budzić spore wątpliwości. Iwaszkiewicz znacznie częściej od Iżyckiego decydował się na osobiste spotkania z podległymi sobie jednostkami, utrzymywał z nimi kontakt także po ewakuacji sztabu armii do Warszawy. Zgoła inaczej postępował Iżycki, który przez cały okres kampanii, jako szef sztabu płk. Iwaszkiewicza pozostawał w bliskich kontaktach z generałem Rómmlm, niejednokrotnie przekazując mu niesprawdzone lub zgoła fałszywe informacje na temat „zniszczenia” lub „rozbitcia” lotnictwa armii. Dobrym przykładem potwierdzającym to stwierdzenie jest pozostawiony przez gen. Rómmla opis spotkania z Iżyckim, które miało miejsce wieczorem 5 września 1939 r.:

*Kiedy odprawiłem niefortunnego dowódcę [chodzi o dowódcę 28 DP], przyszedł do mnie dowódca lotnictwa armii „Łódź” płk Iżycki z meldunkiem, że lotnictwo armii przestało istnieć. Pozostały tylko 4 samoloty. Dopóki mieliśmy swoich myśliwców, Niemcy latali bardzo ostrożnie. Po wykruszeniu się lotnictwa nieprzyjaciel zjawiał się wszędzie i bombardował wszystkie możliwe cele.*

*Tu muszę z całym uznaniem wyrazić swój podziw i wdzięczność dla naszych lotników, którzy ofiarnie i po bohatersku spełnili do końca swój obowiązek w tak ciężkich warunkach. Byli postrachem dla Niemców. Płk Iżycki poinformował mnie, że Naczelne Dowództwo wycofało resztki lotnictwa, ogolającą zupełnie walczące wojsko<sup>282</sup>.*

Jak widać, generał Rómml był regularnie wprowadzany w błąd, gdyż w dniu 5 września gotowość operacyjną zachowały praktycznie wszystkie eskadry lotnictwa armijnego, których stan liczebny znacznie przekraczał wspomniane 4 samoloty. Kim był człowiek, który tak skutecznie wprowadzał w błąd generała Rómmla?

Ówczesny ppłk. pil. Iżycki de Notto, urodził się 22 lutego 1898 r. w Odessie. W 1916 r., rozpoczął studia na Akademii Rolniczej w Moskwie i w tym samym roku został powołany do służby w armii rosyjskiej. Podczas I Wojny Światowej walczył w szeregach 12 Achtyrskiego Pułku Huzarów, po czym otrzymał przydział do Szkoły Junkrów Kawalerii w Elisawetgradzie. Niestety nauka w szkole została dość brutalnie przerwana przez bolszewików, a Iżycki we wrześniu 1917 r. trafił do Pułku Kirasjerów Gwardii, na początku stycznia 1918 r. przeszedł do 7 Pułku Ułanów III Korpusu Polskiego w Rosji. W listopadzie 1918 r. Iżycki wstąpił do Legii Akademickiej w Warszawie, a następnie do Szwadronu Jazdy Wojewódzkiej Warszawskiej Odsieczy

---

<sup>282</sup> J. Rómml, op. cit., s. 128.

Lwowa. Podczas wojny z Ukraińcami odznaczył się w walkach o Lwów. Otrzymał wówczas Order Virtuti Militari V klasy. Następnie skierowano go do 12 Pułku Ułanów Podolskich, w którego szeregach walczył na frontach wojny polsko – bolszewickiej. Po zakończeniu wojny doszkalał się w Wyższej Szkole Wojennej w Warszawie, następnie zaś został skierowany do Biura Ścisłej Rady Wojennej, skąd przeniesiono go do lotnictwa na stanowisko dowódcy 12 Eskadry Lotniczej. Następnie mianowano go attaché wojskowym w Turcji, a od sierpnia 1929 r. do stycznia 1930 dowódcą 22 Eskadry Liniowej w Krakowie. Z Krakowa przeniesiono go do sztabu Dowództwa 2 Grupy Aeronautycznej w Poznaniu, a potem mianowano dowódcą 31 Eskadry Liniowej wchodzącej w skład poznańskiego 3 Pułku Lotniczego. Na krótko przed wybuchem wojny Iżycki został zastępcą dowódcy poznańskiego pułku.

Podczas wojny obronnej był szefem sztabu dowódcy lotnictwa Armii „Łódź” płk. pil. Iwaszkiewicza, a następnie objął stanowisko dowódcy lotnictwa i obrony przeciwlotniczej Armii „Warszawa” utworzonej przez gen. Rómmla po dotarciu do Warszawy. Z oblężonej stolicy Iżyckiego zabrał na pokładzie samolotu myśliwskiego PZL P.11a, mjr. pil. Eugeniusz Wyrwicki, co pozwoliło mu na przedostanie się przez Węgry do Francji. Na zachodzie Iżycki objął stanowisko szefa Oddziału III Operacyjnego Dowództwa Lotnictwa, a po klęsce Francji kierował ewakuacją lotników do Wielkiej Brytanii. W lipcu 1940 r., przez Casablancę dostał się do Gibraltaru. Następnie przez dwa lata kierował Polskim Oddziałem Transportowym w Afryce, a w latach 1942-1943 zajmował stanowisko delegata Polskich Sił Powietrznych na Bliskim Wschodzie. We wrześniu 1943 r., został Inspektorem Polskich Sił Powietrznych – na stanowisku tym utrzymał się aż do 1948 r., gdy został zdemobilizowany.

Po wojnie pozostał na emigracji jako obywatel brytyjski – wówczas dodał sobie drugi człon nazwiska (de Notto). Zmarł w lutym 1952 r., w Lyonie <sup>283</sup>. Pomimo swoich niewątpliwych zasług dla polskiego lotnictwa, Iżycki nie do końca poradził sobie jako szef sztabu płk. Iwaszkiewicza. Przełożony Iżyckiego urodził się 14 marca 1893 r., w Kownie i również miał za sobą dość długi epizod służby w armii carskiej. W przeciwieństwie do Iżyckiego, Iwaszkiewicz zamierzał początkowo zostać marynarzem – w tym celu ukończył nawet szkołę działającą przy Morskim Korpusie Kadetów w Petersburgu. Po jej ukończeniu odbył kilka rejsów na pokładach okrętów liniowych „Joanna Złotust” oraz „Caryca Marija”. W drugiej połowie 1916 r., Iwaszkiewicz przeszedł przeszkolenie w Szkole Pilotów Morskich w Petersburgu, a

---

<sup>283</sup> G. Śliżewski, G. Sojda, *Cyrk Skalskiego. Przyczynek do monografii*, Sandomierz 2009, s. 292-295.

następnie został skierowany na dalsze doksztalcenie do Szkoły Pilotów w Sewastopolu, gdzie trafił jako podporucznik. W kolejnych miesiącach trafił do 13 Myśliwskiego Oddziału Lotniczego walczącego na froncie rumuńskim.

Iwaszkiewicz wstąpił do polskiego lotnictwa wojskowego w lutym 1919 r., jako członek misji Wojska Polskiego gen. Gustawa Ostapowicza w Odessie. Szybko odesłano go do kraju, gdzie jako kapitan trafił do 4 Eskadry Wywiadowczej. Od września 1919 do kwietnia 1920 r. był dowódcą tej eskadry, a następnie przeniesiono go do 14 EW, skąd trafił do 12 Eskadry. Między czerwcem a lipcem 1920 r. zajmował także stanowisko szefa lotnictwa 4 Armii, dowodził także VII Dywizjonem Lotniczym, by następnie powrócić do 12 Eskadry. Po buncie generała Żeligowskiego, w wyniku którego na krótko powstała marionetkowa Litwa Środkowa, wchodził w skład lotnictwa tego pseudo państwa. Następnie Iwaszkiewicza skierowano na Pomorze, do Morskiego Dywizjonu Lotniczego, gdzie przejął dowodzenie po kpt. pil. Wiktorynie Kaczyńskim, który nie cieszył się zbyt dużym zaufaniem ze strony przełożonych.

Kolejnym przydziałem służbowym Iwaszkiewicza był 2 Pułk Lotniczy w Krakowie, gdzie lotnik trafił na przełomie 1922 i 1923 r. Następnie skierowano go do Oficerskiej Szkoły Obserwatorów Lotniczych w Toruniu, gdzie przebywał do sierpnia 1923, kiedy to trafił do Centralnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie, skąd po kilku miesiącach przeniesiono go do Oddziału IV Sztabu Generalnego. W latach 1924-1926 przebywał na stażu we Francji, który trwał do lutego 1926 r., gdy powierzono mu stanowisko dowódcy I Dywizjonu w warszawskim 1 Pułku Lotniczym. Dwa lata później został zastępca dowódcy 6 Pułku we Lwowie, a następnie w 1930 r. jako podpułkownik został odesłany do Wilna na stanowisko dowódcy pułku, które sprawował przez 6 lat. W 1936 trafił do Centrum Wyszukolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, którego komendantem pozostawał do listopada 1938 r. gdy przejął dowodzenie nad Grupą Szkół Lotniczych. Stanowisko to zajmował aż do czerwca 1939 r.

Po kampanii wrześniowej przedostał się do Francji, gdzie mianowano go komendantem Centrum Wyszukolenia Lotnictwa Lyon – Bron. Po upadku Francji ewakuował się do Glasgow, gdzie pełnił funkcję I zastępcy Inspektora Sił Powietrznych. Od 1942 r. pełnił funkcję komendanta Szkoły Pilotażu w Newton <sup>284</sup>. Po wojnie pozostał na emigracji, zmarł w lutym 1963 r.

---

<sup>284</sup> M. Niestrawski, *Iwaszkiewicz Waclaw*, [dostęp 27 XII 2018] <https://www.infolotnicze.pl/2013/06/28/waclaw-iwaszkiewicz/>; S. Nowosad, *Iwaszkiewicz Waclaw plk. pil.*, [dostęp 27 XII 2018] [http://bequickorbdead.com/article\\_detail/virtuti\\_militari-pilots-iwaszkiewicz-waclaw-plk-pil/](http://bequickorbdead.com/article_detail/virtuti_militari-pilots-iwaszkiewicz-waclaw-plk-pil/).

Jak widać kadra dowódcza Armii „Łódź” przynajmniej jeśli chodzi o najważniejszych oficerów odpowiedzialnych za działania jej sił lądowych i lotniczych, była obsadzona oficerami z armii carskiej. Pomimo tego trudno powiedzieć by współpraca w sztabie układała się dobrze. Wprawdzie generał Rómmel starał się zachowywać pozory i przedstawić swoich podwładnych w możliwie najlepszym świetle, jednakże w rzeczywistości część sztabu po prostu nie przygotowała się należycie do powierzonych im zadań, co jak zobaczymy w dalszych częściach niniejszego opracowania, miało spory wpływ na działania poszczególnych jednostek wchodzących w jej skład.

### **Sily nieprzyjaciela**

Przeciwko jednostkom Armii „Łódź” od pierwszego dnia wojny aktywnie działały siły wchodzące w skład 10 i 8 Armii niemieckiej. Obie jednostki były podporządkowane Grupie Armii „Południe” dowodzonej przez feldmarszałka Gerda von Rundstedta, którego aktywnie wspierał jego szef sztabu gen. Erich von Manstein.

Byli to doświadczeni oficerowie, którzy podczas II Wojny Światowej zasłynęli jako jedni z najlepszych niemieckich dowódców. Ich gwiazda szczególnie jasno rozbłysła podczas wojny z ZSRR, gdy ich działania niejednokrotnie przyczyniły się wyprowadzenia wojsk niemieckich z kotłów tworzonych przez Armię Czerwoną, w wyniku błędnych decyzji podejmowanych przez próbującego dowodzić kampanią na wschodzie ze swoich kwater polowych, położonych tysiące kilometrów od linii frontu, Hitlera.

We wrześniu 1939 r. dowódcą 8 armii niemieckiej był gen. Johannes Blaskowitz, urodzony 10 lipca 1883 r. w Paterswalde (obecnie Balszaja Polana) w Prusach Wschodnich, niedaleko dzisiejszego Znamienska (niem. Wehlau, pol. Welawa). W okresie dwudziestolecia międzywojennego Blaskowitz był oficerem Reichswery, a następnie „odrodzonego” Wehrmachtu. Po wojnie został oskarżony o dokonywanie zbrodni wojennych – min., na terenie Wielkopolski <sup>285</sup>. Niestety, nie stanął przed sądem, gdyż w dniu 5 lutego podczas procesu zginął śmiercią samobójczą.

W chwili wybuchu wojny generałowi podległy dwa korpusy armijne złożone z 4 dywizji piechoty, dwóch jednostek straży granicznej i zmotoryzowanego pułku SS „Adolf Hitler”. Pierwszym korpusem przydzielony Blaskowitzowi był X Korpus dowodzony przez gen. Wilhelma Ulexa. Jednostka ta składała się z 24 i 30 Dywizji Piechoty, które poniosły ciężkie straty podczas stoczonej w dniach 9-22 września bitwy nad Bzurą. Ważną częścią składową 8 armii był także XIII Korpus

---

<sup>285</sup> *Zbrodnie Wehrmachtu w Wielkopolsce w okresie zarządu wojskowego (1 września-25 października 1939)*, Kalisz 1986, s. 12-16.



Armijny dowodzony przez gen. Maximiliana von Weichsa, któremu podlegały 10 i 17 Dywizja Piechoty oraz pułk zmotoryzowany SS Leibstandarte Adolf Hitler (LSSAH), który w kolejnych latach został rozbudowany do rangi brygady, a następnie dywizji grenadierów pancernych. Podczas kampanii wrześniowej SS-mani słynnego Seppa Dietricha nie spisywali się jednak zbyt dobrze. LSSAH zajmował pozycje na prawym skrzydle 8 Armii, na styku z 10 Armią. Zadanie SS-manów polegało na uchwyceniu przyczółków na rzekach Proсна i Warta. Wprawdzie dzięki wykorzystaniu elementu zaskoczenia Niemcom udało się przekroczyć Prosnę, ale już podczas walk o przyczółek na Warcie nie poszło im tak łatwo, a ataki oddziału SS załamały się w ogniu polskiej obrony i to pomimo wsparcia ataków ogniem ciężkiej artylerii niemieckiej<sup>286</sup>. Niezbyt dobrze poszło SS-manom z LSSAH także po przerwaniu polskiego frontu, gdy jednostka toczyła walki w rejonie Pabianic i została podporządkowana dowództwu XVI Korpusu Pancernego wchodzącego w skład 10 Armii. W nocy z 9 na 10 września część pułku stoczyła ciężkie walki z polskim 4 Pułkiem Piechoty, w pobliżu wsi Święcice. I tym razem SS-mani nie zdołali przełamać polskiego oporu; dopiero nadejście jednostek pancernych należących do 35 Pułku Pancernego 4 Dywizji Pancerniej oraz batalionu piechoty zmotoryzowanej z 33 Pułku uratowało LSSAH przed kompromitacją. Sukces okazał się jednak pozorny, gdyż następnego dnia oddziały polskie odrzuciły Niemców w kierunku Warszawy, a następnie pomaszerowały w kierunku Modlina.

Dalsze losy LSSAH są związane z bitwą nad Bzurą, podczas której pułk współpracował z 4 Dywizją Pancerną. W kolejnych dniach SS-mani stoczyli ciężkie walki z polskimi kawalerzystami należącymi do 7 Pułku Strzelców Konnych, którzy po raz kolejny zadali Niemcom ciężkie straty. Po zakończeniu bitwy pułk skierowano do rezerwy, a potem przesunięto na teren Protektoratu Czech i Moraw<sup>23</sup>.

Znacznie większym zagrożeniem dla polskiej obrony okazała się natomiast 10 Armia, gen. von Reichenau. W jej skład wchodziły 1 Dywizja Lekka, IV Korpus Armijny gen. Viktora von Schwedlera (złożony z 4 i 46 DP), XI Korpus Armijny gen. Wilhelma Rittera von Loeba (złożony z 18 i 19 DP), XIV Korpus Armijny (Zmotoryzowany) gen. Gustava Antona von Wietersheima (złożony z 13 i 29 Dywizji Piechoty Zmotoryzowanej), XV Korpus Armijny (Zmotoryzowany) gen. Hermana Hotha (złożony z 2 i 3 Dywizji Lekkiej) oraz XVI Korpus Armijny gen. Erchia Höpnera, któremu podlegały 2 dywizje pancerne (1 i 4 DPanc.) oraz 2 dywizje piechoty (14 i 31 DP).

---

<sup>286</sup> M. Bryja, J. Ledwoch, *Jednostki Waffen SS 1939-1945*, Warszawa 1996, s. 11. <sup>23</sup> Ibidem, s. 12.

Generałowie którzy działali w ramach 10 Armii stali się później jednymi z najważniejszych dowódców niemieckich wojsk pancernych. Np. gen. Hoth podczas walk w ZSRR odpowiadał za próbę przebicia się do oblężonego w Stalingradzie feldmarszałka Friedricha von Paulusa. Ponadto w składzie 10 Armii znajdowało się znacznie więcej jednostek pancernych. Oprócz dwóch dywizji, tego typu armia, dysponowała także 1, 2 i 3 Dywizjami Lekкими, które de facto były jednostkami pancernymi. Na przykład, w skład 1 Dywizji Lekkiej wchodziły 11 Pułk Pancerny oraz 65 Batalion Pancerny, na wyposażeniu których znajdowało się w sumie około dwustu pojazdów pancernych różnych typów.

Tab. 18 Wyposażenie 1 Dywizji Lekkiej w broń pancerną*					
Jednostka	PzKpfw 35(t)	PzKpfw II	PzKpfw IV	Czołgi dowodzenia na bazie PzKpfw 35(t)	Razem
11 Pułk Pancerny	75	45	27	6	153
65 Batalion Pancerny	37	20	14	2	73

\* Opracowanie własne na podstawie: T.L. Jentz, *Panzer Truppen: The Complete guide to the creation and combat employment of the Germany's Tank Force 1933-1942*, Atglen 1996, s. 69, 91, 104.

Wprawdzie pozostałe dywizje lekkie były wyposażone nieco słabiej w broń pancerną, ale nadal stanowiły one poważną siłę, z którą należało się liczyć. Jeśli chodzi o środki obrony przeciwpancernej to w przypadku Wojska Polskiego były one dość ograniczone. Wprawdzie niektóre jednostki otrzymały dostawy niezwykle udanych karabinów przeciwpancernych kb Ur wz.35, jednakże dostawy tej broni nie dotarły do wszystkich jednostek odpowiednio wcześniej. Oprócz tego Polacy dysponowali jeszcze działkami przeciwpancernymi Boforsa, w Polsce używanymi pod nazwą armatka 37 mm wz. 36, ale zdarzały się również przypadki gdy do walki z czołgami używano innych armat, które ustawiano do prowadzenia „ognia na wprost”.

Znacznie większe zagrożenie dla polskiego lotnictwa stanowiły jednak bierne środki obrony przeciwlotniczej. Ze względu na brak opancerzenia oraz niewielkie prędkości rozwijane przez samoloty obserwacyjne pozostające na wyposażeniu 63 i 66 Eskadry Obserwacyjnej, zagrożenie dla ich załóg stanowiła zarówno artyleria przeciwlotnicza jak i małowalibrowa broń maszynowa, która mogła zostać doraźnie wykorzystana do zwalczania celów powietrznych. Zarówno w 8 jak i 10 Armii niemieckiej nie brakowało podobnego sprzętu, co stanowiło poważne utrudnienie dla polskich załóg.

Dodatkowym problemem był fakt, „przyjacielskiego ognia”, na jaki byli narażeni polscy piloci. Wśród oddziałów lądowych już od pierwszego dnia wojny panowała swoista psychoza zagrożenia ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa. Krążyły nawet plotki, że Niemcy używają samolotów na których dla zmylenia własnej artylerii przeciwlotniczej wymalowano biało-czerwone szachownice. Niestety, polskie samoloty padały łupem polskich artylerzystów dość często – wynikało to z niewielkich prędkości rozwijanych przez polskie maszyny.

Duże znaczenie miały również działania lotnictwa niemieckiego. Sytuacja w rejonie Łodzi była pod tym względem dość złożona. Nad obszarem bronionym przez jednostki Armii „Łódź” działały bowiem zarówno oddziały Luftwaffe podporządkowane Luftflotte 1, jak i Luftflotte 4. Linia rozgraniczenia pomiędzy wymienionymi jednostkami przebiegała wzdłuż linii Wollstein (Wolsztyn) – Kosten (Kościan) – Pызdry – Kutno – Radzyń – Motoryta (Małorita 40 km na południowy wschód od Brześnia)<sup>287</sup>. Wymienione miasta leżały w pasie działania 1 Luftflotte. 4 Luftflotte działała natomiast na południe od tej linii. Największym zagrożeniem dla polskiego lotnictwa towarzyszącego obok nieprzyjacielskiej obrony przeciwlotniczej pozostawały samoloty myśliwskie.

Polskie załogi w przypadku ataku niemieckiego samolotu myśliwskiego, nie miały większych szans na ucieczkę, a tym bardziej na odparcie ataku przy pomocy własnego uzbrojenia pokładowego. Wprawdzie większość lotów, zwłaszcza tych wykonywanych w drugim lub trzecim dniu wojny, można określić mianem „krótkiego wypadu”, ale zdarzały się kilku godzinne loty w głąb nieprzyjacielskiego terytorium. Zadania tego typu wykonywała np. 56 Eskadra Obserwacyjna wchodząca w skład lotnictwa Armii „Karpaty”, której wrześniowe losy zostały dokładnie omówione<sup>288</sup>, przez jednego z wybitniejszych badaczy historii polskiego lotnictwa w okresie II Wojny Światowej. W tej sytuacji nie powinno dziwić, że większość samolotów znajdujących się na wyposażeniu eskadr obserwacyjnych zostało utraconych w wyniku ostrzału z ziemi, czy to w wykonaniu własnych, czy nieprzyjacielskich oddziałów.

**Tab. 19 Ilość grup i eskadr w poszczególnych flotach powietrznych podczas kampanii wrześniowej\***

<sup>287</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Cz.1 Jagdflieger*, s. 1.

<sup>288</sup> A. Olejko, *Wrześniowe eskadry-56 Eskadra Obserwacyjna w Wojnie Obronnej 1939 r.*, Piekary Śląskie 2008, s. 42-50; Idem, *Działania rozpoznawcze lotnictwa polskiego nad terytorium państwa słowackiego podczas kampanii wrześniowej 1939 roku w świetle archiwaliów obu walczących stron*, w: *Szkice z historii lotnictwa polskiego. Tom 2 Udział lotnictwa w walce o niepodległość na frontach II Wojny Światowej oraz wybrane aspekty funkcjonowania współczesnych sił powietrznych*, red. A. Radomski, K. Ogonowski, A. Olejko, Dęblin 2017, (dalej *Szkice...*), s. 13-26.

Flota powietrzna	Ilość grup bombowców	Ilość grup Stukasów	Ilość grup samolotów bliskiego wsparcia	Ilość grup Zerstörerów	Ilość eskadr myśliwskich	Ilość eskadr dalekiego rozpoznania
Luftflotte 1	10	4,5	0	3	18	3
Luftflotte 4	8	4	1	2	6	3

\* Opracowanie własne na podstawie M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Cz. 1 Jagdflieger*, s. 1.

Jeśli chodzi o samoloty, które mogły stanowić potencjalne zagrożenie dla załóg eskadr obserwacyjnych prowadzących działania na w pasie działania armii gen. Rómmla, to należałoby stwierdzić, że nawet nieprzeznaczone do tego celu samoloty bombowe i transportowe Ju-52, mogły w sprzyjających warunkach pokusić się o podjęcie próby zestrzelenia powolnych RWD-14b Czapla czy R.XIIID Lublin. Największym zagrożeniem dla załóg pozostawały jednak niemieckie myśliwce, głównie jednosilnikowe Bf 109, używane w tym czasie przez niemieckie lotnictwo w różnych wersjach (B,C,D i E). Na drugim miej-

scu znajdowały się dwusilnikowe myśliwce Bf 110, które były przypisane głów nie do eskortowania niemieckich wypraw bombowych i raczej nie powinny angażować się w starcia z polskimi samolotami obserwacyjnymi.

Na szczęście do starć pomiędzy załogami samolotów obserwacyjnych, a niemieckimi myśliwcami nie dochodziło zbyt często. Podczas walk w rejonie Łodzi, tylko raz niemieccy piloci zaatakowali Lublina z 66 Eskadry Obserwacyjnej. Szczęście sprzyjało jednak Polakom, którzy pomimo przewagi przeciwnika zdołali „ujść z życiem”, czego nie można powiedzieć o ich samolocie.

Szczególnie trudna sytuacja wystąpiła w momencie gdy państwo polskie zostało zdradziecko zaatakowane przez Związek Radziecki, którego siły zbrojne rankiem 17 września przekroczyły granicę. Podejmowanie walki z nowym agresorem, który przeciwko Polsce użył znacznych sił lotniczych, nie miało większego sensu i było przysłowiowym „gwoździem do trumny”. Również przypadku starć powietrznych z Armią Czerwoną, największym zagrożeniem dla samolotów obserwacyjnych był ogień broni maszynowej i działek przeciwlotniczych, które mogły skutecznie zagrozić samolotom typu RWD-14b Czapla i R.XIII Lublin.

Niestety, lwowskie eskadry obserwacyjne podczas kampanii wrześniowej poniosły straty także podczas lotów prowadzonych przeciwko Armii Czerwonej. Na szczęście lwowskim lotnikom udało się uniknąć spotkania z sowieckimi myśliwcami, które można śmiało uznać za sprzęt porównywalny pod względem osiągnięć z maszynami będącymi na wyposażeniu niemieckiej Luftwaffe.

## **Loty rozpoznawcze w wykonaniu innych jednostek lotnictwa armijnego**

Jak już wspomniano zasadniczym zadaniem eskadr towarzyszących było prowadzenie bliskiego rozpoznania pola walki i przekazywanie meldunków dowódcom Wielkich Jednostek. Nie oznacza to jednak, że podczas kampanii wrześniowej obowiązek wykonywania lotów łącznikowych i rozpoznawczych spadł tylko i wyłącznie na stworzone w ramach sierpniowej mobilizacji lotnictwa eskadry obserwacyjne. Podobnie zadanie w ramach lotnictwa armijnego miały wykonywać także eskadry rozpoznawcze, wyposażone głównie w samoloty PZL.23 Karaś, plutony łącznikowe oraz tworzone doraźnie jednostki. Dochodziło także do przypadków, gdy loty rozpoznawcze powierzano kluczom samolotów myśliwskich. W niektórych przypadkach, jednostkom wyposażonym w samoloty PZL P.7a i PZL P.11 powierzano

także zadania atakowania niemieckich celów naziemnych. Podobne próby wykorzystania samolotów myśliwskich należałoby dość dosadnie określić mianem poważnego marnotrawstwa, gdyż uzbrojone w karabiny maszynowe polskie myśliwce nie tylko nie były w stanie zadać poważnych strat nieprzyjacielskim kolumnom, a co gorsza podczas podobnych ataków ponosiły całkiem spore straty.

Należy natomiast podkreślić, iż Niemcom nie udało się zniszczyć żadnego polskiego samolotu bojowego „z zaskoczenia”, podczas przeprowadzonych w pierwszym dniu wojny nalotów na polskie lotniska i pokojowe siedziby pułków. Celem niemieckiej Luftwaffe stały się także zakłady przemysłowe i obiekty wykorzystywane w szkolnictwie lotniczym, bez względu na to, czy były to szkoły wojskowe czy cywilne <sup>289</sup>. Wszystkie eskadry wchodzące w skład polskiego lotnictwa wojskowego zostały przesunięte na lotniska polowe w dniu 31 sierpnia, a w niektórych przypadkach jeszcze wcześniej. Na lotniskach pułkowych znajdowały się więc głównie samoloty remontowane lub szkolne, które nie przedstawiały większej wartości bojowej.

Rankiem 1 września wszystkie eskadry lotnictwa Armii „Łódź” znajdowały się na docelowych lotniskach polowych, lub na lotnisku rozdzielczym Lublinek. Dowódca lotnictwa armijnego, płk. pil. Iwaszkiewicz oczekiwał jeszcze na przybycie mobilizowanego przez wileński 5 Pułk Lotniczy 10 Pluton Łącznikowy dowodzony przez ppor. pil. rez. Bohdana Arcta. Poza tym, w jego dyspozycji pozostawały: III/6 Dywizjon Myśliwski dowodzony przez mjr. pil. Stanisława Morawskiego, 32 Eskadra Rozpoznawcza z Poznania, dowodzona przez kpt. obs. Mieczysława Ryszkiewicza, oraz dwie eskadry obserwacyjne ze Lwowa.

Przygotowanie lądowisk i zabezpieczenie materiałowe przybywających do rejonu działania Armii „Łódź” jednostek lotniczych spadło na zastępcę dowódcy lotnictwa Armii „Łódź”, ppłk. pil. Iżyckiego, który jednak, jak zobaczymy to na przykładzie kolejnych dni wojny obronnej, nie do końca wywiązał się z powierzonego sobie zadania. Szczególnie dotkliwy okazał się brak dostaw materiałów pędnych, a także oderwanie eskadr wchodzących w skład Armii „Łódź” od bazy naprawczej jaką mogły zapewnić warsztaty pułków lotniczych lub istniejących na terenie kraju wytwórni lotniczych. Pewną rezerwę paliwa lotniczego mógł zapewnić tylko działający na lotnisku Lublinek Ośrodek Wojskowego Przysposobienia Lotniczego, który w okresie kampanii wrześniowej nie odegrał jednak większej roli. W tym miejscu konieczne jest drobne wyjaśnienie – niektóre nowsze opracowania

---

<sup>289</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Część 2. Kampflieger*, Gdynia 2005, s. 2.

sugerują, iż jeden z pilotów odbywających służbę we wspomnianym ośrodku wykonał lot łącznikowy pomiędzy sztabem Grupy Operacyjnej „Piotrków”, a sztabem Armii. Zadanie to wykonał plut. pil. rez. Żak, który zabrał na pokład swojej maszyny nieznanego pasażera ze sztabu armii. Podczas lotu maszyna została ostrzelana przez własną piechotę i stanęła w płomieniach, a następnie rozbiła się. Pilot został ranny i poparzony, natomiast pasażer zginął<sup>290</sup>.

Wydaje się, że część autorów zupełnie pomija wspomniany dokument i z uporem godnym lepszej sprawy zaznacza, że zadanie to wykonał st. sierż. pil. Stanisław Prymus Kuszlis-Grygołowicz, w czasie pokoju pilot 69 Eskadry Towarzyszącej, przydzielony do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, którego piloci mieli na krótko przed zestrzeleniem wspomnianego samolotu (opisywanego jako RWD-8), omyłkowo zaatakować i ostrzelać własne bombowce PZL.37b Łoś, udające się na lądowisko polowe w pobliżu Aleksandrowa Łódzkiego<sup>291</sup>. W literaturze przedmiotu istnieją jednak poważne rozbieżności jeśli chodzi o przebieg tych wypadków. Według autorów starszych opracowań do potyczki nie doszło:

*Nad kompleksem leśnym Pionki (wytwórnia uzbrojenia) czuwała polska artyleria przeciwlotnicza; nie żałowała ona amunicji własnemu lotnictwu. Niespodziewanie z kręgu wstającego słońca wyskoczyła dwójka „pezetelek” z biało-czerwoną szachownicą, pikując ostro ku kluczom „Łosi” Na szczęście nie doszło do bratobójczej walki. Myśliwcy w porę rozpoznali swoich i ostrym skrętem zawrócili do rejonu patrolowania<sup>292</sup>.*

Zgoła inaczej przedstawia te wypadki autor znacznie nowszego opracowania, który według którego piloci III/6 Dywizjonu ostrzelali polskie bombowce:

*Niestety zemściło się to bardzo szybko, jako że własne oddziały zestrzeliły wykonującego lot nieuzbrojonym RWD-8 starszego szeregowego pilota Prymusa Grygołowicza-Kusztelisa, lotnika będącego „na usługach” sztabu III/6 Dywizjonu. Doszło do tego pomiędzy Łaskiem i Zduńską Wolą, a lecący z meldunkiem pilot odniósł rany<sup>293</sup>.*

Można jedynie domniemywać, iż wspomniany zapis jest pewną mutacją informacji zawartej w wydanej na początku lat 90., pracy wybitnego historyka lotnictwa, Jerzego Pawlaka<sup>294</sup>. Niestety autor

---

<sup>290</sup> Instytut Polski i Muzeum Sikorskiego (dalej IPMS), sygn. LOT.A.II/30, k. 6.

<sup>291</sup> J. Pawlak, W. Nowakowski, *Brygada Bombowa kurs bojowy!*, Warszawa 1983, s. 70-71.

<sup>292</sup> Ibidem, s. 71.

<sup>293</sup> P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918-1945*, Warszawa 2016, s. 83.

<sup>294</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa 1991, s. 145,

znacznie nowszej, skądinąd niezwykle ważnej i udanej, pracy poświęconej bitwom polskiego lotnictwa, nie podaje skąd pochodzi ta informacja, która wydaje się dość mocno przebudowaną opowieścią o zestrzeleniu samolotu pilotowanego przez Żaka. Co na to wskazuje? Po pierwsze niewielka różnica w dacie zawartej w opisie Piotra Sikory i meldunku płk. pil. Iwaszkiewicza, po drugie fakt iż na stanie III/6 Dywizjonu podczas jego pobytu pod Łodzią znajdowało się co najmniej kilka samolotów RWD-8, które jak można domniemywać pochodziły z przejętych zapasów łódzkiego ośrodka lotniczego. Ponadto sam Kuszlis-Grygułowicz podaje, że został ranny dopiero 12 września w okolicach Rawy-Ruskiej<sup>295</sup>. Dość zastanawiające wydaje się również wykorzystanie samolotu łącznikowego w rejonie Łask – Żduńska Wola, gdzie przebywało co najmniej kilka polskich jednostek wojskowych, w tym wylądowujące się dywizje piechoty, i zasadzek wystawionych przez dowódcę III/6 Dywizjonu. Posyłanie w ten rejon samolotu łącznikowego nie miało większego sensu, również z tego względu, że majątek Widzew – Ksawerów w którym kwaterowało dowództwo Dywizjonu oraz jego większa część personelu, położony jest w niedalekiej odległości od wspomnianego rejonu.

Próby wykonywania lotów łącznikowych podejmowano również w 10 Plutonie Łącznikowym, jednakże działalność tej jednostki była od samego początku bardzo utrudniona. Już podczas jej mobilizowania niemieckie lotnictwo skutecznie zbombardowało bazę 5 Pułku w Wilnie. Na skutek nalotu zniszczeniu uległy 3 samoloty RWD-8, które powinny posłużyć za podstawę wyposażenia dla plutonu. Szczęśliwie, zdołano zorganizować kolejne samoloty dla ppor. pil. rez. Arcta i jego dwóch podwładnych: kpr. pil. Henryka Dukalskiego i kpr. pil. Alfonsa Knapika<sup>296</sup>.

Działania plutonu w pierwszym i drugim dniu wojny ograniczyły się do prób dotarcia do Łodzi, gdzie rzut powietrzny jednostki dotarł dopiero 3 września. Po drodze, pod Koluszkami zestrzelony został samolot pilotowany przez kpr. pil. Dukalskiego, co skutecznie osłabiło jednostkę. Według części opracowań w dniach 4-6 września piloci plutonu wykonali kilka lotów łącznikowych<sup>297</sup>, czego jednak nie potwierdza relacja dowódcy jednostki, który twierdzi, że lot do Warszawy wykonał tylko kpr. pil. Knapik. On sam również miał dostarczyć oficera ze sztabu armii do stolicy, ale ten stracił ochotę do

---

<sup>295</sup> Wojskowe Biuro Historyczne, Centralne Archiwum Wojskowe (dalej WBH, CAW), sygn. II.56.5903, k. 4.

<sup>296</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, Warszawa 1991, s. 440.

<sup>297</sup> *Ibidem*, s. 441.



udziału w eskapadzie, gdy zapoznał się z danymi taktyczno-technicznymi samolotu RWD-8.

*W jednej z przerw pomiędzy przelotami nieprzyjacielskich samolotów zjawiał się u mnie wygalantowany oficer piechoty i oznajmił, iż trzymana przez niego w ręce nowiutka teczka ze świńskiej skóry zawiera arcyważne dokumenty, które jak najszybciej winny znaleźć się w dowództwie w Warszawie. Po sprawdzeniu w sztabie tożsamości oficera zaproponowałem, iż przewiozę go samolotem na Okęcie, bo przecież władze do tego celu przeznaczono mój pluton. Oficer podejrzliwie przypatrzył się „Erwudziakowi”, mocno się speszył, gdy dowiedział się o braku broni pokładowej, jeszcze bardziej się speszył na wiadomość o prędkości mego Pegaza, gdy zaś napomknąłem, że poprzedniego dnia jeden z mych podoficerów został zestrzelony przez polską artylerię na trasie Warszawa – Lublinek, oficer zakręcił się, bąknął coś o konieczności powrotu na chwilę do sztabu, odjechał swym autem i... więcej go w życiu nie spotkałem* <sup>298</sup>.

Próby oceny aktywności plutonu dość skutecznie uniknął natomiast płk. Iwaszkiewicz, który stwierdził jedynie iż brak danych nie pozwala mu na wydanie żadnego sądu dotyczącego działalności jednostki, która w trakcie działań bojowych utraciła dwa samoloty RWD-8, w tym jeden pilotowany przez ppor. pil. rez. Arcta <sup>299</sup>. Niestety, w tym miejscu dowódca lotnictwa armijnego popełnił drobny błąd, gdyż samolot pilotowany przez Arcta, w dniu 6 września szczęśliwie dotarł do Warszawy. Po drodze natomiast zaginęła maszyna pilotowana przez kpr. pil. Knapika. Sam pluton przestał istnieć w dniu 6 września, gdy generał Rómmel bez poinformowania podległych sobie jednostek opuścił Łódź i wyruszył do Warszawy. Tego dnia Arct podjął próbę zameldowania się w sztabie armii, znajdującym się na Julianowie, ale gdy dotarł na miejsce zastał jedynie kilku wartowników, którzy nie byli w stanie udzielić mu żadnych informacji na temat nowej lokalizacji sztabu. W tej sytuacji lotnik powrócił na Lublinek i wraz z kpr. pil. Knapikiem opuścił Łódź na pokładzie swojego samolotu. Z relacji ppor. rez. pil. Arcta wynika, iż w czasie ewakuacji na łódzkie lotnisko wkraczali już Niemcy, co wydaje się dość kontrowersyjne choć możliwe.

Po opuszczeniu Łodzi i utracie kontaktu z kpr. pil. Knapikiem 10 Pluton Łącznikowy przestał istnieć – personel naziemny został włączony rozkazem płk. pil. Iwaszkiewicza do 55 Samodzielnej Eskadry Bombowej <sup>300</sup>, a dowódca plutonu wraz z samolotem znalazł się w dyspozycji Kwatery Głównej Naczelnego Wodza, na rzecz której

<sup>298</sup> B. Arct, *Alarm w St. Omer. Opowieści lotnicze*, Warszawa 1971, s. 29-30.

<sup>299</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II/30, k. 6.

<sup>300</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 441.

wykonywał loty łącznikowe do dnia 10 września, gdy został zestrzelony w rejonie Białej Podlaskiej.

Ostatnią jednostką, wchodzącą w skład lotnictwa armii „Łódź”, której zasadniczym zadaniem było prowadzenie lotów rozpoznawczych była 32 Eskadra Rozpoznawcza, skierowana do Łodzi z 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. Według pierwotnych planów do Łodzi miała trafić także 31 Eskadra Liniowa (po mobilizacji Rozpoznawcza), którą ostatecznie przydzielono dowódcy Armii „Karpaty”. Jednostka ta była wyposażona w lekkie samoloty bombowe PZL.23 Karaś, i operowała z lądowiska w Sokolnikach (obecnie Sokolniki – Parcela) niedaleko Ozorkowa. Działalność na rzecz dowództwa Armii „Łódź” jednostka prowadziła aż do dnia 6 września, a dokładny przebieg lotów eskadry został omówiony w kilku publikacjach <sup>301</sup>.

W przypadku 32 ER warto jedynie nadmienić, iż eskadra ta utraciła sporą część samolotów nie podczas lotów rozpoznawczych prowadzonych na korzyść dowódcy Armii „Łódź”, a w trakcie walk powietrznych, do których doszło podczas przerzucania samolotów z jednego lądowiska na drugie. Najlepszym przykładem jest starcie powietrzne, które miało miejsce w dniu 5 września nieopodal Skotnik, skąd w godzinach porannych wystartowały trzy samoloty z załogami w składzie: ppor. obs. Jan Bruski, kpr. pil. Henryk Rejak, kpr. strz. Hadyniak, por. obs. Edward Maliszewski, kpr. pil. Tadeusz Westfal, kpr. strz. Nitzke, pchor. obs. Juliusz Józef Szabuniewicz, pchor. pil. Stanisław Macisz i kpr. strz. Henryk Głębocki <sup>302</sup>. Według części świadków, polskie samoloty miały wyruszyć na bombardowanie niemieckich celów naziemnych, choć bardziej prawdopodobne wydaje się, że ich celem było po prostu przelecenie na lotnisko docelowe w Sokolnikach.

Krótko po starcie Polacy zostali zaatakowani przez siódemkę niemieckich Messerschmittów Bf 109. Podczas walki Niemcy zdołali zestrzelić dwa polskie samoloty. Pierwsza maszyna spadła w rejonie Paręczewa, druga lądowała awaryjnie w pobliżu Piaskowic. Trzeci samolot, pilotowany przez pchor. pil. Marcisza zdołał najprawdopodobniej wylądować w Sokolnikach, ale ze względu na poważne uszkodzenia maszyna nie nadawała się do lotu i wymagała przeprowadzenia poważnych napraw <sup>303</sup>. Równie poważnym

---

<sup>301</sup> Ibidem, s. 282-291; P. Rapiński, *32 Eskadra Rozpoznawcza i jej udział w kampanii wrześniowej*, w: *Szkice...*, s. 39-51.

<sup>302</sup> List Stanisława Frączaka do Jerzego Pawłaka, z dn. 6 VII 1975 r., zbiory Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź” w Walichnowach, s. 2.

<sup>303</sup> Możliwe, że odpowiedzialny za utrzymanie maszyn 32 ER w stanie lotnym ppor. techn. Teodor Dachowski, podjął wówczas próbę wyremontowania jeszcze jednej maszyny poważnie

zagrożeniem dla załóg prowadzących rozpoznanie i tym razem okazała się niemiecka obrona przeciwlotnicza, która zapisała na swoje konto min., samolot pilotowany przez kpr. pil. Edwarda Kościelnego, zestrzelonego w pobliżu miejscowości Walichnowy <sup>304</sup>.

Kolejną ważną kwestią, na którą należy zwrócić uwagę jest fakt, iż załogi 32 ER, podczas lotów często, wbrew rozkazom przełożonych, zabierały bomby. Niestety ustalenie czy były to bomby dostarczone na miejsce wraz z rzutem kołowy 32 ER, czy przejęte ze stworzonego na miejscu magazynu, lądowisko w Sokolnikach było przewidziane jako baza dla samolotów francuskich biorących udział w bombardowania na terenie Niemiec, jest obecnie niemożliwe.

Dowódca lotnictwa armijnego w swoim sprawozdaniu z działalności bardzo wysoko ocenił działania 32 ER:

*32 esk. liniowa w pełnym sztabowym składzie i wyposażeniu stanęła na lotnisku Sokolniki /25 km na północ od Łodzi/, gdzie pozostawała przez cały czas, nie będąc wykrytą przez nieprzyjaciela, dzięki dobremu maskowaniu i małym wymiarom i konfiguracji lotniska. Mając za zadanie rozpoznanie na korzyść Dowódcy Armii, eskadra wykonała około 20 lotów bojowych w ciągu 5 dni osiągając doskonałe wyniki, wykazując wielkie poświęcenie i odwagę lecz i ponosząc poważne straty i uszkodzenia samolotów przez kule <sup>305</sup>.*

Podsumowując wysiłek innych jednostek lotniczych prowadzących loty rozpoznawcze na korzyść dowództwa poszczególnych Wielkich Jednostek, lub sztabu Armii „Łódź” i związanej z nim Grupy Operacyjnej, należy nadmienić, iż poza 32 ER, działania te miały charakter dorywczy i były prowadzone przez jednostki, których sprzęt nie przedstawiał większej wartości bojowej. Pod wieloma względami powierzanie pilotom podobnych zadań nie miało większego sensu i narażało ich na niepotrzebne niebezpieczeństwo – np., lot wykonany w dniu 2 września przez plut. pil. rez. Żaka, można było powierzyć jednej z załóg należących do II/63 Plutonu, który w tym czasie pozostawał w odwodzie dowódcy lotnictwa armijnego <sup>306</sup>, względnie jednej z załóg przydzielonych do dowództwa Grupy Operacyjnej „Piotrków”. Zamiast tego niepotrzebnie utracono samolot łącznikowy, który mógł posłużyć do ważniejszych zadań – w ostateczności można było podjąć próbę

---

uszkodzonej podczas jednego z wcześniejszych zadań bojowych. Nie ulega natomiast wątpliwości, że jeszcze tego samego dnia, Dachowski udał się do Warszawy na samolocie RWD-8, którym dostarczył do Sokolnik znaczną ilość części zapasowych. Choć podobny zapis może wydawać się nierealny; Dachowski twierdzi, że „drogą lotniczą” dostarczył do Sokolnik min., płat i „lewe podwozie” do samolotu PZL.23 Karaś. IPMS, sygn. LOT.A.II.30/1-12.

<sup>304</sup> P. Rapiński, op. cit., s. 43-45.

<sup>305</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II/30, k. 2.

<sup>306</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 413.

nawiązania łączności za pośrednic twem gońca na motocyklu lub połączenia telefonicznego, gdyż gen. Thommé nie otrzymał do swojej dyspozycji radiostacji.

Warto również odnotować, że dowódca lotnictwa nie do końca wykorzystał potencjał drzemiący w 32 ER, której samoloty mogły wykonywać uderzenia bombowe na niemieckie kolumny pancerne zagrażające poszczególnym jednostkom piechoty i kawalerii pozostającym w dyspozycji dowódcy armii. Niestety, wypadki, gdy w powietrzu znajdowała się więcej niż jedna załoga z 32 ER, były dość rzadkie. Jest to tym dziwniejsze, że aż do końca działań eskadra zachowała co najmniej kilka samolotów. W momencie ewakuacji z rejonu Łodzi, na wyposażeniu eskadry wciąż znajdowały się cztery sprawne Karasie <sup>307</sup>.

### 63 Eskadra Obserwacyjna w boju wrześniowym

Opisana w poprzednim rozdziale sierpniowa mobilizacja eskadry od początku napotkała na spore trudności. Po pierwsze, zdaniem znacznej części członków kadry oficerskiej, do jej przeprowadzenia wyznaczono niewłaściwych ludzi, którzy w momencie ogłoszenia mobilizacji brali udział w szkole ognia, w pobliżu Brześcia Litewskiego <sup>308</sup>. Odpowiedzialny za dotarcie z rzutem kołowym eskadry do Łodzi por. obs. Antoni Barański stwierdzał wprost, że największym problemem było wyznaczenie ludzi nieorientowanych w sytuacji panującej w pułku:

*Wyznaczenie ludzi nieorientowanych do mobilizowania. Wyznaczono mnie nie biorąc pod uwagę, że w pułku prawie nie byłem, gdyż cały czas przebywałem na szkole ognia w Brześciu i na manewrach, tak że prawie nie znałem rejonu pułku i nie orientowałem się, gdzie są jakie magazyny ani kto z oficerów zarządza jakim działem <sup>309</sup>.*

Bałagan tylko powiększył się gdy na miejsce przybyli rezerwiści, dla których wkrótce zabrakło broni i umundurowania. Niestety, nie był to koniec problemów na jakie napotkali mobilizujący się żołnierze 63 Eskadry.

*Etat plutonu przewidywał stan ludzi o około 20-tu więcej niż było przygotowanego materiału, okazało się, że brak około 20 kompletów, o które trzeba było starać się osobno i znosić po jednej parze butów, czy*

---

<sup>307</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.30/1-13.

<sup>308</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k.1.

<sup>309</sup> Ibidem.

*po jednym pasku, co przeciągnęło mobilizację plutonu o około 6 godzin*<sup>310</sup>.

Niestety, problemy z umundurowaniem nie zostały rozwiązane we Lwowie, w związku z czym część personelu wyruszyła do Łodzi z niekompletnymi sortami mundurowymi, których nie zdołano uzupełnić także po dotarciu na miejsce<sup>311</sup>. Więcej na temat stanu umundurowania eskadry napisał jej kancelista:

*Umundurowanie zle – większość szeregowych w mundurach podartych, powycieranych, bielizna stara – niedobrana, przeważnie obdarta i za mała, trzewiki przeniszczone – podarte, około 10-ciu nie otrzymało niezbędników, 4-ch nie otrzymało plecaków, cały swój ekwipunek zawijali w koc i chodzili z „tłumakami” za oddziałem*<sup>312</sup>.

Co szczególnie zastanawiające podczas załadunku na wagony kolejowe, mimo, że nadal brakowało odpowiedniej bielizny i mundurów, zwłaszcza dla szeregowych, to w bagażu jaki zabrała eskadra na wojnę znalazły się dwie skrzynie z zimowymi butami filcowymi i zimowymi kaftanami<sup>313</sup>.

Wydaje się, że jedynym jaśniejszym punktem przy okazji mobilizacji było pojawienie się oficera rezerwy, który wprawdzie nie orientował się w położeniu magazynów mobilizacyjnych lepiej od por. obs. Barańskiego, ale przynajmniej dzięki swojemu cywilnemu wykształceniu technicznemu był w stanie doprowadzić do stanu używalności część sprzętu przeznaczonego dla jednostki<sup>314</sup>. Załadunek całego bagażu eskadry trwał dość sprawnie, a jej dobytek zajął 2 wagony ciężarowe, 8 lor – platform oraz 1 wagon ciężarowy. Oficerowie i podoficerowie zostali załadowani do 2 wagonów II klasy podczas gdy szeregowcy musieli pomieścić się w wagonach towarowych. Eskadra opuściła bocznice kolejową przy pułku o 10.00, ale kolejne dwie godziny transport stał na ślepych torze koło mostu „Lewandówka”. Wreszcie o 12.00 pociąg opuścił Lwów i ruszył trasą przebiegającą przez stacje: Zimna Woda – Przemyśl – Jarosław – Skarżysko Kamienna – Końskie – Tomaszów Mazowiecki, do stacji końcowej Sołotwiny w pobliżu Kuluszek<sup>315</sup>.

27 sierpnia 1939 r. rzut kołowy eskadry dotarł drogą kolejową do stacji Sołotwiny położonej ok. 30 km na wschód od Łodzi i przystąpił do rozładunku. Niestety, ze względu na niewielkie rozmiary rampy

<sup>310</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k.2.

<sup>311</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 3.

<sup>312</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 2.

<sup>313</sup> Ibidem.

<sup>314</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k. 2.

<sup>315</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f, k. 2.

rozładunkowej, które pozwalały na jednoczesną obsługę 3-4 wagonów prace przeciągały się, tak iż dopiero około południa rzut kołowy był w stanie opuścić stację kolejową i bocznymi drogami ruszył w stronę lotniska Lublinek. Por. obs. Barański wskazuje na także na inne przyczyny przeciągnięcia się procesu rozładunku:

*Po wyładowaniu na stacji Słotwiny pod Koluszkami okazało się, że 4-y samochody nie mogą ruszyć bo miały w gaźnikach pełno piasku, co spowodowało, że transport stał w rejonie stacji przez 2 godziny.*

*Trzydzieści kilometrów do Lublina jechał rzut kołowy 5 godzin ponieważ co chwila któryś z samochodów stawał z tego samego powodu co wyżej. Na Lublinek przybyłem holując dwa samochody: 1-den ze spaloną cewką, drugi z powodu błędów instalacji wyładował akumulator w ciągu ½ godziny jazdy.*

*Samochody nie miały żadnych części zapasowych nawet takich do dętek* <sup>316</sup>.

Na czele kolumny poruszał się por. obs. Barański, jadący samochodem marki Mercedes <sup>317</sup>. Kolumna rzutu kołowego 63 ET składała się z 9 samochodów ciężarowych (5 Ursusów i 4 Fiaty), 2 ciągników gąsienicowych, 3 samochodów osobowych marki Mercedes, 2 motocykli CWS z przyczepkami, samochodu radiowego marki Fiat, na którym zainstalowano stację radiową, oraz 8 przyczepek dwukołowych służących do przewozu zapasu paliwa. Kolumnę otwierał i zamykał oficer jadący osobowym Mercedesem <sup>318</sup>. Już wkrótce okazało się, że łódzkie drogi nie są zbyt łaskawe dla lwowskich lotników, którzy po przebyciu dwóch kilometrów wjechali na rozmiękłą po niedawnych deszczach polną drogę, na której poruszanie się obciążonymi samochodami było bardzo utrudnione. Kolejnym utrudnieniem w dalszym poruszaniu się w stronę lotniska Lublinek był fakt, iż w eskadrze brakowało wprawnych szoferów – co gorsza silnik jednego z ciągników regularnie odmawiał posłuszeństwa.

*Ponieważ droga stawała się coraz bardziej przykra rozpoczął się wyścig i brawura jazdy poszczególnych szoferów – byli też tacy, którzy prawie zaczęli uczyć się jeździć – tych natychmiast zastąpiono podoficerami mechaniczami, jak kpr. Popowicz, Iwanicki* <sup>319</sup>.

W tych warunkach szybko okazało się, że niektórzy, lepiej radzący sobie z prowadzeniem pojazdów mechanicznych kierowcy zdecydowali odłączyć się od rozciągniętej na kilka kilometrów

---

<sup>316</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k. 2-3.

<sup>317</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 2.

<sup>318</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 1.

<sup>319</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 3.

kolumny i na własną rękę próbowali dotrzeć na lotnisko, przy okazji rozpytując o drogę miejscową ludność. Przy okazji dochodziło do kuriozalnych sytuacji – kancelista eskadry opisuje jak podczas próby dotarcia na miejsce kierowca samochodu zamykającego kolumnę zaczął przeprowadzać testy prędkości auta na drodze asfaltowej – podczas „prób” prędkość pojazdu dochodziła do 120 km/h, na szczęście nie doszło do żadnego wypadku. Znacznie większym problemem okazało się zmylenie drogi, w związku z czym niedoszły rajdowiec, musiał cofnąć się o kilka kilometrów. Na szczęście podczas zawracania udało się spotkać z dwoma samochodami z kolumny eskadry, które dzięki temu dotarły na Lublinek nieco szybciej.

Rzut kołowy eskadry zaczął docierać do miejsca przeznaczenia pod wieczór – wcześniej, jak przyznaje kancelista, większość uczestników „wyścigu” po błotnistych drogach polnych ziemi łódzkiej „zaczepiła o Łódź”, co było złamaniem wydanego wcześniej rozkazu. Podobne zachowanie nie powinno dziwić – personel eskadry po prawie dwóch dniach spędzonych w wagonach towarowych, chciał „choć trochę” odpocząć i trochę „podjeść”, gdyż podczas podróży żołnierzom wydano po bochenku chleba i 15 dag wędzonki<sup>320</sup>. Kwestia nieodpowiedniego wyżywienia dla przewożonej koleją eskadry została skrytykowana także przez por. obs. Barańskiego, który stwierdzał:

*Eskadra towarzysząca nie miała kuchni, tylko kociołki, żadnych stacji wyżywienia nie było, pociąg jechał do Łodzi 30 godzin, przez ten cały czas wojsko nie dostało nic ciepłego*<sup>321</sup>.

Po przybyciu na lotnisko personel naziemny eskadry został zakwaterowany w budynkach należących do Ośrodka Wojskowego Przysposobienia Lotniczego – panowały istic spartańskie warunki, gdyż z sal gdzie rozlokowano członków rzutu kołowego usunięto łóżka, a żołnierze rozłożyli na ziemi warstwę słomy. Następnego dnia, 28 sierpnia, na terenie lotniska Lublinek przeprowadzono normalne zajęcia, obejmujące czyszczenie broni oraz wykład teoretyczny o wykorzystaniu masek przeciw gazowych. Sytuacja eskadry, a dokładniej rzecz biorąc jej rzutu kołowego była bardzo trudna. Brakowało żywności – wprawdzie personel mógł na własną rękę „wyskoczyć” do miasta i zaopatrzyć się w najpotrzebniejsze produkty we własnym zakresie, ale nie rozwiązywało to nijak trwającego od pierwszego dnia mobilizacji problemu z brakiem bielizny i umundurowania. Co gorsza, por. Barański nie otrzymał żadnych funduszy na zaopatrzenie i spełnienie choćby najbardziej podstawowych potrzeb jednostki. W związku z tym, dowodzący rzutem kołowy oficer zdecydował się na dość dramatyczny krok, jakim było zwrócenie się o pomoc do Dowództwa Okręgu

---

<sup>320</sup> Ibidem.

<sup>321</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k.2.

Korpusu nr. IV w Łodzi z prośbą o wydanie środków finansowych potrzebnych na zakup żywności.

Krok ten pozwolił choćby częściowo rozładować trudną sytuację w jakiej znalazła się eskadra. 29 sierpnia, według kancelisty eskadry, około godziny 11.00 na lotnisku pojawiły się przybyłe ze Lwowa samoloty RWD-14b Czapła i dwa RWD-8<sup>322</sup>. Zgoła inaczej na tą kwestię zapatruje się polska historiografia, według której rzut powietrzny dotarł do celu dopiero 31 sierpnia<sup>323</sup>, co zdaje się znajdować potwierdzenie w innych dokumentach, min. sprawozdaniu z wrześniowej działalności 66 Eskadry Obserwacyjnej<sup>324</sup>.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że właśnie wówczas na jaw wyszły wszystkie mankamenty elaboratu mobilizacyjnego lotnictwa armii, opracowanego przez ppłk. pil. Iżyckiego. Okazało się bowiem, że eskadra nie jest w stanie uzupełnić wybrakowanych sortów mundurowych, gdyż nikt w dowództwie armii na Julianowie, a tym bardziej w kwatermistrzostwie nie potrafi określić komu podlega przybyła na lotnisko Lublinek jednostka. Najboleśniej o panującym w Łodzi bałaganie przekonał się szef eskadry, st. sierż. Kazimierz Majewski, który próbował zdobyć brakujące obuwie i spodnie<sup>325</sup>.

Następnego dnia, bez względu na to czy na lotnisku znajdowały się wspomniane przez st. szer. Władysława Kapuścińskiego samoloty, personel przystąpił do kopania rów przeciwodłamkowych. Jednocześnie kancelista został wy-

---

<sup>322</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k.3.

<sup>323</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 413.

<sup>324</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-6, k.1.

<sup>325</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k.3.



słany na motocyklu po prowiant. Niestety, jego pojazd odmówił posłuszeństwa na ulicy Piotrkowskiego, co doprowadziło do znacznego opóźnienia – żołnierze otrzymali ciepły posiłek dopiero około godz. 16.00. Tego dnia przeprowadzono również podział Eskadry na plutony, co sugeruje, iż samoloty jednak zdołały dotrzeć na Lublinek. Dowódcą I/63 Plutonu mianowano kpt. obs. Władysława Fedorowicza, zaś II/63 Pluton objął kpt. obs. Jerzy Wolf.

Ostatni dzień pokoju upłynął dość spokojnie. Personel eskadry był zajęty ćwiczeniem załadunkiem swojego, jakże skromnego biorąc pod uwagę braki w umundurowaniu, dobytku do posiadanych samochodów. Żołnierze odpowiedzialni za zakup prowiantu stwierdzili, że w Łodzi panuje atmosfera nerwowości – coraz trudniej dostać odpowiednią ilość żywności, której każdego dnia potrzeba 20 kg. Pomimo tego bez większych problemów jednostka dotrwała do wieczora, gdy większość żołnierzy wysłuchała radiowego orędzia prezydenta – panowały nastroje bojowe:

*Wieczorem większa część Eskadry – słucha radia – i przemówienia Prezydenta do żołnierzy: „stoimy na baczność – «wojna»”. Na twarzach wszystkich raczej zadowolenie, po to właśnie tu przyjechaliśmy, wyczuwam, że wszyscy tak jak ja mają tego wszystkiego po uszy.*

*Docinki, opowiadania, – za 3-dni a może za 4-y będziemy w Berlinie, my im pokażemy – wszyscy pod wrażeniem radia – że jesteśmy bardzo silni, niepokonani, najlepsza i najsilniejsza armia. Berlin na pewno już bombardują. Tyle wojska naszego, niezliczone transporty szły na granicę, nawet przez myśl nikomu nie przeszło, że możemy cofnąć się choćby ½ metra, wszystkie myśli są skierowane do przodu, „na Berlin”*

<sup>326</sup>

Niestety, plany te dość brutalnie zweryfikowała rzeczywistość, a na wkroczenie wojsk sojuszniczych do stolicy III Rzeszy trzeba było poczekać do kwietnia 1945 r. W pierwszym dniu wojny 63 EO została rozdzielona. I/63 Pluton otrzymał rozkaz przejścia na lotnisko Łękińsko, gdzie miał zostać oddany do dyspozycji dowódcy Grupy Operacyjnej „Piotrków”. Nowe miejsce postoju eskadry znajdowało się na terenie obecnej gminy Kleszczów – w latach 60., ubiegłego wieku na terenie tym wykryto złoża węgla brunatnego, które posłużyły do rozpoczęcia budowy kopalni węgla brunatnego w Bełchatowie.

Stan personelu latającego i rozpoznanego personelu naziemnego eskadry w dniu 1 września przedstawia Tabela 19. Warto jednak zwrócić uwagę, iż personel latający jednostki pochodził głównie ze służby stałej, a jedynie nieliczni żołnierze byli rezerwistami. Niestety nie wszyscy żołnierze eskadry zostali wymienieni z imienia i nazwiska – całkowita obsada personalna jednostki wynosiła bowiem 18 oficerów, 20 podoficerów i 60 szeregowych, w sumie 98 osób.

**Tab. 20 Obsada personalna 63 Eskadry Obserwacyjne w dn. 1 września 1939 r.\***

<sup>326</sup> IPMS, sygn. LOT.A.34/1k-4, k. 4.

Stanowisko służbowe	Stopień wojskowy i specjalizacja	Imię i nazwisko	Uwagi
Dowódca eskadry	kpt. obs.	Jan Hareźlak	
Dowódca I/63 Plutonu	kpt. obs.	Władysław Fedorowicz	
Dowódca II/63 Plutonu	kpt. obs.	Jerzy Wolf	kulał na jedną nogę
Szef eskadry	st. sierż.	Kazimierz Majewski	
Szef mechaników I/63	st. majster wojskowy	Antoni Szarzyński	
Szef mechaników II/63	majster wojskowy	Michał Klich	
Mechanik	st. sierż.	Stefan Sibilski	Imię nieznane
Mechanik	sierż.	Kłós	Imię nieznane
Mechanik	st. sierż.	Walerian Iwanicki	
Radiotelegrafista	sierż.	Gustaw Suchard	
Zbrojmistrz	kpr.	Kłosiński	Imię nieznane
Mechanik	plut.	Iwanicki Leopold	
Mechanik	kpr.	Popowicz	Imię nieznane
Mechanik	kpr.	Złamaniec	Imię nieznane
Mechanik	plut.	Bober	Imię nieznane
Radiotelegrafista	kpr.	Zwolski	
Kancelista	st. szer.	Władysław Kapuściński	
Kancelista	st. szer.	Skowronek	Imię nieznane
Obserwator	por.obs.	Antoni Barański	I/63
Obserwator	por. obs.	Marian Kaczorowski	I/63
Obserwator	ppor. obs.	Roman Chmiel	I/63
Obserwator	ppor. obs.	Zygmunt Wesołowski	I/63, rezerwista
Obserwator	por. obs.	Eugeniusz Weber	II/63
Obserwator	por. obs.	Kazimierz Żerebecki	II/63
Obserwator	ppor. obs.	Edward Langer	II/63
Obserwator	ppor. obs.	Zygmunt Nawratil	II/63, rezerwista
Obserwator	ppor. obs.	Jan Riedl	II/63, rezerwista

Pilot	por. pil.	Tadeusz Sumorok-Ostoja	I/63
Pilot	kpr. pil.	Antoni Kubas	I/63
Pilot	kpr. pil.	Stanisław Laskowski	I/63
Pilot	kpr. pil.	Czesław Menczyk	I/63
Pilot	kpr. pil.	Ludwik Misiak	I/63
Pilot	st. szer.	Mieczysław Miczka	I/63
Pilot	por. pil.	Witold Szyszkowski	II/63
Pilot	sierż. pil.	Jerzy Kaliński	II/63
Pilot	kpr. pil.	Tadeusz Eckert	II/63
Pilot	kpr. pil.	Mieczysław Matus	II/63
Pilot	kpr. pil.	Adam Rymarz	II/63
Pilot	st. szer.	Jerzy Załuski	II/63

\* Opracowanie własne na podstawie: IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 1; J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 413-415; Idem, *Samotne...*, s. 131.

Dotarcie na nowe miejsce postoju, nie przebiegło zgodnie z oczekiwaniami personelu naziemnego i latającego. Rzut kołowy eskadry dość długo kluczył bocznymi drogami, by wreszcie około 3.00 w dniu 2 września pojawić się na miejscu. Jednocześnie w godzinach wieczornych (21.30<sup>327</sup>) dowódca plutonu, kpt. obs. Fedorowicz otrzymał rozkaz od dowódcy Grupy Operacyjnej przeprowadzenia rozpoznania sytuacji na przedpolu. Wśród lotników plutonu panowały doskonale nastroje – każda z załóg pragnęła, aby to właśnie jej przypadła palma pierwszeństwa, jeśli chodzi o wykonanie pierwszego lotu bojowego. Personel latający plutonu przeprowadził losowanie. W jego wyniku ustalono, że jako pierwsi do lotu przystąpią por. obs. Kaczorowski i kpr. pil. Menczyk.

Jeszcze w dniu 1 września piloci II/63 Plutonu otrzymali rozkaz przejścia na lądowisko zapasowe w miejscowości Behcice<sup>328</sup>, położonego w odległości 8 km od Aleksandrowa Łódzkiego, gdzie jednostka miała przejść do odvodu dowódcy lotnictwa. Autor mieszka na stałe w pobliżu Aleksandrowa Łódzkiego i w 2016 r. odwiedził miejscowość Behcice w poszukiwaniu jakichkolwiek informacji na temat pobytu na jej terenie samolotów należących do II/63 Plutonu. Niestety kontakty z mieszkańcami miejscowości nie pozwoliły uzyskać żadnych informacji – jedynym historycznym śladem na jaki natrafił autor był porzucony cmentarz wojenny z okresu bitwy łódzkiej stoczonej podczas I Wojny Światowej. Niestety większość mieszkańców nie była w stanie udzielić autorowi pomocy – na miejsce przybyli dopiero po wojnie, gdyż w okresie poprzedzającym wybuch II Wojny Światowej i w jej trakcie, miejscowość była zamieszkaana przez ludność pochodzenia niemieckiego. Wielu z nich wyjechało w okresie

<sup>327</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 415.

<sup>328</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 415; Idem, *Samotne...*, s. 133.

poprzedzającym wkroczenie Armii Czerwonej, lub po zakończeniu wojny, „robiąc miejsce” dla przybywających ze wschodu Polaków.

Niestety, dokładne stwierdzenie, czy jednostka ostatecznie przeszła na lotnisko w Behcicach jest niemożliwe, gdyż nawet autorzy niektórych opracowań powątpiewają czy jednostka została rzeczywiście przesunięta do tej miejscowości. Najbardziej prawdopodobne wydaje się jednak, że II/63 Pluton pozostał na lotnisku Lublinek, a w stronę Behcic odesłano co najwyżej niewielki patrol lub grupę personelu naziemnego, która miała sprawdzić czy można założyć tam lądowisko. Sporo zamieszania w tej kwestii wprowadzają także zachowane dokumenty archiwalne – szczególnie interesującym źródłem do zbadania kwestii obecności II/63 Plutonu w Behcicach jest *Zeszyt ewidencyjny*, por. obs. Żerebeckiego, który stwierdza, że pomiędzy 1 a 4 września jego jednostka znajdowała się na lotnisku Lublinek<sup>329</sup>, co wydaje się przesądzać sprawę.

Niestety po raz kolejny sporo zamieszania w kwestii Behcic i istniejącego na ich terenie lądowiska wprowadzają starsze publikacje, zgodnie z którymi w dniu 3 września II/63 Pluton został przesunięty do Behcic<sup>330</sup>, a personel naziemny wykorzystano do walki z dywersantami. Okazuje się jednak niemożliwe dokładne określenie gdzie miało dojść do wymienionych potyczek z niemieckimi dywersantami. Ppor. pil. rez. Arct, który mniej więcej w tym samym dniu dotarł do Łodzi wspominał, że na lotnisku Lublinek, w chwili przybycia samolotów należących do jego plutonu łącznikowego znajdowały się jeszcze samoloty towarzyszące Czapla. Jedyną jednostką, która mogła w tym czasie przebywać na Lublinku był II/63 Pluton.

Jeśli chodzi o „walkę z dywersantami”, to o podobnych wydarzeniach pisze także wspomniany wcześniej ppor. pil. rez. Arct, który wspomina min., o ostrzelaniu z karabinów stojących na lotnisku samolotów. Autor relacji datuje te wydarzenia na dzień 4 września, co wydaje się dość mało realne<sup>331</sup>, choć doskonale tłumaczy powody dla których dowódca II/63 Plutonu, zapewne w porozumieniu z dowódcą lotnictwa armijnego zdecydował o przesunięciu jednostki do nowego miejsca postoju. Jeżeli jednak personel oczekiwał, że w ten sposób „uwolni się” od niemieckiej diaspory, to można by stwierdzić, że lotnicy trafili „z deszczu pod rynnę”, gdyż ówczesnymi mieszkańcami Behcic byli w większości niemieccy osadnicy, którzy przed wojną dość licznie zamieszkiwali okolice Aleksandrowa Łódzkiego.

Na podstawie zachowanej dokumentacji archiwalnej wydaje się, że lotnicy wyruszyli do nowych miejsc postoju dopiero w godzinach

---

<sup>329</sup> IPMS, LOT.A.IV.1/476, k. 4.

<sup>330</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 416; Idem, *Samotne...*, s. 144.

<sup>331</sup> B. Arct, *Alarm...*, Warszawa 1974, s. 30; Idem, *Pamiętnik pilota Bohdana Arcta. Wspomnienia 1939/1945*, Dęblin 2014, s. 14.

popołudniowych lub nawet wieczornych, ze względu na dużą aktywność lotnictwa niemieckiego w pierwszym dniu wojny. Wcześniej jednak miało dojść do spotkania z załogami Karasi z 3 Pułku Lotniczego, które wylądowały na lotnisku Lublinek po powrocie z patrolu przeprowadzonego w rejonie przygranicznym.

*Ranek piękny, słońce, słychać szum zbliżających się samolotów, poznajemy nasze „Karasia” liniowe, lądują na zroszonym lotnisku, było ich 9, trzy trójki, przyleciały na mały wypoczynek, patrolowały odcinek graniczny, wylatując z 3 pułku lotniczego. Twarze ich posepne, zamysłone, do nikogo nic nie mówią, wyczuwam, na pewno widzieli pierwszy atak nieprzyjaciela. Po krótkim postoju odleciały*<sup>332</sup>.

Zapis ten musi budzić poważne wątpliwości. Po pierwsze, w dokumentacji archiwalnej nie ma żadnej informacji na temat ewentualnego lądowania samolotów należących do 32 Eskadry na lotnisku Lublinek. Informacji na temat takiego wypadku nie można odnaleźć także w wydanych wiele lat po wojnie publikacjach<sup>333</sup>. Wydaje się wręcz niemożliwe by lotnik zobaczył nieistniejącą formację złożoną z 9 samolotów Karaś. Warto nadmienić, iż w pobliżu lotniska mogły przelatywać lekkie bombowce typu Karaś wchodzące w skład Brygady Bombowej. Problem polega jednak na tym, że autor relacji, dość dokładnie wskazuje iż samoloty te pochodziły z 3 Pułku Lotniczego. Niestety, eskadry wyposażone w samoloty Karaś, należące do tego pułku na stopie pokojowej w pierwszym dniu wojny znajdowały się dość daleko od Łodzi – poza 32 ER.

Kolejne wydarzenia tego dnia Władysław Kapuściński, kancelista eskadry opisywał w następujących słowach:

*O godz. 12.00 i 15.00 – nadlatują pojedyncze samoloty na dużej wysokości, robią zakręt dokładnie nad naszym lotniskiem i powracają na zachód. „Dornieri – na rozpoznaniu fotograficznym”. Według opinii naszego personelu latającego były to nasze „Łosie”.*

*Koło godz. 17.00 – dowódca przyjeżdża samochodem (zdaje mi się), że z płk. Iwaszkiewiczem – wydają rozkaz pakowania się – likwidowania wszystkiego, podział poszczególnych szeregowych na samochody – pogotowie marszowe*<sup>334</sup>.

W dniu 1 września przez cały dzień nad miastem pojawiały się niemieckie samoloty bombowe. Już w godzinach porannych, nad miastem pojawiła się grupa bombowców Heinkel He 111P z I/KG 27, które zostały jednak odpędzone znad miasta przez silną artylerię przeciwlotniczą<sup>335</sup>. Jeszcze przed południem grupa bombowców Do 17 z III/KG 76 bombardowała lotnisko położone na południe od Łodzi – według niemieckiego autora próbującego odtworzyć działania

<sup>332</sup> IPMS, LOT.A.II.34/1k-4, k. 4.

<sup>333</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 285-287.

<sup>334</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 4.

<sup>335</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Tom 2...*, s. 17.

niemieckich jednostek lotniczych podczas kampanii wrześniowej, cel Niemców był położony w okolicy Skierniewic – jednakże, w tym rejonie nie znajdowało się żadne lotnisko na którym byłyby zbudowane hangary<sup>336</sup>. Na szczęście tylko część niemieckich bombowców zdołała dotrzeć do celu.

Wydaje się, że zaobserwowane przez Polaków Dornieri, które w godzinach popołudniowych pojawiły się nad lotniskiem Lublinek pochodziły z eskadry sztabowej KG 76<sup>337</sup>, i miały za zadanie przeprowadzić rozpoznanie skutków bombardowania przeprowadzonego we wcześniejszych godzinach przez inne eskadry pułku.

Zastanawiające wydaje się natomiast dość długie przebywanie eskadry na lotnisku Lublinek. Płk. Iwaszkiewicz w swoim sprawozdaniu bardzo chwali 63 Eskadrę, która w pierwszym dniu wojny nie wykonała żadnego lotu bojowego, a tym bardziej rozpoznawczego. Zgoła inaczej wygląda jego stosunek do 66 EO, która została poddana zdecydowanej krytyce – powodem takiego potraktowania jednostki było wykonanie w dniu 1 września szeregu lotów rozpoznawczych, które miały pozwolić personelowi jednostki na zlokalizowanie jak najlepszych lądowisk, położonych w pobliżu sztabów wielkich jednostek, na rzecz których miały pracować poszczególne plutony<sup>338</sup>.

Rzut kołowy eskadry opuścił lotnisko Lublinek wieczorem. Droga, którą musiał pokonać personel jednostki wydaje się niezbyt odległa, zwłaszcza współczesnym mieszkańcom województwa łódzkiego, którzy chcąc przedostać się z okolic Lublinka do Behcic muszą przejechać przez Retkinię, a następnie bocznymi drogami ominąć Pabianice, lub w zależności od wybranej drogi – Konstantynów Łódzki. Nieco dłuższą trasę mają przed sobą podróżni próbujący dostać się do wrześniowego miejsca postoju II/63 Plutonu, ale również dla nich droga do okolic Bełchatowa nie powinna nastęczać większych trudności. Dla przybyłych z południowych województw II RP żołnierzy trasa ta, w szczególnych wojennych warunkach, była drogą w nieznanie:

*O zmroku wyjazd w niewiadomym kierunku – jazda kolumną zwartą, „gdzie nie wiadomo, ale jak się orientuję, po cudnie gwiaździstym niebie, że bliżej do granicy – na południowy zachód. Obecnie jadę na ciężarowym samochodzie. Jazda beznadziejna, samochód wyladowany beczkami, drabinami, bańkami kanciastymi, siedzieć nie ma gdzie, leżę płasko pod samym daszkiem, po kilku kilometrach, brak mi powietrza, boki mam poobijane, nie tylko ja tak jechałem, jechało tak moich 80 kolegów<sup>339</sup>.*

---

<sup>336</sup> Ibidem, s. 31.

<sup>337</sup> Ibidem, s. 30.

<sup>338</sup> IPMS, sygn. LOT. A.II.6/1f-3, k. 6.

<sup>339</sup> IPMS, sygn. LOT. A.II.34/1k-4, k. 4.

Niestety rankiem 2 września rozpoczęcie lotów okazało się niemożliwe, ze względu na gęste mgły zalegające tuż przy ziemi. O godzinie 5.00 Lublinek opuścił rzut powietrzny eskadry – jako pierwsi wylecieli por. obs. Kaczrowowski i kpr. pil. Menczyk. Reszta załóg przybyła na miejsce dopiero około godziny 6.15. Już podczas przelotu do Łękińska stwierdzono obecność silnych mgieł, które skutecznie utrudniały widoczność. Pomimo tego próbę startu z lotniska polowego podjęła załoga por. obs. Kaczorowskiego, który wspólnie z kpr. pil. Menczykiem wystartował po przybyciu na miejsce pozostałych samolotów. Ich przelot potrwał jednak zaledwie kilka minut, gdyż warunki atmosferyczne uniemożliwiały prowadzenie rozpoznania.

W tej sytuacji zapadła decyzja o powtórzeniu lotu, tym razem w godzinach popołudniowych, ok. 13.00. Podczas przelotu nad rejonem Pajęczno – Dylów, gdzie spodziewano się obecności oddziałów wchodzących w skład 23 Pułku Piechoty. Podczas wystrzeliwania rakiety, którą jednostki naziemne powinny odczytać jako żądanie „pokażcie gdzie jesteście” załoga została zaatakowana przez trzy niemieckie myśliwce. Pilot zdołał jednak pozbyć się prześladowców wykonując serię manewrów obronnych. Niestety, manewry które skutecznie utrudniły atak nieprzyjacielskim samolotom okazały się niewystarczające w przypadku ognia artylerii przeciwlotniczej polskiej artylerii przeciwlotniczej. Uszkodzony samolot stanął w płomieniach. Jeszcze w powietrzu zginął pilot, ale obserwator, por. Kaczorowski przejął stery i zdołał wylądować na pozycjach 23 PP, gdzie ostatkiem sił przekazał żołnierzom teczkę z mapami i dokumentami. Niestety, dzielni lotnik zmarł w drodze do szpitala<sup>340</sup>.

Niestety, do przebywających w Łękińsku żołnierzy nie dotarła żadna informacja o śmierci obu lotników. Personel oczekując na informacje o załodze musiał tymczasem poradzić sobie z maskowaniem, które okazało się kluczową sprawą dla przebywającego na polowym lądowisku załóg i członków personelu naziemnego. Wśród mieszkańców okolicznych wsi z którymi spotykali się lotnicy panowało ogólne przygnębienie – w powietrzu wprost roiło się od samolotów, które członkowie personelu latającego identyfikowali z polskimi bombowcami PZL.37b Łoś, udającymi się nad Berlin:

*Od świtu, przez cały dzień bez przerwy ciągnęły niezliczone klucze srebrnych samolotów, na dużej wysokości około 5.000 metrów. Nasi piloci i obserwatorzy z dowódcą na czele, twierdzili, że są to nasze „Łosie”, lecą na Berlin i na Niemcy.*

*„Lot był (na moje wrażenie) dobrze zorganizowany, samoloty leciały grupami po 9, 15, do 30 sztuk, dokładnie na jednym kursie przez cały dzień, z zachodu leciały prawą stroną lekko od folwarku, wracały lewą, tak jak większy ruch uliczny regulowany przez policjanta. Jeden z samolotów lecąc oddzielnie, pozostawił pas białego dymu, który kilka*

<sup>340</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 415; Idem, *Samotne...*, s. 139.

godzin się utrzymywał, miałem wrażenie, że był to pas kierunkowy – ponieważ lot biegł po tej linii<sup>341</sup>”.

Szczególnie ważnym wydarzeniem dla personelu polskiej eskadry okazało się natomiast zestrzelenie niedaleko zajmowanego przez Polaków nierozpoznanego samolotu. Niestety, dokładne ustalenie przebiegu wypadków jest bardzo trudne, wydaje się jednak, że samolot zauważony przez st. szer. Kapuścińskiego był niemiecką maszyną rozpoznawczą (Hs 126) zestrzeloną przed południem przez dwóch pilotów lwowskiego III/6 Dywizjonu Myśliwskiego stacjonującego na terenie majątku Widzew – Ksawerów niedaleko lotniska Lublinek. Najprawdopodobniej autorami zestrzelenia byli ppor. pil. Jan Dzwonek i pchor. pil. Edward Kramarski<sup>342</sup>. Informacja ta nie znajduje jednak potwierdzenia w nowszych opracowaniach, opartych na pisanych „z tezą” opracowaniach niemieckiego historyka<sup>343</sup>, min., w monografii dywizjonu napisanej przez Łukasza Łydzbę<sup>344</sup>.

Niecałą godzinę później Kapuściński obserwował bombardowanie Radomska, które jak wynika z jego relacji przeprowadziły bombowce nurkujące<sup>345</sup>. Autor opracowania dotyczącego działalności lotnictwa niemieckiego w kampanii polskiej wskazuje, że w godzinach podanych przez autora sprawozdania dotyczącego działalności I/63 Plutonu w okolicach Radomska działały 22 Junkersy Ju 87 Stuka należące do I/StG 2 oraz I/StG 76<sup>346</sup>. Wieczorem część personelu eskadry udała się po uzupełnienie przydziałów żywieniowych. Wówczas szef eskadry oraz

---

<sup>341</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 5.

<sup>342</sup> J. Pawlak, *Samotne...*, s. 136.

<sup>343</sup> Przejawy pisania historii „z tezą” są widoczne w wielu punktach pracy Mariusa Emmerlinga, który podaje wiele przykładów, gdy samoloty Luftwaffe ulegają niszczeniu lub ciężkim uszkodzeniom, po spotkaniu z polskimi myśliwcami, ale pomimo tego nie zostają uznane „za zestrzelone” gdyż... niemiecki żołnierz prowadzący „dziennik działań bojowych” lub inny dokument do którego dotarł historyk, jako przyczynę uszkodzeń wpisał awarię, względnie samolot po lądowaniu awaryjnym został uznany za nadający się do remontu i po naprawie wrócił do linii. Równie zabawnym powodem, dla którego historyk nie uznaje samolotu za zestrzelony, jest decyzja pilota by lądować awaryjnie, „na brzuchu” w przygodnym terenie, przy czym fakt iż samolot został wcześniej ostrzelany przez polskie myśliwce zostaje zmarginalizowany. Co więcej w przytoczonych przypadkach autor opracowania, nie podaje jednak jak długo trwały owe naprawy, jakiego rodzaju prace obejmowały oraz co było przyczyną „awarii”, która zakończyła się nieplanowanym lądowaniem. Podobne zaklanie rzeczywistości w wykonaniu Emmerlinga było wielokrotnie krytykowane przez niektórych polskich czytelników jego prac, tudzież sympatyków lotnictwa. Niestety działania te przyniosły skutek odwrotny od zamierzonego, gdyż autor nie tylko nie zdecydował się na przedstawienie jakiegokolwiek argumentacji na przedstawianych przez siebie tez, ale co chyba jeszcze bardziej zastanawiające, wstrzymał wydanie kolejnych tomów swojego opracowania. M. Emmerling twierdzi także, że ludność cywilna nie była jednym z celów dla niemieckiej Luftwaffe, w zbombardowanym przez Niemców Wieluniu znajdowały się polskie jednostki wojskowe, itp. M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Cz. 3 Stukaflieger*, Gdynia 2006, s. 289.

<sup>344</sup> Ł. Łydzba, *Lwowski III/6 Dywizjon Myśliwski*, Poznań 2011, s. 35-72.

<sup>345</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 5.

<sup>346</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Tom 3...*, s. 36, 40.



cytowany wcześniej st. szer. Kapuściński spotkali żołnierzy z rzutu kołowego jednego z plutonów 66 EO.

*Po drodze spotkaliśmy rzut kołowy 66 Eskadry Towarzyszącej, która w panicznym strachu dojeżdżała do naszego folwarku, wszyscy czarni, zaproszeni, wymęczeni jakby po przynajmniej 20 dniowej podróży. Przeszli pierwszy „chrzest” bombardowania, szczęście, że las był duży, bomb dużo spadło, jednak oni szczęśliwie wyszli z tej opresji. Opowiadali straszne rzeczy, rano siedzieli w miasteczku (nie pamiętam) zdaje się, że w Radomsku, w dużej piwiarni, o 3-ciej jak wracali wszystko poprzewracane, w piwiarnię walnęła bomba zabijając około 100 ludzi, domy porozwalane, wszędzie pożary, ponowne naloty, ledwie zdążyli uciec*<sup>347</sup>.

Niestety, nie był to koniec spotkań z niemieckimi bombowcami, które kontynuowały naloty w rejonie Łodzi także w godzinach popołudniowych i wieczornych. Około 18.30 na lądowisku pojawiły się dwa samoloty R.XIII z 66 EO. Wówczas też do eskadry dotarła wiadomość o śmierci kpr. pil. Menczyka i por. obs. Kaczorowskiego<sup>85</sup>. Można tylko domyślać się, że dotarcie zdemoralizowanego po pierwszym nalocie rzutu kołowego z 66 EO i kilku samolotów wzmogło nerwowość wśród personelu plutonu. Spodziewając się rychłego przybycia oddziałów własnej piechoty lub kawalerii i ścigających ich oddziałów niemieckich, dowódca I/63 Plutonu zdecydował się na wydanie żołnierzom broni długiej i 15 naboju na luźę<sup>348</sup>.

Około godziny 19.00 nad lądowiskiem zajmowanym przez eskadrę pojawiły się niemieckie bombowce. Kapuściński wspominał przybycie nieproszonych gości w następujący sposób:

*Jako najwyższy w Eskadrze stałem na skrzydle oddziału, usłyszałem (podczas zbiórki) szum nadlatujących samolotów, ponieważ drzewa przesłaniały widok, uniosłem się na palcach i spostrzegłem nadlatujące samoloty na wysokości 600 m. Porwałem za karabin i krzyknąłem: uwaga samoloty! Na to mój dowódca kapitan Hareźlak „Bez paniki, kto pozwolił?” – nie dokończył – w tym momencie, jeden z samolotów – pojedynczo ostrzeliwał pobliski las gdzie stały nasze samoloty. Wojsko momentalnie rzuciło się pod duży orzech stojący opodal, kilku do rowu przy spichlerzu. Moment i chwile wyczekiwania: zauważą, czy nie zauważą.*

*Na chwilę serce przestało bić. Samoloty w ilości 12 sztuk Junkers 87 przeleciały w kluczu dokładnie nad folwarkiem, wypatrywały celu, kto wie może Eskadrę? Jedna bomba w orzech mogła zlikwidować personel 63 Eskadry*<sup>349</sup>.

<sup>347</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k.

5. <sup>85</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4,

k. 6.

<sup>348</sup> Ibidem.

<sup>349</sup> Ibidem.

Na szczęście spotkanie z Niemcami tym razem nie przyniosło tragicznych skutków. Niestety, wydaje się, że opisane przez st. szer. Kapuścińskiego bombardowanie celów w pobliżu miejscowości Łękińsko nie zostało przeprowadzone przez bombowce nurkujące Ju 87 Stuka, gdyż najprawdopodobniej w tym czasie w rejonie Bełchatowa nie działała żadna jednostka tego typu<sup>350</sup>. Według innej relacji<sup>351</sup>, nad Łękińskiem pojawiło się sześć Dornierów Do 17 mylnie rozpoznanych przez lotników jako Junkersy Ju 86, które podczas kampanii wrześniowej nie zostały użyte bojowo przeciwko Polsce. Wydaje się więc, że pomylił się zarówno informator z którego relacji korzystał dr. Pawlak jak i st. szer. Kapuściński. Ustalenie do jakiej jednostki należała „szóstka Dornierów” okazuje się dość problematyczne. Okazuje się bowiem, że według ustaleń strony niemieckiej, w podanych godzinach w rejonie Pabianic i Bełchatowa nie pojawiły się żadne samoloty niemieckie. Pusto było również nad niebem w okolicach Łodzi, nie wspominając o Radomsku<sup>352</sup>. Niestety, sześć samolotów prowadzących bombardowanie, których obecność potwierdza nie tylko jedna relacja, jest czymś czego nie można „ot tak” wymyślić, wydaje się więc, że konieczne jest przeprowadzenie bardziej wyczerpujących badań<sup>353</sup>.

Niewątpliwie dużą rolę odegrało również zmęczenie – po nieprzespanej nocy i całym dniu pracy na terenie nowego miejsca postoju. Wydaje się, że nad lotniskiem jednak pojawiły się niemieckie samoloty, bo wieczorem tego samego dnia dowódca plutonu zdecydował się na ewakuację eskadry z Łękińska do Dłutowa, położonego bliżej Bełchatowa. Tak jak poprzedniej nocy rzut kołowy miał wyruszyć pierwszy i własnymi siłami dotrzeć do nowego miejsca postoju, podczas gdy personel latający mógł spokojnie przespać noc:

*Po słabo wyspanej poprzedniej nocy, pozwolono nam pójść do obszernej stodoły na odpoczynek. Ja wdrapałem się na wóz nowo przywiezionej kołczyny, gdzie momentalnie zasnąłem. Długo nie spałem, koło 22.00 zostałem szarpnięty i zbudzony, porwałem karabin, plecak (który zdobyłem w Łodzi, to mi znacznie ulżyło, nie musiałem nosić się z „tłumokiem” z kocem) dobiegłem ostatni do samochodu, wszyscy już wyjechali. Twardo zasnąłem na pachnącej świeżej kołczynie, że jak by nie szef który pamiętał gdzie leżę, nazajutrz dostałbym się w niemieckie ręce, albo został spalony żywcem – podobno folwark na drugi dzień został zbombardowany, a stodoła spalona.*

<sup>350</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Cz. 3...*, s. 34-42.

<sup>351</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 416.

<sup>352</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską, Cz. 2...*, s. 41-57.

<sup>353</sup> Samoloty Dornier Do 17 w różnych wersjach znajdowały się także na wyposażeniu eskadr rozpoznawczych i jednostek zasadniczo korzystających z bombowców nurkujących. Niestety, jak dotychczas autor opracowania dotyczącego działań innych jednostek lotniczych Luftwaffe nie zdecydował się na publikację swojej pracy, co pomimo licznych mankamentów jego wcześniejszych opracowań, należy uznać za spory błąd.

*Wylazłem na budę samochodu, wewnątrz miejsca nie było, zimno, pogoda piękna, niebo gwiaździste, na zachodzie – jedna luna.*

*Przez cały czas jazdy nie spałem, zmarzłem, głodny byłem, drogi były zapchane mnóstwem żydowskich rodzin, widok przykry (choć Żydów nie lubiłem). Stary siwy pochylony Żyd z białym tobołem na plecach, za nim cała rodzina, przerażająco wyglądały niewiasty, włosy rozpuszczone, widać marszem wymęczone, wiele z małymi dziećmi na rękach, gdzie to wszystko szło nie wiadomo, wszystko porzucili, szli na wschód, na Łódź.*

*Po drodze zatrzymywaliśmy się parokrotnie, drogi były zawałone bydłem, które też było pędzone na wschód, na drodze z Bełchatowa do Wadlewa napotkaliśmy pułk piechoty, który maszerował na zachód.*

*Koło godziny 2.00 nad ranem konwój nasz znalazł się w pięknym lesie iglastym z 2 km od Dłutowa. Wszyscy pomęczeni, nikt z samochodu nie wylazi, widocznie śpią, szef Majewski powiada do mnie:*

*- Proszę wyznaczyć 2 szeregowych na wartę.*

*Sam ulokował się obok szofera i zasnął. Rozkaz – wyznaczyć, ale kogo, chodzę zaglądam ani żywej duży, tylko 13-cie martwych samochodów. Szybko się zdecydowałem, nałożyłem bagnet, załadowałem karabin i chodzę za dwóch. Chodzę bardzo ostrożnie, nad słuchuję, las piękny, księżyc, w lesie zupełnie ciemno – to była moja pierwsza warta w życiu*

<sup>354</sup>

Postój zakończył się około godziny 5.00, gdy eskadrę odwiedził kpt. Hareźlak, który nakazał, aby rzut kołowy natychmiast przejechał na drugą stronę lasu do miejscowości Dłutów. Obok eskadry pojawiły się samochody należące do jednostki łączności, jak wynika z opisu st. szer. Kapuścińskiego, należącej do sztabu GO „Piotrków”. Obecność łącznościowców wzbudziła niezadowolenie części personelu naziemnego I/63 plutonu, wśród którego zapanowało przeświadczenie, iż niemiecki wywiad jest doskonale poinformowany o miejscach postoju poszczególnych jednostek łączności i właśnie w te miejsca wysyła bombowce. Ostatecznie nastroje lotników poprawiły się nieco, gdy okazało się, że personel zostanie zakwaterowany w należącym do Niemca folwarku. Jak zauważył st. szer. Kapuściński:

*Ten piękny las zaczynał być coraz mniej przyjemny, nieprzyjaciel miał bardzo dobry wywiad i gdzie tylko łączność się zjawiała, zaraz ją bombardowali, tym bardziej, że właśnie ten las z przyległym majątkiem należał do Niemca. Majątek pięknie zagospodarowany. Niemiec zdążył na czas uciec, nasz sztab zajął jego pomieszczenie i to zdaje się było bardzo rozsądne ponieważ folwark „niemiecki” nie był bombardowany*

<sup>355</sup>

Nie ulega wątpliwości, że znaczna część polskiego personelu, której nakazano kwaterowanie w majątkach ziemskich należących do obywateli pochodzenia niemieckiego mogła by podpisać się pod

<sup>354</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 6

<sup>355</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 7.

słowa st. szer. Kapuścińskiego. Wśród Polaków, w chwili wybuchu wojny zapanowała prawdziwa szpiegomania, której ofiarami często padali niewinni cywile, choć zdarzały się przypadki, które pomimo upływu lat nie zostały do końca wyjaśnione. Najlepszym przykładem jest kwestia domniemanej współpracy z wywiadem niemieckim rodziny właściciela majątku w Widzewie – Ksawerowie, gdzie w pierwszych dniach września zakwaterowano personel III/6 Dywizjonu Myśliwskiego. Część żołnierzy należących do tej jednostki, np., radiotelegrafista, Antoni Falukiewicz, jeszcze wiele lat po wojnie żywiła przekonanie, że rodzina właściciela poinformowała Niemców o lokalizacji lądowiska i ściągnęła na polskich pilotów ataki ze strony niemieckiej Luftwaffe<sup>356</sup>. Inni, min. ówczesny ppor. pil. Franciszek Kornicki, udzielali bardziej wymijających odpowiedzi<sup>357</sup>. Nie ulega jednak wątpliwości, że problem niemieckiej V kolumny istniał i był realnym zagrożeniem, co potwierdzają nie tylko starsze opracowania historyczne, stworzone w okresie PRL, gdzie pisanie o kolaboracji „polskich” Niemców z Wehrmachem a potem aparatem okupacyjnym III Rzeszy było na porządku dziennym<sup>358</sup>, ale również nowsze opracowania, których autorów trudno oskarżyć o uleganie propagandowym podszeptom<sup>359</sup>. Nie ulega wątpliwości, że na terenie przedwojennego województwa łódzkiego Niemcy już przed wybuchem wojny prowadzili dość silną działalność polityczną – w rejonie funkcjonowało kilka organizacji, które pod względem wyznawanego programu politycznego można uznać za „bliskie” lub „sprzyjające” rządzącym w Niemczech nazistom<sup>360</sup>.

Samoloty należące do rzutu powietrznego zaczęły docierać do Dłutowa około godziny 7.30. Wcześniej polskie RWD-14b zostały ostrzelane przez artylerię przeciwlotniczą, która błędnie rozpoznała je jako maszyny niemieckie. Strzały skierowane do polskich samolotów padały z okolicy stacji kolejowej w Łasku i baterii znajdujących się w pobliżu Bełchatowa. Szczęśliwie obyło się bez strat w ludziach i

---

<sup>356</sup> A. Falukiewicz, *Biografia 1914-1994*, ze zbiorów Piotra Matwieja, s. 24.

<sup>357</sup> List Franciszka Kornickiego do Piotra Rapińskiego, Findon 14 IV 2016.

<sup>358</sup> J. Mikulska-Bernaś, F. Bernaś, *V Kolumna*, Warszawa 1977, s. 153.

<sup>359</sup> K. Czernielewski, W. Jarno, *Garnizon łódzki Wojska Polskiego 1918-1939*, Toruń 2008, s. 444-445.

<sup>360</sup> Za organizacje tego rodzaju można uznać min., Jugdeutsche Partei in Polen – niem. Partia Młodoniemiecka w Polsce. Partia narodowo-socjalistyczna mniejszości niemieckiej w Polsce. Powstała w 1931 r., w Bielsku. Jednym z ważniejszych działaczy organizacji był łódzki radny, a w czasie okupacji niemieckiej poseł do Reichstagu z Wartegau (Kraju Warty – ziemi polskich włączonych do III Rzeszy), Ludwig Wolff. Przykładem innej organizacji zbliżonej do nazistów był Deutscher Volksverband in Polen – niem. Niemieckie Stowarzyszenie Ludowe w Polsce. Organizacja kierowana przez członka partii JDP, Ludwiga Wolffa. Organizacja wystąpiła przeciwko planom utworzenia w Łodzi stolicy Generalnego Gubernatorstwa i domagała się włączenia miasta w skład III Rzeszy. Za sprawą działaczy DVP miasto otrzymało nową nazwę – Litzmanstadt. H. Woch, *Ruch oporu w Łodzi w latach II Wojny Światowej*, [dostęp 8 II 2017] <https://histmag.org/Ruch-oporu-w-Lodzi-w-latach-II-wojny-swiatowej-2318>.

sprzęcie, a nieliczne przestrzeliny na kadłubach „erwudziaków” były na tyle nie groźne, że już krótko po lądowaniu można było przystąpić do lotów rozpoznawczych.

Jako pierwsi do akcji przystąpili por. obs. Barański i kpr. pil. Laskowski, którym wyznaczono zadanie rozpoznania ruchu oddziałów nieprzyjaciela na drogach Rozprza – Kamieńsk – Radomsko – Bełchatów. Start nastąpił o godzinie 9.50. Wcześniej w pobliżu lotniska panowały trudne warunki atmosferyczne, które skutecznie utrudniały prowadzenie rozpoznania (gęste mgły). Lot przebiegał dość spokojnie. Dopiero w rejonie Rozprzy zauważono niemieckie czołgi. Pilot i obserwator zdecydowali się na przeprowadzenie ataku na niemiecką kolumnę. Niestety, na pokładzie ich samolotu nie było żadnych bomb czy granatów, które mogłyby zagrozić niemieckim pancerniakom, w związku z czym lotnicy musieli skorzystać z karabinów maszynowych. Atak przyniósł skutki odwrotne od zamierzonych, gdyż zarówno obserwator jak i pilot odnieśli rany postrzałowe. Zdecydowanie najgorzej wyglądała sytuacja kpr. pil. Laskowskiego, któremu niemiecki pocisk przebił mięśnie podudzia. Raną zajęli się lekarze z łódzkiego szpitala, w którym Laskowski nie zamierzał spędzać zbyt dużo czasu i już po dwóch dniach ponownie zameldował się w eskadrze. Więcej szczęścia miał por. obs. Barański, któremu z udało się wyjść bez szwanku. Znacznie mniej ucierpiał samolot, w którym nieprzyjacielski ostrzał uszkodził „tylko” zbiornik oleju. Jeden z lotników skomentował stan maszyny po locie:

*I samolot powrócił z roztrzaskanym zbiornikiem oliwnym – tylko jeden nabój, a dziur jak w sicie* <sup>361</sup>.

W godzinach popołudniowych kolejne zadanie wykonali ppor. obs. Chmiel <sup>362</sup> i por. Sumorok, którzy mieli za zadanie przeprowadzić o godzinie 17.00 rozpoznanie rejonu Lubień – Bełchatów – Kamieńsk – Rozprza, a także stwierdzić dokąd zmierzają niemieckie czołgi zebrane wcześniej w rejonie Kamińska. Po zakończeniu lotu, o godzinie 18.00 lotnicy zameldowali, że nieprzyjaciel kieruje kolumny pancerne do rejonu Rozprzy, niestety ze względu na zacięcie karabinów maszynowych nie byli w stanie ostrzelać niemieckiej kolumny <sup>363</sup>. Jeżeli wierzyć autorowi jednego ze sprawozdań druga załoga wykonująca lot łącznikowy również nie powróciła bez szwanku, gdyż jeden z niemieckich pocisków przeszedł przez haubę por. obs. Chmiela <sup>364</sup>.

---

<sup>361</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 7.

<sup>362</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/25/10, k. 4.

<sup>363</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 416.

<sup>364</sup> W opisie tego samego lotu st. szer. Kapuściński twierdzi, że drugi pocisk miał zranić pilota w nogę. Wydaje się to jednak niemożliwe, gdyż wszystkie opracowania wyraźnie wskazują, że podczas lotu w dniu 3 września ranę odniósł kpr. pil. Laskowski, a nie por. pil. Sumorok. IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 7. <sup>103</sup> Ibidem.

Podczas gdy personel latający przygotowywał się do kolejnych lotów, członkowie obsługi naziemnej niezaangażowani w lądanie postrzelanych samolotów nie mieli zbyt wiele do roboty. Krótco po przybyciu do „niemieckiego” folwarku obsługa zamaskowała nie wykonujące lotów samoloty i ukryła należące do eskadry samochody<sup>103</sup>. Pomijając te niezbyt wymagające formy aktywności, na terenie zajmowanym przez lotników panował spokój – nie pojawiały się nawet samoloty Luftwaffe. Znacznie więcej działo się nad Łodzią, którą personel eskadry mógł obserwować z okolicznych pagórków.

*Dzień przeszedł dość spokojnie, na dużej wysokości przelatywały małe formacje samolotów nieprzyjaciela, przy każdym przelocie chowaliśmy się pod drzewa i strzechy. Staliśmy na górcie, widok piękny na wszystkie strony. Widzieliśmy jak nasze kochane P.11 – myśliwce, stojące na polnym lotnisku pod Pabianicami, starały się wstrzymać naloty na Łódź, loty brawurowe. Widzieliśmy jak mała pchelka atakuje trzy duże samoloty, w pierwszym ataku strąciła jednego, 2 skorzystały, uciekły korzystając z przewagi szybkości – widzieliśmy jak przy jednej wysokości odległość między bombowcem, a myśliwcem powiększała się – to było dość przykre, coś lechtało i dławiło gardło. Pamiętam te wykresy z Lwowskiej Wystawy Lotniczej, gdzie przewaga naszych myśliwców nad lotnictwem niemieckim była zdecydowana, tu w praktyce wykresy okazały się fałszywe.*

*Przy jednym ataku widziałem dwa walące się Dornieri. Słabo wypadła łączność, zawiadamiania naszych zgrupowań myśliwskich. Widzieliśmy nadlatujące Dornieri, na Łódź i rwanie właśnie w tym momencie naszych myśliwców do góry, nim doszły na wysokość, bomby już spadały, a samoloty wyrzywały na zachód, tak było kilka razy.*

*Ciekawie wypadła nasza artyleria przeciwlotnicza pod Łodzią. W jednym nalocie naliczyliśmy około 400 pocisków. Samoloty leciały na 5000 metrów, pociski rozrywały się, i to wszystkie na 3000 metrów<sup>365</sup>.*

Niestety w tym miejscu trudno przedstawić jakiegokolwiek fakty przemawiające na korzyść polskich artylerzystów w rejonie Łodzi. O ile polska obrona przeciwlotnicza nie spisywała się najlepiej, o tyle ludność znacznie chętniej niż dotychczas dzieliła się prowiantem z personelem 63 EO. Pewien rzeźnik, u którego lotnicy próbowali zakupić prowiant dla jednostki na ich widok powiedział by wzięli na co mają ochotę, gdyż nie zamierza zostawiać niczego dla SS<sup>366</sup>. Dopiero w tym dniu, personel jednostki został poinformowany iż eskadra na czas wojny otrzymała kryptonim „wrona”.

W nocy z 3 na 4 września personel naziemny po raz pierwszy od dłuższego czasu mógł odpocząć i spokojnie przygotować się na następny dzień. Lotnikom nadal towarzyszyły powiększające się łuny, które wskazywały że Niemcy nadal zmuszają polskie wojsko do

---

<sup>365</sup> Ibidem.

<sup>366</sup> Ibidem.

odwrotu. Czwarty dzień wojny rozpoczął się od dość niespodziewanej wizyty patrolu policji, która przybyła do folwarku na chłopskiej furze. Policjanci zaprezentowali lotnikom wymontowane z zestrzelonego niemieckiego myśliwca uzbrojenie pokładowe, które zrobiło duże wrażenie na polskich lotnikach:

*Policja na chłopskiej drabiniastej furze przywiozła uzbrojenie z samolotu wczoraj strąconego. Zaczęliśmy oglądać. Wszystko seryjne, nowiutkie, na jednej podstawie 4 karabiny maszynowe i 2 armatki. Pocisków mnóstwo, do karabinów 2 skrzynie płaskie około 10.000 sztuk, do armatek 18 mm 6 ładowników okrągłych po 60 sztuk nabo i wszystkie z czołowym zapłonem, uruchomienie sprężonym powietrzem, prócz tego karabin strzelca albo obserwatora, przypuszczalnie uzbrojenie „Messerschmitta 110”. Radio pierwszorzędne, nasz radiota sierż. Schuchard zachwycał się malutkim akumulatorem – wszystko technicznie pierwszorzędnie rozwiązane, na każdej części znak hitlerowski<sup>367</sup>.*

Przedstawiony powyżej opis dotyczył najprawdopodobniej sprzętu wymontowanego z jednego z zestrzelonych przez pilotów III/6 Dywizjonu Myśliwskiego dwusilnikowych myśliwców Bf 110, które w dniu 3 września poniosły spore straty w walkach z lwowskimi myśliwcami. Jeżeli wierzyć relacjom i wspomnieniom pilotów z tej jednostki, ich łupem padło co najmniej kilka samolotów tego typu. Do dnia dzisiejszego niewyjaśniona pozostaje kwestia jednego z Bf 110, którego zestrzelenie zapisano na konto ppor. pil. Czesława Głowczyńskiego i ppor. pil. Tadeusza Koca. Ten ostatni wspominał:

*Pierwszy meldunek – samoloty nieprzyjaciela lecą w naszym kierunku: wysokość 5000 metrów. Po kilku minutach widzimy dużą grupę samolotów niemieckich – w większości Messerschmitty 110. Było ich pewnie z pięćdziesiąt. My lecimy w grupie piętnastu samolotów. Atakujemy zaczyna się walka powietrzna. Kłęb maszyn wiruje w kuli jednego kilometra średnicy. Nieprzyjaciel poza przewagą liczebną miał również przewagę w sile ognia. Dwumiejscowe Messerschmitty 110 miały stałe uzbrojenie z przodu składające się z czterech karabinów maszynowych i dwóch działek 20 mm, plus strzelca z dwoma karabinami ruchomymi z tyłu. Szybkość samolotów niemieckich była o sto kilometrów na godzinę większa od szybkości naszych maszyn. Nasze samoloty wyposażone były w dwa karabiny maszynowe z przodu. Były za to zwinniejsze. Każdy stara się wejść drugiemu na ogon, ale to nie jest takie łatwe. Po dwudziestu minutach walka się kończy, Niemcy się wycofują.*

*Wynik: dwóch Niemców zestrzelonych, jeden z naszych podporucznik Dzwonek, wyskoczył na spadochronie, niestety dwa messerschmitty ostrzelały go, mocno raniąc – zabrali go do szpitala<sup>368</sup>.*

<sup>367</sup> Ibidem.

<sup>368</sup> T. Kotz, 303. *Mój dywizjon*, Warszawa 2018, s. 63.

Niestety, wspomnienia ppor. pil. Koca (później zmienił nazwisko na Kotz), jako źródło historyczne jest mało wiarygodne, gdyż ich autor myli nie tylko dni i daty, ale zdarza mu się także tworzyć kompletnie oderwane od wrześniowej rzeczywistości opowieści o potężnych formacjach niemieckich myśliwców, które gdyby istniały, dosłownie zmiotłyby polskie samoloty z nieba:

*Następnego dnia rano spotkanie z nieprzyjacielem bez wyników. Inna historia po południu. Meldunek: „Uwaga, nadchodzą”. Skoczyliśmy w górę, ich około stu: Messerschmitty 110 i 109. Nas jest piętnastu na samolotach PZL 11. Na błękitnym niebie widać kłęb walczących na śmierć i życie.*

*Udało mi się wpaść na ogon jednego Messerschmitta 110. Sypnąłem dwie serie, buchnął czarnym dymem i dał nurka w dół, ja za nim, oddając kilka serii więcej. Zapalił się i skraksował na ziemi. Jak się później okazało, tylny strzelec został zabity, a ciężko rannego pilota zabrano do szpitala <sup>369</sup>.*

Niestety wspomniana relacja pochodząca ze wspomnień ppor. pil. Koca nie ma jednak żadnego sensu. Po pierwsze, gdyby nad Łodzią pojawiła się setka niemieckich myśliwców, to ani Koc, ani Głowczyński nie mieliby najmniejszych szans na odniesienie sukcesu w walce z Luftwaffe – ich zasadniczym celem stałoby się unikanie atakujących ich raz po raz Niemców. Jak wynika z opublikowanej kilka lat temu monografii III/6 Dywizjonu wspomniane starcie z Messerschmittami miało miejsce w dniu 2 września <sup>370</sup>. Niechętny do zaliczania polskim pilotom zbyt wielu sukcesów Emmerling zaliczył Polakom zniszczenie co najmniej jednego niemieckiego myśliwca <sup>371</sup>. W walce brali udział kpr. pil. Feliks Gmur, kpr. pil. Jan Malinowski, ppor. pil. Kazimierz Rębalski, ppor. pil. Głowczyński i cytowany wcześniej ppor. pil. Koc. W przeciwieństwie do Koca, ppor. pil. Rębalski nie posuwał się do tworzenia oderwanych od rzeczywistości historii o setce Messerschmittów:

*Dnia 3.9.1939 w godzinach popołudniowych wyleciałem z lotniska Widzew. Zestrzeliłem samolot Me 110. Ilość samolotów nieprzyjaciela, około 16. Ilość samolotów własnych 6 P.7 i P.11. Byłem dowódcą klucza, który rozpoczął i wiązał w walce pierwsze samoloty nieprzyjaciela. Wywiązała się walka kołowa nad lotniskiem. Atakowałem do wyczerpania amunicji. Zaobserwowałem palący się Me 110, który spadł w pobliżu lotniska. Ponieważ zgłosiło się więcej pilotów niż było zestrzelonych samolotów, meldunku nie składałem <sup>372</sup>.*

<sup>369</sup> Ibidem, s. 64.

<sup>370</sup> Według części dokumentów, np. cytowanego dalej meldunku ppor. pil. Kazimierza Rębalskiego, jednak 3 września. IPMS, sygn. LOT.A.IV.2/4-16, k. 1.

<sup>371</sup> Ł. Łydźba, op. cit., s. 164.

<sup>372</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.2/4-16, k. 1.



Jak widać dowódca dywizjonu stanął przed nie lada wyzwaniem. Ostatecznie mjr. pil. Stanisław Morawski zaliczył jeden zestrzelony myśliwiec kpr. pil. Malinowskiemu, i po „połowie” ppor. Kocowi i Głowczyńskiemu. Nieco wątpliwości może budzić jedynie kwestia pojawienia się na miejscu katastrofy policjantów, gdyż bardziej prawdopodobne wydaje się, iż dowództwo dywizjonu zdecydowało się na wysłanie do zniszczonej niemieckiej maszyny grupy personelu naziemnego.

Wracając do działań I/63 plutonu w dniu 4 września należy wspomnieć, iż jeszcze w godzinach przedpołudniowych na zadanie do rejonu Ulów – Lubień wyleciał samolot z załogą złożoną z kpt. obs. Fedorowicza i kpr. pil. Misiaka. Lot rozpoczął się o 5.00. Lotnicy mieli za zadanie przeprowadzić rozpoznanie przedpoła linii obrony polskich oddziałów. Niestety rozpoznania nie udało się wykonać. W tej sytuacji kilka godzin później lot powtórzyła kolejna załoga w skład której wchodził: por. obs. Barański i kpr. pil. Misiak. Lotnicy wykryli zgrupowanie nieprzyjaciela w rejonie miejscowości Kamieńsk, gdzie według ich meldunku znajdowało się co najmniej pięć niemieckich czołgów<sup>373</sup>.

Kolejny lot pluton wykonał około godziny 11.55. Miejsca w kabine rozpoznanczego RWD-14b zajęli tym razem por. obs. Chmiel i por. pil. Sumorok, którzy mieli już za sobą jedno szczęśliwie zakończone zadanie. Podczas następnego lotu dwójka lotników otrzymała rozkaz wyśledzenia trasy marszu niemieckiej lekkiej dywizji działającej w rejonie Kamieńska<sup>374</sup>. Podczas lotu po raz pierwszy w tym dniu pojawiły się niemieckie myśliwce. Jeden z nich zdecydował się zaatakować polski samolot rozpoznawczy – pilot uznał go najwyraźniej za „łatwy łup”, jednakże podczas ataku okazało się, że Polacy potrafią poradzić sobie z nieproszonymi gośćmi. Por. pil. Sumorok najpierw wykonał kilka manewrów obronnych, a następnie wylądował w przygodnym terenie w pobliżu miejscowości Kociszew. Niemiec najwyraźniej stracił zainteresowanie polską maszyną, gdyż wkrótce potem wycofał się z walki, a lwowianie kontynuowali zadanie bojowe.

Obu lotnikom udało się namierzyć niemiecką kolumnę pancerną złożoną z broni pancernej i jednostek piechoty zmotoryzowanej. Pomiędzy polskimi lotnikami, a niemieckimi pancerniakami i tym razem doszło do wymiany ognia, niestety lotnikom nie udało się zaobserwować żadnych widocznych skutków ostrzału. Był to już ostatni lot wykonany w dniu 4 września. Działania wojsk niemieckich jednoznacznie wskazywały, że już niedługo konieczne będzie wycofanie polskiej eskadry z rejonu Dłutowa.

Ponieważ polskie oddziały piechoty nie były w stanie powstrzymać natarcia niemieckiej broni pancernej, zdecydowano o wysłaniu im na

---

<sup>373</sup> J. Pawlak, *Samotne...*, s. 149.

<sup>374</sup> Idem, *Polskie eskadry...*, s. 416.

pomoc Brygady Bombowej, wchodzącej w skład jednostek lotniczych oddanych do dyspozycji Naczelnego Wodza. Do uderzenia bombowego na niemieckie kolumny pancerne wyznaczono jednostki wyposażone w średnie bombowce PZL.37b Łoś należące do 12 Eskadry Bombowej. Lotnicy z I/63 Plutonu byli niemymi świadkami tragedii, załóg polskich bombowców.

*Koło godziny 12.00 na niebie pokazały się 3 duże bombowce, za nimi pędziły 3 małe myśliwce (odległość od nas około 2 km), myśleliśmy, że to nasze myśliwce – wybiegliśmy na otwarte pole, z radości podrzucaliśmy czapkami. Jeden z trzech małych oderwał się, zaatakował ostatniego z prawej, seria krótka, bombowiec w korkociągu zwałił się na ziemię, następnie zaatakował lewego, kilka krótkich serii – bombowiec w płomieniach w dużym łuku zwałił się na las. Radość nasza nie miała granic, tym bardziej, że atakował tylko jeden myśliwiec, dwa pozostałe leciały swobodnie. Pozostały bombowiec, widząc na co się zanosi, na pełnym gazie w przerażającym wyciu silników pod kątem około 45° walił do cumulusa, odstrzeliwując bez przerwy myśliwca – był moment, że dwa samoloty połączone były smugami wzajemnych pocisków, myśliwiec nie dał za wygraną, lekko podszedł za nim w chmurę – po chwili kolos w korkociągu walił się na ziemię. Było widać spadochroniarza wynurzającego się z chmur. Myśliwiec nie dał za wygraną i tej ofierze nie popuścił, zrobił lekką zwitkę oddając krótką – może ostatnią serię.*

*Radość nasza prysła jak bańka mydlana spadająca na żar. Dowódca powrócił z miejsca wypadku: – Te bombowce to były nasze prawdziwe Łosie, zaś myśliwce niemieckie.*

*Jednak w nieszczęściu jest i szczęście – te dwa luźno leżące myśliwce albo nas nie zauważyli, albo uważali, że byliśmy za mało wartościowym celem – wystarczyło, żeby na rozbawione serca i twarze prysły złowrogie pociski.*

*Sprawa zestrzelenia tych trzech bombowców jest dla mnie ciągle martwą i nie jasną. Odległość była nie duża, że ja się mogłem pomylić to nie dziwota, pierwszy raz w życiu z bliższej odległości walka i myśliwskie samoloty. Ale czym wytłumaczyć zaślepienie całej Eskadry, która była prawie, że w komplecie – oficerowie, personel latający. Który by nie odróżnił naszego myśliwca z otwartym podwoziem od niemieckiego bez podwozia <sup>375</sup>?*

Szczęśliwie części polskiego personelu latającego udało się uratować na spadochronach <sup>376</sup>. Kilka lat temu w miejscu upadku polskiej

<sup>375</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 8.

<sup>376</sup> Jednym z lotników, którzy zdołali wylądować na spadochronie był kpr. strzł. Aleksander Danielak. Jest to postać niezmiernie ciekawa, gdyż wiosną 1944 r., wstąpił do Ludowego Lotnictwa Polskiego i stał się jednym z najważniejszych polskich członków personelu latającego w 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków”, wyposażonym w samoloty wielozadaniowe Po-2. P. Rapiński, *Aleksander Danielak od kaprała do pułkownika Ludowego Wojska Polskiego*, w: R. Gretzzyngier (red.) *Bohaterowie drugiego planu. Materiały zebrane i przygotowane z okazji konferencji popularnonaukowej poświęconej przeszłości lotnictwa z cyklu „Historia Skrzydłami*

maszyny społeczność lokalna własnymi siłami zbudowała pomnik, przedstawiający samolot bombowy PZL.37b Łoś naturalnej wielkości, upamiętniający lotników września. Nie trzeba dodawać, że „Łoś z dłutowskiego lasu” stał się miejscową atrakcją turystyczną.

W pamiętnym wrześniu 1939 r., nikt jednak nie myślał o podobnych kwestiach. Znacznie większym problemem była sytuacja na froncie, która pogarszała się z każdym dniem. Nieciekawie wyglądała również sytuacja zaopatrzeniowa plutonu, gdyż po raz kolejny zaczynało brakować prowiantu. Szczególnie dotkliwy okazał się brak chleba. W tej sytuacji dowódca plutonu zdecydował o wysłaniu do Łodzi patrolu którego zadaniem było zdobycie prowiantu, przekazanie zdobycznego niemieckiego uzbrojenia do sztabu Dowódcy Lotnictwa Armii „Łódź”, a także odstawienie do naprawy uszkodzonego motocykla znajdującego się na wyposażeniu plutonu. Droga do miasta przebiegała dość spokojnie, a żołnierzom dopisywał humor. Problemy zaczęły się dopiero w Łodzi, ponieważ w momencie gdy personel plutonu dotarł do miasta ogłoszono alarm lotniczy:

*Początek jazdy wesoly, szosa wyjątkowo pusta i dobra, motocyklista ciągniony na linie, wyglądał jak jedna kupa kurzu.*

*Przed Pabianicami większe zamieszanie, alarm lotniczy, nasz samochód wojskowy przepuszczają – dobrze się składa, mamy puste ulice. Na skrócie z Piotrkowskiej w trzecią, albo czwartą główną w prawo motocykl wjeżdża na chodnik i na policjanta, w końcu zaczepiając o latarnię przewrócił się. To wszystko bez obrażeń, podnieśliśmy motocykl, po paru minutach znaleźliśmy się w Baonie Pancernym<sup>377</sup>.*

Nieco trudniejszym zadaniem okazało się pozyskanie chleba, gdyż wszystkie piekarnie w mieście były zaangażowane do pracy na rzecz wojska. Ostatecznie w jednej z nich st. szer. Kapuścińskiemu udało się zdobyć wymaganą ilość pieczywa z którym powrócił do miejsca postoju plutonu.

O ile dość problematyczne wydaje się ustalenie miejsca postoju II/63 Plutonu w dniu 4 września, co zostało poruszone powyżej, o tyle pewne wydaje się, że pluton wykonał tego dnia kilka lotów łącznikowych. Co najmniej jeden z lotów wykonała załoga w składzie por. obs. Weber, kpr. pil. Eckert, którzy dostarczyli pocztę do dowódcy Grupy Operacyjnej „Piotrków”.

Tymczasem do miejsca postoju I/63 Plutonu powrócił st. szer. Kapuściński, który przywiózł smutne wiadomości. Pierwsza z nich dotyczyła zaatakowania przez niemieckie samoloty myśliwskie lądowiska zajmowanego przez III/6 Dywizjon Myśliwski. W wyniku ataku zniszczonych zostało co najmniej kilka maszyn, jednostka poniosła również ciężkie straty w ludziach – śmiercią lotnika poległ

---

Malowana” pod patronatem Prezydenta Koszalina. Koszalin, 8-9 czerwca 2018 r., Warszawa 2018, s. 189-205.

<sup>377</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 9.

min., por. pil. Tadeusz Jeziorowski, jeden z najmłodszych obrońców Płocka podczas wojny 1920 r., którego za udział w obronie miasta przed bolszewikami Krzyżem Virtutti Militari osobiście odznaczył marszałek Józef Piłsudski. Kolejną smutną wiadomością była informacja o zestrzeleniu jednego z samolotów należących do 66 Eskadry, na pokładzie którego ranny został obserwator, por. Gruszka<sup>378</sup>.

Wkrótce potem błogi spokój panujący w I/63 Plutonie przerwał kolejny rozkaz wyjazdu dla st. szer. Kapuścińskiego, którego tym razem skierowano w pobliże linii frontu do miejscowości Wadlew, gdzie według informacji kpt. obs. Fedorowicza znajdowały się obsadzone przez jednostki Wojska Polskiego magazyny zaopatrzeniowe. Ze względu na zagrożenie ze strony niemieckich jednostek zmotoryzowanych magazyny miały być zlikwidowane, w związku z czym kpt. Fedorowicz liczył, że jego ludziom uda się przejąć choćby część zgromadzonych tam zapasów. Zadanie to zostało wykonane w nocy z 4 na 5 września, a jego rezultat trudno uznać za zadowalający, gdyż personelowi 63 Eskadry wydano jedynie 200 porcji kawy. Podczas podróży członkowie personelu naziemnego eskadry na własne oczy widzieli zbliżającą się wielkimi krokami klęskę:

*Szosa Wadlew – Dłutów, nabita była transportami wojska i ludnością cywilną – wszystko w kierunku na Łódź, przy szosie w lesie duża ilość samochodów wojskowych. Dochodziły coraz częstsze i wyraźniejsze wybuchy i coraz większe dymy na zachodzie*<sup>379</sup>.

W godzinach porannych, dnia 5 września I/63 Pluton kontynuował działania bojowe. Jako pierwsi na rozpoznanie do rejonu Kamieńsk została skierowana załoga w składzie por. obs. Barański, kpr. pil. Misiak, która opuściła lądowisko w Dłutowie o 7.15. W trakcie wykonywania zadania lotnicy zostali ostrzelani z broni maszynowej przez Niemców, których kolumny zmotoryzowane i pancerne poruszały się w kierunku Piotrkowa Trybunalskiego i szosą Kamieńsk – Bełchatów. Jak zwykle w stronę polskich samolotów padały strzały nie tylko ze strony niemieckiej, ale również z polskiej. O ile lotnikom udało się uniknąć polskiego ostrzału, o tyle Niemcy tym razem strzelali celniej i zdołali przestrzelić zbiornik paliwa. W tej sytuacji por. obs. Barański nakazał pilotowi skierować się w stronę Łodzi, gdzie lotnicy zamierzali pozostawić meldunek i w miarę możliwości naprawić samolot. Niestety paliwa było zbyt mało, aby postrzelany RWD-14b „Czapla” mógł bezpiecznie wylądować na lotnisku Lublinek. Lotnicy wylądowali w przygodnym terenie, w pobliżu zabudowań chłopskich. Nagła wizyta niespodziewanych gości z nieba wywołała reakcję odwrotną od zamierzonej, gdyż lwowianie z I/63 Plutonu zostali wzięci za Niemców, a miejscowa ludność uzbrojona w widły, kosy, siekiery oraz inne narzędzia gospodarskie ruszyła w stronę lotników. Kpr. pil. Misiak

<sup>378</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 10.

<sup>379</sup> Ibidem.

okazał się w tej dość trudnej sytuacji bardziej przewidujący od por. obs. Barańskiego, i przytomnie przez cały czas pozostawał w pobliżu samolotu.

Por. obs. Barański miał mniej szczęścia i został dotkliwie pobity. Zapał polskich chłopów, którzy byli przekonani, że w ich ręce wpadł niemiecki lotnik skutecznie ostudziła dopiero seria z karabinu maszynowego wystrzelona przez kpr. pil. Misiaka. Niestety, dla por. obs. Barańskiego awaryjne lądowanie pod Łodzią zakończyło się wizytą w szpitalu, gdzie ze względu na odniesione obrażenia musiał pozostać przez kilka dni. Ze względu na dość trudną sytuację frontową, por. obs. Barański przebywał najpierw w jednym z łódzkich szpitali, a następnie został odesłany do Warszawy<sup>380</sup>. On sam wspominał te wydarzenia, i swój pobyt w szpitalu w następujący sposób:

*Pierwszy lot bojowy wykonałem dn. 3 IX 1939, a następnie codziennie, aż do 7 IX 1939. W dniu tym zostałem zestrzelony wraz z kapralem pilotem Misiakiem przez OPL niemiecką, nad miejscowością Gorzkowiec (Niechcice). W tym dniu zostałem odesłany do szpitala do Łodzi. Dn. 8 IX 1939 rano w tym szpitalu wybuchła panika z powodu plotki, że Niemcy są na przedmieściach Łodzi<sup>381</sup>.*

W dalszej części swojej relacji por. obs. Barański opisuje masowy exodus lekarzy z łódzkich szpitali, którzy pozostawili rannych i chorych jedynie pod opieką pielęgniarek<sup>382</sup>. Niestety, nie wiadomo do którego dokładnie szpitala trafił ranny lotnik, choć jego relacja pod wieloma względami pokrywa się ze słowami innego ciężko rannego lotnika wywodzącego się z lwowskiego 6 Pułku Lotniczego<sup>383</sup>. Ostatecznie ranny obserwator z I/63 Plutonu zdołał powrócić do „swoich” około 10 września, gdy jednostka stacjonowała na lądowisku w miejscowości Wąwolnica.

Znajdujący się w pozornie lepszej sytuacji pilot był zmuszony do pozostawienia samolotu własnemu losowi. Nie chcąc aby lekko

---

<sup>380</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 417.

<sup>381</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k. 3.

<sup>382</sup> Ibidem.

<sup>383</sup> Mowa o radiotelegrafście z III/6 Dywizjonu Lotniczego, Antonim Falukiewicz, który został ciężko ranny podczas ataku niemieckich myśliwców na lotnisko polowe w miejscowości Widzew – Ksawerów. Rannego Falukiewicza próbowano pozostawić w kilku szpitalach, ale ostatecznie trafił do Szpitala Ewangelickiego im. św. Jana przy ulicy Wólczańskiej, obecnie noszącego nazwę Wojewódzki Specjalistyczny Szpital im. Mikołaja Pirogwa. W placówce tej pracował głównie personel niemiecki, który w miarę zbliżania się do Łodzi oddziałów niemieckich traktował polskich rannych w coraz bardziej niechętny sposób. Wreszcie, po wkroczeniu Niemców do Łodzi część jednostek niemieckich przystąpiła do brutalnej rozprawy z rannymi, którzy bez względu na stan zdrowia zostali kolbami karabinów zapędzeni na dziedziniec szpitala. Prawdopodobnie podczas „przejmowania” kontroli nad lecznicą doszło do ciężkiego pobicia co najmniej kilkunastu polskich żołnierzy, rannych podczas walk w obronie miasta. Samemu Falukiewiczowi udało się uniknąć tego losu, gdyż ze względu na jego bardzo ciężki stan, w jego obronie stanęła (najprawdopodobniej) niemiecka pielęgniarka. A. Falukiewicz, op. cit., s. 31-32.

uszkodzona maszyna dostała się w ręce niemieckie, kpr. pil. Misiak podjął decyzję o podpaleniu sa-

molotu i na własną rękę powrócił do jednostki. Tymczasem personel I/63 Plu tonu z zapartym tchem obserwował jak jeden z pilotów III/6 Dywizjonu skutecznie zaatakował i zestrzelił niemieckiego Dorniera Do 17, niestety, maszyna polskiego pilota również odniosła uszkodzenia, a on sam musiał ratować się skokiem na spadochronie. Polak miał znacznie więcej szczęścia niż załoga por. obs. Barańskiego, gdyż udało mu się wylądować na terenie gdzie w miarę szybko pojawili się polscy lotnicy z jego macierzystego pułku, co uniemożliwiło miejscowym podjęcie „wrogich” kroków przeciwko własnemu lotnikowi.

Według kancelisty 63 EO, „pechowym” pilotem był st. szer. Jerzy Malinowski ze 161 Eskadry, jednakże wersji tej nie potwierdza autor monografii III/6 Dywizjonu<sup>384</sup>. Na temat ewentualnej potyczki samolotów z III/6 Dywizjonu z samotnym Dornierem w dniu 5 września 1939 r. milczą również starsze opracowania<sup>385</sup>. Możliwe więc, że st. szer. Kapuściński pomylił się np., co do terminu starcia z niemieckim lotnikiem. Nie ulega natomiast wątpliwości, że kanceliście 63 EO chodziło o kpr. pil. Jana Malinowskiego.

Tymczasem sytuacja na lądowisku w Dłutowie zaczęła stawać się coraz bardziej napięta, gdyż do dowódcy I/63 plutonu, kpt. obs. Fedrowicza docierało coraz więcej informacji o trudnej sytuacji na linii frontu. W godzinach popołudniowych lub wieczornych dowódca plutonu zdecydował się na przeprowadzenie dodatkowego rozpoznania, które przeprowadziły dwie lub cztery załogi:

*Wieczorem 2 (może 4, nie pamiętam) samoloty wystartowały na rozpoznanie, 2 z nich wróciły o zmroku, rozstawiliśmy im latarnie stajenne w literze „T” – w ten sposób, że gdy samolotu nie było przykrywało się je płaszczami, gdy samoloty się zjawiały, na moment odslaniało się latarnię. Jednym z pilotów na pewno był por. Sumorok. Najciekawsza historia to była ta, że zapas paliwa mieli na ok 1½ godziny lotu, oni powrócili po 2 godzinach<sup>125</sup>.*

Niezwykle ciekawa informacja zawarta w relacji st. szer. Kapuścińskiego nie znajduje niestety potwierdzenia w innych dokumentach i opracowaniach dotyczących działań I/63 plutonu<sup>386</sup>. Nie ulega natomiast wątpliwości, że w godzinach popołudniowych kpt. obs. Fedorowicz zarządził pogotowie marszowe i nakazał przygotowanie jednostki do wycofania się na nowe lotnisko polowe,

---

<sup>384</sup> Ł. Łydźba, op. cit., s. 115-118.

<sup>385</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 146-147; Idem, *Samotne...*, s.

151. <sup>125</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 10.

<sup>386</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 416-417; Idem, *Samotne...*, s. 152.

najprawdopodobniej w Bechcicach. Innego zdania jest st. szer. Kapuściński, zdaniem którego nowe lotnisko polowe plutonu znajdowało się w miejscowości Kazimierz. Niestety stan nowego lotniska pozostawiał wiele do życzenia. Trudne warunki panowały także na drogach, które w tym czasie były już całkowicie zapchane przez grupy uciekinierów, uchodźców i taborów należących do walczących na pierwszej linii frontu jednostek, które musiały przejść do nowego miejsca postoju na długo przed oddziałami frontowymi.

Stan lądowiska w Bechcicach lub w Kazimierzu nie pozwalał na przyjęcie samolotów, które pozostawiono w Dłutowie do następnego poranka:

*Koło północy objeżdżaliśmy Łódź, lotnisko nasze miało być na północny zachód od Łodzi (zdaje się, że w miejscowości Kazimierz). O świcie dostaliśmy się na wyboistą miękką piaszczystą polną drogę, samochody grzęzły prawie po osie, okazało się, że jazda dalsza prawie niemożliwa, musieliśmy powracać na szosę dogodniejszą (zdaje się Kazimierz – Konstantynów – Łódź). Na prawo przy naszym nawrocie, miało być nasze lotnisko polowe, jak się okazało za bardzo wyboiste i miękkie z wysoką bagnistą trawą*<sup>387</sup>.

W tej sytuacji, gdy rankiem 6 września nad nowym lądowiskiem pojawiła się grupa samolotów I/63 Plutonu, zdecydowano o wystrzeleniu czerwonych rakiet, które nakazały pilotom wycofanie się na lotnisko Lublinek.

W dniu poprzednim, 5 września 1939 r., II/63 Pluton został przesunięty ze swojego dotychczasowego miejsca postoju (Behcice?) na lotnisko polowe w Aleksandrowie Łódzkim, na którym wcześniej stacjonowała część Brygady Bombowej, korzystająca z samolotów PZL.37b Łoś. Niestety lądowisko to było dość dobrze rozpoznane przez niemieckich pilotów. Już w dniu 4 września na lądowisku w Aleksandrowie Łódzkim, załoga niemieckiego bombowca zaobserwowała polski górnopłat<sup>388</sup>. Przy innej okazji nad lotniskiem w Aleksandrowie pojawiły się także niemieckie myśliwce, których piloci widzieli przy tej okazji francuskie samoloty bombowe, co nie wystawia im najlepszej oceny:

*W Dalkowie 2. Staffel odkryła i zniszczyła 2 samoloty określone jako francuskie Potezy 23/63, ale w rzeczywistości chodziło oczywiście o dwusilnikowe polskie Łosie. Znana jest strata tylko jednego P.37B z 11. EB w Kucinach, który wcześniej z załogą 12. EB (por. Ignacego Szponarowicza) zawrócił z braku paliwa i został uszkodzony przy*

---

<sup>387</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 11.

<sup>388</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską*, Cz. 2..., s. 83.



lądowaniu. Druga maszyna uległa zniszczeniu dzień wcześniej i jak widać została ponownie trafiona przez Messerschmitty<sup>389</sup>.

W tej sytuacji dłuższe przebywanie w Kucinach mogło się źle skończyć dla polskiego personelu latającego. Na szczęście pilotów i obsługi naziemnej z I/63 i II/63 plutonu „nie odwiedzili” piloci niemieckiej Luftwaffe. Przejściowy spokój pozwolił personelowi na przygotowanie się do dalszej drogi. Po krótkim postoju na Lublinku odebrano rozkaz o przesunięciu całego personelu na lotnisko Kamień, znajdujące się w odległości około 8 km od Białobrzegów. Podczas ewakuacji I/63 plutonu z lotniska Lublinek przejęto jeden porzucony samolot Lublin R.XIIIC. Odlot na nowe miejsce postoju nastąpił o godz. 10.30, niestety podczas startu uszkodzony został jeden z samolotów RWD-8 pilotowany przez st. szer. pil. Miczkę. Pozostałe maszyny (2 RWD-14b Czapla, 1 R.XIIIC i najprawdopodobniej 1 RWD-8) dotarły na nowe miejsce postoju około 11.30. Na miejscu znajdował się już rzut powietrzny i kołowy II/63 plutonu, który poprzednie dni wojny oczekiwał na ewentualne rozkazy i stanowił rezerwę dowódcy lotnictwa armijnego. Dowódcą II/63 plutonu po latach wspominał działania swojej jed nostki w pierwszych dniach kampanii:

*Drugi pluton 63 Eskadry Obserwacyjnej pracujący na korzyść Dowództwa Armii „Łódź” po nakazanym przesunięciu na nowe lotnisko Aleksandrów Łódzki (12 km na płn. – zach. od Łodzi) natychmiast nawiązał łączność telefoniczną.*

*Tą drogą w ciągu dnia przekazano z lotniska do sztabu wyniki z lotu na rozpoznanie dla Dowództwa 30 Dywizji Piechoty i wyniki dwóch lotów łącznościowych do nawiązania stycznia z sąsiadami.*

*Tymczasem sytuacja na ziemi zmieniła się i artylerię naszych wycofujących się oddziałów już nie tylko było słyszeć na lotnisku, ale można już było widzieć jej ogień.*

*Mimo ustawicznych z naszej strony usiłowań, do wieczora nie otrzymaliśmy z Dowództwa żadnych rozkazów na dzień następny.*

*Wobec takiej sytuacji zarządziłem pogotowie marszowe i przed północną wysłałem pod dowództwem ppor. obs. M. Riedla rzut kołowy na lotnisko Kamień (8 km na płn.-wsch. od Białobrzegów nad Pilicą). Sam z załogami i jednym samochodem czekałem na lotnisku na pierwsze światło dzienne.*

*W nocy przeleciały nad nami dwa samoloty RWD 13 z 66 Eskadry Obserwacyjnej, których załogi wołały ryzykować rozbicie samolotów podczas nocnego lądowania niż dostać się do niewoli niemieckiej. O świcie wszystkie nasze trzy samoloty wystartowały na nowe lotnisko, a ja pojechałem szukać Dowództwa Armii „Łódź”.*

<sup>389</sup> Idem, *Luftwaffe nad Polską, Tom 1...*, s. 82.

*Kiedy przyjechałem na miejsce byłego ich postoju, dowiedziałem się od posterunku żandarmerii, że Dowództwo już poprzedniego wieczora wycofało się w kierunku na Warszawę, nie podając nawet nazwy miejscowości następnego miejsca postoju.*

*Teraz z czystym sumieniem pojechałem szukać swojej jednostki. Czekająca na szosie czujka z naszej eskadry poznała nasz samochód i wskazała nam drogę na lotnisko. Tam zastałem nietknięty przez Luftwaffe w czasie marszu rzut kołowy i dwie „Czaple”, bo niestety trzeci samolot z załogą por. obs. K. Żerebecki i kpr. pil. M. Matus został ostrzelany przez własne oddziały i zmuszony do przymusowego lądowania koło Nowego Miasta nad Pilicą. Ranny w nogę pilot po opatrunku w szpitalu dołączył do eskadry.*

*Porzucony i zapomniany przez Dowództwo Armii Łódź II/63 Eskadry Obserwacyjnej przeszedł teraz do dyspozycji Naczelnego Dowództwa Lotnictwa z zadaniem współpracy na korzyść Dowódcy Obrony Przedmościa Rumuńskiego<sup>390</sup>.*

Relacja dowódcy II/63 Plutonu choć pod wieloma względami gorzka dobrze oddaje sytuację w jakiej znalazła się jednostka podczas pobytu w Aleksandrowie Łódzkim. Jest to również jedyne źródło historyczne mówiące co nieco o działalności II/63 Plutonu na rzecz dowództwa 30 DP, które wykonano najprawdopodobniej w dniu 4 września<sup>131</sup>.

Niestety, w znacznie gorszym położeniu znalazł się rzut kołowy I/63 Plutonu, który podczas drogi na lądowisko Kamień został co najmniej trzykrotnie zbombardowany przez niemieckie lotnictwo. Poważne utrudnienie stanowiły także zapchane uchodźcami i uciekinierami drogi, na których co chwilę powstawały zatory. St. szer. Kapuściński wspominał, że podczas przejścia na nowe miejsce postoju personel jednostki zabrał na swoje samochody co najmniej kilku żołnierzy piechoty, którzy poinformowali lotników o tragicznej sytuacji na linii frontu, a zwłaszcza wielkim zagrożeniu jakie dla pozbawionych broni przeciwpancernej piechurów, stanowiły niemieckie czołgi<sup>391</sup>.

Jak wynika z relacji st. szer. Kapuścińskiego pierwsze bombardowanie kolumn należących do I/63 Plutonu miało miejsce jeszcze przed wydaniem rozkazu odjazdu w stronę miejscowości Kamień:

*Ujechaliśmy 500 metrów, zauważyłem 12 Dornierów, zaalarmowałem całość, samochodami zajechaliśmy pod drzewa, a sami dla pewności trochę dalej od samochodów. Samoloty leciały na wysokości około 800 metrów, raptem się obniżyły i pojedynczo pikując zrzucały bomby o dużej*

---

<sup>390</sup> J. Wolf, *W Armii „Łódź”*, „Skrzydła. Wiadomości ze świata”, nr. 156/642, czerwiec 2000, s. 34. <sup>131</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 416.

<sup>391</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 11.

*sile wybuchowej na lasek, północny zachód od Łodzi. Po ataku wychodziły nisko nad nami i w kierunku zachodnim – żadnej obrony w tym momencie nie było, dwa z nich ostrzelało szosę nabitą wojskiem. Bombardowali nasz sztab w Łodzi, ukryty w ostatniej chwili w wilijce w lasku. Ukrycie nie pomogło, wywiad działał dobrze, wilijkę zdaje się dwu piętrową zrównali z ziemią, akta, teczki, koła samochodowe, znalazły się na wierzchołkach sosen – tak opowiadał naoczny świadek, nasz szofer Gajocha, który dojeżdżał przed samym bombardowaniem do sztabu*<sup>392</sup>.

Niezwykłe celne bombardowanie w wykonaniu niemieckich bombowców stało się podstawą do ukucia teorii o współdziałaniu łódzkich Niemców z załogami Luftwaffe, które w pierwszych dniach wojny zapuszczały się nad miasto. Wśród żołnierzy krążyły opowieści o zestrzelonym niemieckim samolocie, który rozbił się na ulicach Łodzi. Według jednej z wersji tej historii z wraku zestrzelonej maszyny wyciągnięto zwłoki członka znanej niemieckiej rodziny fabrykanckiej. Niektórzy weterani wspominali, że zabity oficer miał na sobie polski mundur, a w jego torbie polowej odnaleziono listy w języku niemieckim. Zgodnie z jeszcze inną wersją, którą w swojej relacji przedstawia st. szer. Kapuściński zestrzelonym lotnikiem był syn znanego łódzkiego młynarza, który na kilka dni przed wybuchem wojny opuścił miasto, a po wybuchu wojny osobiście brał udział w nalotach na miasto<sup>393</sup>. Niestety, wszelkie próby zweryfikowania tych opowieści muszą napotykać na poważne trudności wynikające po części z faktu iż nikt nie traktuje ich jako wiarygodnych relacji, co więcej część historyków stwierdza, że działania niemieckie nad Łodzią były jedynie demonstracją siły, gdyż strona niemiecka nie chciała przeprowadzać ciężkich bombardowań miasta ze względu na dużą liczbę Niemców zamieszkujących miasto<sup>394</sup>.

Tymczasem jak widać, miasto było poddane nalotom, a ich niewielka skuteczność, wynikała głównie z obecności w rejonie Łodzi III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, który aż do dnia 5 września skutecznie utrudniał działanie zgrupowań bombowych. W okresie późniejszym wobec załamania polskiej obrony i postępującego odwrotu całej Armii „Łódź” w stronę linii Wisły, rzucanie znaczniejszych sił do bombardowania celów naziemnych znajdujących się na terenie miasta nie miało większego sensu dla niemieckiego dowództwa. Sporą rolę

---

<sup>392</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 12.

<sup>393</sup> Ibidem.

<sup>394</sup> A. Ossowski, *Niemieckie samoloty nad Łodzią*, [dostęp 31 XII 2018] <http://archiwum.uml.lodz.pl/get.php?id=154>, s. 3.

odegrały również bierne środki obrony przeciwlotniczej, znajdujące się na terenie Łodzi i okolic.

Tymczasem II/63 Pluton oczekiwał na powrót załogi por. obs. Żerebecki, kpr. pil. Matus, która podczas przelotu do miejscowości Kamień została zestrzelona przez własne oddziały. W wyniku ostrzału z ziemi kpr. pil. Matus został ranny i odesłany do szpitala w Warszawie, więcej szczęścia miał obserwator, któremu udało się następnego dnia dołączyć do eskadry.

Wieczorem na nowe miejsce postoju jednostki dotarł płk. pil. Iwaskiewicz, który znajdował się w niezbyt szczęśliwej sytuacji, gdyż w wyniku ewakuacji sztabu armii utracił de facto łączność ze swoimi współpracownikami. W tej sytuacji zdecydował się na natychmiastowe przejście dowodzenia nad resztkami lotnictwa armijnego, które wycofało się z rejonu Łodzi. Jednym z pierwszych przejawów nowej metody działania dowództwa byłego już lotnictwa armijnego, stało się skierowanie całej 63 EO na nowe lądowisko położone w rejonie Nałęczowa. Tymczasem do Kamienia przez całą noc przybywały pojedynczo i w mniejszych grupkach różne części rzutu kołowego, który miał za sobą prawdziwą drogę przez mękę.

*Po kilku kilometrach, ponownie naloty i to nie na miasta, a raczej na poszczególne odcinki szosy. Widok okropny, każda osada przy drodze albo zbombardowana albo w płomieniach, ciągle wyskakiwaliśmy z samochodów do rowów, jak był czas i dalej. Zbrodniarze celnie rzucali, w kilku miejscach w sam środek szosy. Na drogach porozbijane wozy, pozabijane konie, ludzi coraz mniej, szosa prawie pusta, od czasu do czasu pędziły tylko samochody i to w szybkościach szaleńczych. Dojeżdżamy do miasteczka, przypuszczalnie Głuchowa, znowu nalotu, seria bomb w zgrupowanie domów, z trudem przejeżdżamy, płomienie wdzierają się w samochód, karcza olbrzymia po prawej w płomieniach, obok kilkanaście bezkształtnych ciał, słychać śwąd palących się ciał ludzkich, o ratunku nie ma mowy, znowu nalot, trzeba uciekać.*

*Samoloty latają coraz niżej, strzelają do pojedynczych samochodów z ckm.*

*Zagajniki przydrożne w płomieniach.*

*W tym dniu nie widziałem własnego samolotu jak też strzału artylerii przeciwlotniczej.*

*Dalsza jazda okazała się niemożliwą, przed samą Rawą Mazowiecką skręciliśmy w las, gdzie przeczekaliśmy z 2 godziny.*

*Rawa Mazowiecka ze śladami niedawnego bombardowania, skręcamy z głównego traktu w kierunku na Białą Rawską, a następnie Grójec. Ruch tężeje, spotykamy nasze dwa samochody, droga bardzo ciężka, jazda prawie niemożliwa – piachy po których silniki jęczą, sprzęgło zaczęło się nam przypalać.*

*W ciemnościach dojeżdżamy do Grójca, zabudowania na wzgórzu (tartak), na prawo od rynku w płomieniach, cały Grójec oświetlony tym pożarem, w mieście nieprzyjemnie, zaczyna być tłok, do policji ledwie dojechaliśmy, niedaleko płonęły pożary, straż pożarna zatarasowała drogę. Policja nie mogła nam dać żadnych wyjaśnień. Wszyscy podejrzanie patrzą, nikt nikomu nie wierzy.*

*Podobno w okolicach Grójca Niemcy wyrzucili sporo spadochroniarzy.*

*Wszyscy mówią o bombach niewypalonych, których sporo wszędzie leży.*

*Po powrocie z policji, na rynku spotkaliśmy szefa Majewskiego, który skierowuje nas do Białobrzegów, tam stały nasze samoloty <sup>395</sup>.*

Nauczony przykrymi doświadczeniami z rejonu Aleksandrowa Łódzkiego, dowódca eskadry kpt. obs. Harężlak następnego dnia rano wykonał lot rozpoznawczy z kpr. pil. Eckertem w celu rozpoznania miejsca pod przyszłe lotnisko. Prawdopodobnie jeszcze w godzinach przedpołudniowych, lub porannych, dowódca eskadry wobec planowanego dalszego przesunięcia eskadry na wschód zdecydował się na wysłanie w drogę zmęczonych po nocnej podróży członków personelu naziemnego. Mechanicy i reszta obsługi otrzymała skierowanie do miejscowości Wąwolnica, znajdującej się na terenie dzisiejszego województwa lubelskiego (powiat pułaski).

Dowódca eskadry nie był jednak pewien, czy docelowym miejscem postoju jednostki będzie właśnie ta miejscowość, w czym utwierdziły go wyniki przeprowadzonego w godzinach porannych rozpoznania. Na nowe miejsce postoju wybrano lotnisko Polkowszczyzna położone w odległości 6 km od Nałęczowa. Niestety do lotniska nie dotarli dwa samoloty – pierwszym z nich był przejęty na Lublinku samolot towarzyszący Lublin R.XIIIC, z załogą w składzie por. obs. Langer, kpr. pil. Rymarz, a drugim RWD-8 pilotowany przez kpr. pil. Załuskiego, któremu towarzyszył ppor. obs. Riedl <sup>396</sup>. Obie załogi nie zdołały wykryć lotniska, w związku z czym ich załogi zdecydowały się na przeprowadzenie awaryjnego lądowania. Szczęśliwie okazało się, że obaj piloci zdołali nie uszkodzić swoich samolotów i następnego dnia po uzupełnieniu zapasu paliwa, bezpiecznie dotarli do miejsca postoju eskadry.

Równocześnie do eskadry dołączyła załoga samolotu zestrzelonego kilka dni wcześniej, przez własne oddziały, podczas перебазowania do miejscowości Kamień. Por. obs. Żerebecki i kpr. pil. Matus po założeniu opatrunków w szpitalu najzwyczajniej w świecie uciekli ze szpitala i

---

<sup>395</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 14.

<sup>396</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 417.

dołączyli do swoich. Następnego dnia dowódca eskadry zdecydował się podjąć próbę odzyskania uszkodzonego samolotu, z którego korzystali por. obs. Żerebecki i kpr. pil. Matus podczas ich pechowego lotu w dniu 5 września. Ekipa „naprawcza” składała się z por. pil. Szyszkowskiego i kpr. pil. Eckerta, którzy polecili na miejsce awaryjnego lądowania i doprowadzili samolot do stanu używalności, po czym powrócili do miejsca postoju eskadry z dodatkową maszyną. Poza tym jednostka nie podejmowała żadnych działań w dniu 8 września – był to niezwykle ważny mo-

ment wypoczynku dla personelu naziemnego i latającego, który w znacznej części nie miał możliwości przeprowadzenia przeglądów technicznych samochodów i samolotów znajdujących się na wyposażeniu eskadry.

Podjęcie tego rodzaju działań było tym bardziej konieczne, że stan części samochodów przydzielonych eskadrze już w momencie mobilizacji pozostawiał sporo do życzenia. Pojazdy mechaniczne miały za sobą kilka długich nocy podczas których kierowcy musieli poruszać się po bezdrożach, lub zniszczonych w wyniku niemieckich nalotach trasach. Wszystko to odbiło się na stanie sprzętu, który musiał posłużyć lotnikom aż do końca kampanii. Oczywiście personel 63 EO, nie spodziewał się, że nastąpi on w okolicach 18 września, dlatego też przygotowanie sprzętu do długiego marszu na wschód było jednym z najważniejszych zadań jakie stały przed personelem eskadry.

Niestety, na naprawę samochodów i sprzętu latającego nie było zbyt dużo czasu, gdyż już w dniu 9 września nadszedł rozkaz wyjazdu eskadry na nowe lądowisko w pobliżu miejscowości Łęczna, znajdującego się w odległości 22 km od Lublina. Niestety część aut nie nadawała się do dalszej jazdy w związku z czym konieczne było zostawienie części wyposażenia eskadry na posterunku policji w Wąwolnicy. Na posterunku w tej miejscowości pozostawiono min., wspomniane w relacji st. szer. Kapuścińskiego wyposażenie zimowe<sup>397</sup>, które okazało się kompletnie nie przydatne. Wyjazd rzutu kołowego z Wąwolnicy nastąpił o godzinie 18.30. Na miejscu pozostały tylko samoloty i personel latający.

Rankiem 10 września około 4.00 do Wąwolnicy przyjechał płk. Iwazkiewicz, który nakazał personelowi latającemu przenieść się na lotnisko w miejscowości Górka Połonka, znajdującej się w odległości 22 km od Łucka. Lotnicy i rzut kołowy dotarli do nowego miejsca postoju dopiero 11 września. Niestety, Niemcy w tym czasie dość często bombardowali Łuck, co wzbudziło spore zaniepokojenie wśród personelu jednostki<sup>398</sup>. Niestety wydaje się, że stwierdzenie o częstych nalotach na Łuck jest dość mocno przesadzone, gdyż jak wskazuje na to opracowanie dotyczące działań niemieckiego lotnictwa bombowego, Heinkle i Dornieri pojawiały się w pobliżu miasta dość rzadko i wykonywały głównie zadania rozpoznawcze. Np., 11 września w godzinach porannych nad miastem pojawił się tylko jeden samolot z eskadry sztabowej KG 76, który prowadził rozpoznanie w rejonie Turka – Stryj – Rohatyn – Tarnopol – Równe – Łuck<sup>399</sup>. Dzień wcześniej w tej samej okolicy również nie pojawiło się zbyt wiele niemieckich

---

<sup>397</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-4, k. 2.

<sup>398</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 418.

<sup>399</sup> M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Cz. II...*, s. 212.

bombowców – w godzinach przedpołudniowych tylko jedna załoga ze wspomnianej wcześniej jednostki prowadziła rozpoznanie nad rejonem Sambor – Lwów – Kamionka – Łuck – Rawa Ruska – Równe – Przemyśl<sup>400</sup>.

Wydaje się więc, że to nie aktywność niemieckiej Luftwaffe była głównym powodem dla którego zdecydowano o wycofaniu z tego rejonu 63 EO. Najbardziej prawdopodobne wydaje się, że decyzje tą podjęto pod wpływem alarmujących meldunków jakie już wówczas docierały od działających na kresach wschodnich lotników, którzy meldowali nie tylko o pojawianiu się po polskiej stronie granicy samolotów z czerwoną gwiazdą, ale również o coraz silniejszych antypolskich nastrojach, które zapanowały wśród części ludności ukraińskiej, która w nadejściu Niemców upatrywała szansy na stworzenie „samoistnej” Ukrainy. Palącym problemem dla przebywających w Łucku lotników stawał się również brak paliwa, który coraz bardziej dokuczał także 63 Eskadrze. Według części starszych opracowań, w dniu 11 września, w wyniku nalotów (które mogły przeprowadzić jakieś jednostki pomocnicze Luftwaffe, lub pojedyncze samoloty prowadzące rozpoznanie), doszło do zniszczenia kilku cystern z benzyną lotniczą<sup>401</sup>.

Wydaje się również, iż informacja o zniszczeniu cystern z paliwem lotniczym w wyniku niemieckiego nalotu, jest dość daleko posuniętą interpretacją dokumentów jakiej dokonał dr. Pawlak pisząc swoją pracę w drugiej połowie lat 80., ubiegłego wieku. W zachowanym telegramie płk. pil. Iwaszkiewicza do sztabu Naczelnego Wodza w Brześciu nad Bugiem, pojawia się informacja iż cysterny z paliwem, które powinny znajdować się w Łucku zostały spalone, ale brak jest jakiegokolwiek informacji na temat tego kto tego dokonał<sup>402</sup>. Równie dobrze jak niemieckie bombowce, spalenia cystern mogli dokonać polscy kolejarze czy inna bliżej nieokreślona grupa (np. dywersanci).

Dlaczego więc dowództwo eskadry zdecydowało się, w porozumieniu z płk. pil. Iwaszkiewiczem na poszukiwanie nowego miejsca postoju dla jednostki, do którego zaangażowano załogę w składzie por. obs. Żerebecki, kpr. pil. Kubas? Trudno powiedzieć. Najbardziej prawdopodobne wydaje się, że były już dowódca lotnictwa Armii „Łódź” płk. pil. Iwaszkiewicz, który utrzymywał łączność ze Sztabem Naczelnego Wodza wiedział o jego zamiarze przegrupowania się na wschodzie i kontynuowania oporu na nowej linii obrony, lub przesunięcia się w stronę Przedmościa Rumuńskiego, gdzie zamierzano kontynuować opór. W tym celu marsz. Rydz – Śmigły powierzył gen.

---

<sup>400</sup> Ibidem, s. 201.

<sup>401</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 418.

<sup>402</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-2.



Kazimierzowi Sosnkowskiemu stanowisko dowódcy frontu południowego, który miał połączyć Armię „Kraków” i „Karpaty”, które w pierwszych dniach wojny poniosły ciężkie straty. Nie można wykluczyć, że do Iwaszkiewicza docierały pewne informacje na ten temat, a on sam starał się wykorzystać pozostające do jego dyspozycji jednostki do zbudowania choćby załóżka jednostki rozpoznawczej, która po ściągnięciu do Polski nowego sprzętu z Francji i Anglii zostałaby wykorzystana do prowadzenia lotów rozpoznawczych na rzecz sztabu Naczelnego Wodza. Niestety, wchodzimy tu dość mocno w sferę przypuszczeń i domniemywań, na temat tego co w dniach 10-11 września myślał bądź zamierzał płk. pil. Iwaszkiewicz.

Niestety z tego okresu zachowało się bardzo niewiele dokumentów, które mogłyby odzwierciedlać rzeczywisty obraz sytuacji. Na podstawie jednego z zachowanych telegramów nadanych przez płk. Iwaszkiewicza do sztabu Naczelnego Wodza w Brześciu nad Bugiem możemy jedynie przypuszczać, że troska o brak paliwa <sup>403</sup> wynikała z chęci wykorzystania resztki 66 EO i zachowanej w całkiem niezłym stanie jak na wrześniowe standardy, 63 EO do przeprowadzenia rozpoznania na rzecz wojsk zbierających się na wschodnim brzegu Wisły, które można by następnie wykorzystać do udzielenia pomocy połączonym armiom generałów Kutrzeby i Bortnowskiego toczącym bój, który przez historyków został określony mianem „bitwy nad Bzurą”.

By resztki 63 EO mogły odegrać jakąkolwiek rolę w tych działaniach konieczne było zgromadzenie odpowiedniej ilości paliwa i pojazdów mechanicznych, które pozwoliłyby jednostce na kontynuowanie działań, a także zachowały jej zdolność do szybkiego przemieszczania się z miejsca na miejsce. Niestety, sytuacja z materiałami pędnymi okazała się niezwykle trudna. Wprawdzie w ciągu dnia do jednostki dołączyła część rzutu kołowego, którą do tej pory uznawano za zaginioną, ale nadal odczuwano poważny brak paliwa. Płk. pil. Iwaszkiewicz meldował swoim przełożonym:

*Melduję, że [...] 63 eskadra ma paliwa na dwa napełnienia. [...] Poszukiwania za paliwem trwają. Proszę o wskazanie źródła i dalsze dyspozycje* <sup>404</sup>.

Wobec coraz trudniejszej sytuacji z paliwem, którego poszukiwania okazywały się bezskuteczne, dowódca eskadry kpt. obs. Haręślak zdecydował się na podjęcie bardziej zdecydowanych kroków i o godzinie 17.00 wyjechał do Lwowa, gdzie spodziewał się zastać

---

<sup>403</sup> W dokumencie tym płk. pil. Iwaszkiewicz donosił swoim przełożonym, że rzut powietrzny dwóch eskadr obserwacyjnych, które na początku kampanii zostały przydzielone dowództwu Armii „Łódź” dysponuje zapasem paliwa pozwalającym na 1½ godziny lotu, a także, że jak dotychczas na nowe miejsce postoju obu jednostek nie dotarł rzut kołowy 66 Eskadry. Ibidem.

<sup>404</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/11-2.

personel Bazy Lotniczej nr. 6 w której miał pobrać paliwo i dodatkowe samochody dla eskadry <sup>405</sup>. Niestety, sytuacja we Lwowie była również trudna. Miasto było już wówczas ostrzeliwane przez niemiecką artylerię, a lotnisko Skniłów od kilku dni znajdowało się w opłakanym stanie za sprawą niemieckiego lotnictwa, które przeprowadziło ciężkie naloty na pokojową bazę 63 EO. Działania Luftwaffe oraz pogarszająca się sytuacja na froncie bronionym przez Armię „Karpaty”, zmusiła dowództwo bazy do przeprowadzenia ewakuacji, która rozpoczęła się już 8 września 1939 r. Jej kres przypadł na dzień 11 września, gdy znaczna część personelu Bazy znajdowała się już w Stanisławowie <sup>406</sup>. Jeden z oficerów przydzielonych na czas kampanii do 6 Bazy Lotniczej wspominał te wydarzenia w następujący sposób:

*9 lub 10 września, dokładnej daty nie pamiętam, nastąpiła ewakuacja Skniłowa, przy czym Komenda Bazy umieściła się w kinie „Roxy”, Sekcja Transportowa w klinie lasu pomiędzy torami po północnej stronie szosy Lwów – Skniłów w odległości około 1 kilometra od lotniska, gdzie znajdowała się aż do 11.9.39.*

*Na czyj rozkaz nastąpiła ewakuacja – nie wiem.*

*11 września wieczorem, jakiś oficer, którego sobie dziś już nie przypominam, przyniósł rozkaz ewakuacji do Stanisławowa trasą: Lwów – Winniki – Przemyślany – Halicz – Stanisławów.*

*Wszystkie papiery i sprzęt załadowano na samochody i motocykle i konwój ruszył około godziny 20 w drogę.*

*12.9.39 – nocleg w miejscowości Szeparowce koło miasta Stanisławów.*

*13.9.39 – nocleg w lesie koło miasta Kołomyja.*

*14.9.39 – wieczorem zameldowałem przybycie do miejscowości Zaleszczyki u płk. Karasia w wili „Irena” w miejscowości Torskie.*

*15.9.39 – przenieśliśmy się do miejscowości Dźwiniacz gdzie zorganizowano z przybyłych ludzi nowy Dywizjon.*

*Pamiętam stamtąd następujące nazwiska mjr. Mroczkiewicz, kpt. Mosiak, kpt. Śmierchalski, por. obs. Daniel Stanisław, ppor. tech. rez. Grabowski Edward.*

*Wszystkich podzielono na 3 Eskadry, z czego tylko 1 eskadra miała karabiny i minimalną ilość amunicji i żywności. Reszta nic <sup>407</sup>.*

Jak widać również sytuacja w jednostkach ewakuowanych ze Skniłowa nie przedstawiała się najlepiej. Pomimo ciężkich nalotów na bazę, prowadzonych nieustannie od dnia 1 września <sup>408</sup>, 6 Baza Lotnicza

<sup>405</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 418.

<sup>406</sup> IPMS, sygn. LOT.A.I.9/Id-3.

<sup>407</sup> IPMS, sygn. LOT.A.I.9/Id-6.

<sup>408</sup> Zarówno dokumentacja archiwalna, jak i opracowanie M. Emmerlinga potwierdzają iż Lwów od samego początku kampanii był celem zmasowanych niemieckich nalotów. Już w dniu

wciąż dysponowała dość „pokaźnym zbiorem” samolotów różnych typów, głównie mniej lub bardziej nadających się do prowadzenia działań rozpoznawczych maszyn produkowanych przez warszawską fabrykę DWL. Jak zauważył por. pil. Stanisław Kozioł, którego w drugim tygodniu września włączono w skład działającego w Bazie Lotniczej nr. 6 Ośrodka Wyszakoleniowego nr. 3:

*Dowiedziawszy się w dniu 10 września, że wszyscy piloci, zarówno wojskowi jak i cywilni wzywani są do stawienia się w Stanisławowie, względnie w Kutach, udałem się dn. 11 września wraz z kilku kolegami z Aeroklubu oraz grupą inżynierów i pracowników RWD do miejscowości Dawidów koło Lwowa, gdzie w lesie znajdowało się pięć lub sześć samolotów i trzy samochody, wszystko własność fabryki RWD. Stamtąd wyjechałem w godzinach rannych samochodem do Stanisławowa, gdzie stanąłem w południe. W tym samym dniu wieczorem zostałem przyjęty formalnie do lotnictwa jako ochotnik przez płk. pil. Franciszka Haberkę i przydzielony do Ośrodka Wyszakoleniowego (zdaje mi się, że Nr. 3) 6. Bazy lotniczej, stacjonującego na lotnisku w Stanisławowie. Następnego dnia rano zameldowałem się na lotnisku u Dowódcy Ośrodka mjr. pil. Doleckiego i wszedłem jako pilot w skład personalny ośrodka. Na lotnisku znajdowały się 24 samoloty RWD 8, 10, 13 i 14 (Czapla), oraz R.XIII. W dniach 12 i 13 września wykonałem kilka lotów łącznościowych. Ponieważ lotnisko zostało w dniu 10 września ciężko zbombardowane, a w dniu 12 września ostrzelanie przez Dornieri z koszących lotów, przy czym kilka samolotów spłonęło, mjr. Dolecki zarządził przesunięcie Ośrodka ze Stanisławowa do Zaleszczyk*

409

Jak widać w ośrodku znajdował się sprzęt, który mógł posłużyć nie tylko do uzupełnienia stanu posiadania 63 i 66 EO, ale przy innym gospodarowaniu sprzętem mógł również pozwolić na odtworzenie lotnictwa rozpoznawczego, którego tak bardzo brakowało toczącemu

---

pierwszym dniu wojny nad lotniskiem w Skniłowie co najmniej kilkakrotnie pojawiły się niemieckie bombowce. Jedną z pierwszych formacji, które bombardowały lotnisko była grupa 29 Heinkli He 111 należących do II/KG 4. Już podczas dolotu do celu co najmniej jeden bombowiec „zgubił bombę”, a kilka innych samolotów nie dotarło nad cel. Podczas bombardowania niemieccy lotnicy widzieli dwa polskie myśliwce, które goniły bombowce i do nich strzelały. Niestety, podobne wypadki nie mogły mieć miejsca, gdyż wszystkie samoloty myśliwskie znajdujące się w zapasach 6 Pułku Lotniczego zostały rozdzielone pomiędzy Eskadrę Korpusu Ochrony Pogranicza w Sarnach i III/6 Dywizjon Myśliwski, który wziął udział w walkach w szeregach lotnictwa Armii „Łódź”. Podczas nalotu w dniu 1 września Niemcy utracili co najmniej dwa bombowce, w tym jeden ciężko uszkodzony, który całą drogę pomiędzy Lwowem, a bazą jednostki na Śląsku pokonał na jednym silniku. W rejonie Przemysła spadł kolejny bombowiec biorący udział w bombardowaniu lotniska Skniłów. Formalnie, niemieckie jednostki nie bombardowały więcej lotniska, ale wśród informacji dotyczących nalotów przeprowadzonych w innych dniach trafiają się wzmianki o bombardowaniu lotniska Lwów. M. Emmerling, *Luftwaffe nad Polską. Cz. II ...*, s. 27-29.

<sup>409</sup> IPMS, sygn. LOT.A.I.9/1d-8.

ciężkie boje na przedpolach Lwowa, gen. Kazimierzowi Sosnkowskiemu<sup>410</sup>. Niestety samoloty te nie trafiły do żadnej z wymienionych jednostek, co można uznać za spore marnotrawstwo sprzętu latającego.

Tymczasem personelowi naziemnemu i dowódcy 63 EO udało się zdobyć co nieco benzyny lotniczej, na stacji w Kiwercach, skąd w dniu 13 września sprowadzono paliwo do miejsca postoju jednostki. Niestety, jednostka nie otrzymała tego dnia żadnych rozkazów, co pozwoliło personelowi na wykorzystanie kolejnego dnia na kontynuowanie prac nad poprawą stanu sprzętu latającego i parku maszynowego eskadry.

Decyzja o dalszych losach jednostki zapadła 14 września, gdy płk. pil. Iwazkiewicz nakazał dowódcy eskadry jej przesunięcie do rejonu Kołomyi, gdzie spodziewano się uzyskać dostawy alianckiego sprzętu, w który zamierzano przebroić eskadrę. Najprawdopodobniej miały to być samoloty bombowe Fairey Battle, które jeszcze przed wojną zamówiono w Wielkiej Brytanii. Był to sprzęt jakościowo lepszy od samolotów RWD-14b Czapla, ale wydaje się, że można go porównać z polskimi PZL.23 Karaś, które poniosły ciężkie starty w walkach z niemiecką Luftwaffe.

Odjazd rzutu kołowego, dowodzonego osobiście przez kpt. obs. Hareźlaka nastąpił o godzinie 19.00. Podróż odbywała się na trasie Łuck – Dubno – Krzemieniec – Zbaraż – Tarnopol – Horodenka – Kołomyja i przebiegła bez większych trudności, o ile na wrześniowych drogach polskiego odwrotu można w ogóle mówić o takiej podróży. Rankiem następnego dnia, około godziny 4.50 nastąpiło przebazowanie samolotów eskadry, które z lotniska Górka Połonka przeleciały na lądowisko Stasin położone w odległości 6 km na północ od Kołomyi<sup>411</sup>. W Stasinie personel dwóch lwowskich eskadr spotkał się z lotnikami z 13 i 53 Eskadry Obserwacyjnej. Wszystkie cztery jednostki miały stać się załączkiem Dywizjonu Obserwacyjnego, którego dowódcą wyznaczono mjr. obs. Tadeusza Wójcickiego. Dywizjon mjr. obs. Wójcickiego miał za zadanie prowadzić loty rozpoznawcze na korzyść dowództwa obrony Przedmościa Rumuńskiego. Niestety, tych nad wyraz ambitnych planów nie udało się zrealizować w związku ze zbliżającą się wielkimi krokami agresją sowiecką.

16 września, mimo iż dywizjon formalnie nadal nie istniał, dowódca eskadry wyznaczył do lotu łącznościowego, podczas którego zamierzano skontaktować się z polskimi oddziałami znajdującymi się na wschód i na północ od Lwowa. Dodatkowym zadaniem dla załogi w składzie ppor. obs. Langer i por. pil. Szyszkowski było dotarcie do miejscowości Brody. Lotnikom z 63 Eskadry udało się zrealizować

---

<sup>410</sup> K. Sosnkowski, op. cit., s. 79-80.

<sup>411</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 418.

wszystkie postawione przed nimi zadania. Por. pil. Szyszkowski już pod koniec lotu zdecydował się na lądowanie w Brodach, gdzie załoga samotnego „erwudziaka” spędziła noc. Następnego dnia załoga została zaatakowana przez działające w pobliżu szosy Brody – Złoczów dwa rozpoznawcze Dornieri Do 17, które skutecznie ostrzelały samotny polski samolot. Niestety, w wyniku spotkania rany odniósł por. pil. Szyszkowski, który został zmuszony do lądowania w pobliżu Złoczowa. W znacznie gorszym stanie był ppor. obs. Langer, który w stanie ciężkim został odwieziony do szpitala. Chcąc uzyskać dalsze dyspozycje, por. pil. Szyszkowski skontaktował się telefonicznie z dowódcą plutonu, kpt. obs. Fedorowiczem, który nakazał pilotowi ruszyć w stronę miejscowości Kuty.

Tymczasem na dotychczasowym miejscu postoju 63 EO panował nerwowy nastrój, związany z docierającymi na lądowisko informacjami o wkroczeniu oddziałów sowieckich. Dowodzący eskadrą kpt. obs. Haręźlak nakazał wykonanie lotu rozpoznawczego w rejonie Czortków – Dawidkowice załodze w składzie por. obs. Wolf, por. pil. Sumorok. Zadanie obu lotników polegało na ustaleniu kierunku marszu kolumn Armii Czerwonej. Nie był to jednak jedyny lot wykonany w tym dniu, gdyż w powietrzu znalazł się także por. pil. Chmiel, który otrzymał zadanie odszukania samolotów należących do PLL „Lot”, które ewakuowano w pobliże granicy z ZSRR. Jak wspominał por. obs. Wolf:

*Wieczorem 16.9.1939 otrzymałem rozkaz odszukania samolotów „Lotu”, które lądowały przy granicy rosyjskiej na południe od Tarnopola i przekazać im polecenie ewakuowania samolotów do Rumunii. Dnia 17-go września, skoro tylko poranna mgła podniosła się z nad lotniska poleciłem por. Chmielowi wykonać to zadanie.*

*Po jakimś czasie Romek (por. Chmiel) wylądował i zameldował mi, że zadanie wykonał tylko częściowo (zrzucił meldunek obsłudze samolotów komunikacyjnych) bo został ostrzelany przez wojska rosyjskie, które maszerują od granicy polskiej na zachód.*

*Chcąc potwierdzić tą „niesamowitą” wiadomość poleciałem sam w kierunku Tarnopola. Z dużej już odległości zauważyłem tumany kurzu unoszące się nad szosą z Tarnopola do Złoczowa. Kiedy lotem koszącym doleciałem do szosy, wpadłem w huraganowy ogień czołgów i broni przeciwlotniczej. Na północ od szosy drogami polnymi maszerowały w kierunku zachodnim oddziały kawalerii radzieckiej.*

*Wobec tego skierowałem się na Złoczów, chcąc stwierdzić jak daleko w głąb Polski doszły już czołowe oddziały. Kiedy wylądowałem na naszym lotnisku obsługa naliczyła 16-cie przestrzelin w kadłubie i skrzydłach mojej „Czapli”, na szczęście nieszkodliwych. Dowódca eskadry przekazał natychmiast nasze meldunki do dowództwa w Zaleszczykach, z podkreśleniem wrogiego nastawienia wojsk*

*radzieckich co przyśpieszyło natychmiastowe wydanie rozkazów ewakuowania wszystkich jednostek lotniczych do Rumunii* <sup>412</sup>.

Kolejne loty rozpoznawcze w tym dniu wykonali także kpt. obs. Wolf i por. pil. Sumorok, a także por. obs. Barański i kpr. pil. Laskowski, którzy z rozkazu generała Stanisława Ujejskiego mieli dostarczyć pocztę do Pińsk i Lidy. Niestety na wysokości Obertyna samolot pilotowany przez kpr. pil. Laskowskiego został ostrzelany przez nieprzyjacielską obronę przeciwlotniczą i nie nadawał się do dalszego lotu. Oba lotnikom udało się wylądować w przygodnym terenie i na własną rękę przedostać się do swoich – w nocy z 17 na 18 września byli już razem z resztą personelu eskadry. Por. obs. Barański wspominał ostatnie dni kampanii w następujący sposób:

*Razem z eskadrą odszedłem pod Łuck, a następnie pod Kołomyję.*

*Tu w dniu 17 IX 39 otrzymałem z dowództwa lotnictwa rozkaz lotu do Lidy (celem zawiadomienia oddziałów znajdujących się tam o przejściu przez bolszewików granicy i z dyspozycjami dla oddziałów lotniczych tam znajdujących się).*

*Zadania nie wykonałem ponieważ nad miejscowością Obertyn zostałem ostrzelany z ziemi, przy czym jedna z kul rozbiła cylinder i silnik stanął.*

*Po wylądowaniu, ponieważ na żadną pomoc liczyć nie można było, maszynę spaliłem, a sam w myśl poprzednich dyspozycji dowódcy eskadry skierowałem się ku granicy rumuńskiej, tu przed Kutami odnalazłem transport kołowy eskadry i wraz z nim przekroczyłem granicę w miejscowości Kuty w dniu 17 IX 39* <sup>413</sup>.

Sytuacja stawała się coraz trudniejsza, w związku z czym dowództwo eskadry zdecydowało o natychmiastowym przesunięciu rzutu kołowego do Kut, gdzie doszło do spotkania z zestrzeloną nad Obertynem załogą. Następnego dnia, 18 września 1939 r. personel naziemny przekroczył granicę z Rumunią. Na dotychczasowym lotnisku w Kołomyi pozostały tylko załogi nielicznych samolotów znajdujących się jeszcze na wyposażeniu eskadry, oraz ppor. obs.

Riedel, który dowodził pozostałymi na miejscu lotnikami.

Pierwsza kolumna eskadry, dowiedziona przez kpt. obs. Fedorowicza poczekała aż grupa personelu naziemnego pod dowództwem ppor. obs. Riedla dotrze do Kut. Następnie obie grupy wspólnie przekroczyły granicę państwową, kończąc tym samym udział eskadry w wojnie obronnej.

Rankiem 18 września ostatnie samoloty należące do eskadry przeleciały do Śniatynia, gdzie po uzupełnieniu paliwa zapadła decyzja

<sup>412</sup> List kpt. obs. Jerzego Wolfa, z dn. 24 VII 1990 r., do Adama Pawłowskiego, s. 2-3, ze zbiorów p. Rafała Bolczyka.

<sup>413</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1k-12, k. 4.

o przelocie do Rumunii. Eskadra zdołała ewakuować tylko trzy samoloty RWD-14b, ale co godne podkreślenia, praktycznie do końca zachowała zdolność operacyjną. Ogółem rankiem 17 września, na jej wyposażeniu znajdowało się jeszcze pięć samolotów RWD-14b „Czapla”, co dość dobrze świadczy o dowódcy eskadry, który zdołał zachować znaczną część wyposażenia jednostki w dobrym stanie. Ostatnim utraconym samolotem eskadry była maszyna, którą w dniu 18 września wysłano do walczącego w rejonie Przemyśla gen. Sosnkowskiego. Załogę maszyny stanowili por. obs. Żerebecki i por. pil. Sumorok, których od samego początku lotu prześladował pech. Najpierw ich „erwudziak” został ostrzelany przez niemiecką obronę przeciwlotniczą – pomimo tego lotnicy z kontynuowali lot z uszkodzonym sterem kierunku. Po dotarciu do rejonu gdzie spodziewano się własnych oddziałów na przeszkodzie w wykryciu kolumn stanęła gęsta mgła. Obserwator obawiając się, iż może zająć konieczność lądowania przy nierozpoznanej kolumnie, zaczął powoli zjadać zapisany na ryżowym papierze meldunek. Na szczęście pogoda poprawiła się, a na ziemi dostrzeżono własne oddziały, w tej sytuacji por. obs. Żerebecki nie pozostało nic innego jak tylko uzupełnić meldunek, a następnie zrzucić go na kolumnę polskiej piechoty.

Po wykonaniu zadania samotna załoga ruszyła w stronę Kołomyi, gdzie lotnicy zamierzali naprawić najpoważniejsze uszkodzenia i po uzupełnieniu paliwa przedostać się do Rumunii. Niestety, zapas benzyny pozwolił im dotrzeć tylko do Stanisławowa. Po wylądowaniu i wymontowaniu karabinu maszynowego por. obs. Żerebecki i por. pil. Sumorok spalili swój samolot, po czym prywatnym samochodem przedostali się do Rumunii.

Ostatni meldunek dostarczony przez personel 63 EO w kampanii wrześniowej na trwałe wpisał się w pamięć gen. Sosnkowskiego, który w 1942 r. spisał swoje wspomnienia z okresu wojny obronnej. Na kartach pracy byłego adiutanta marszałka Piłsudskiego znalazła się także wzmianka o dzielnych lotnikach z 63 Eskadry:

*O godzinie ósmej rano 18 września lotnik polski, zatoczywszy kilka kręgów nad naszymi głowami, zrzucił na pole pod Mazurówką meldunek ciężarkowy z dołączonym rozkazem Naczelnego Wodza, noszący datę dnia poprzedniego. Dokument, na wpół zżuty, posklejał się w wielu miejscach. Lotnik od siebie meldował w kilku słowach, że został postrzelony i chciał dokument polknąć, jednak zebrawszy siły, zdołał dolecieć do nas.*

*Rozwijaliśmy ostrożnie kartki papieru. Niestety, tekst był częściowo zniszczony i miejscami zupełnie nieczytelny. Pierwsze zdanie, stosunkowo niezłe zachowane, brzmiało jak suchy wyrok losu: „W dniu dzisiejszym wojska sowieckie przekroczyły granicę polską od Połocka aż do Dniestru...”*

*Podpułkownik Wiśniewski zaczął pieczołowicie składać papier kawałek do kawałka. Nie wiem czemu przyszły mi na myśl dni dawno minione, stanął żywo w pamięci pokój dziecienny, postać matki, krąg światła od lampy wiszącej nad stołem, pasjonująca książka Juliusza Verne'a pt. Dzieci kapitana Granta, scena na jachcie „Duncan”, gdy szlachetny lord szkocki wraz z gronem przyjaciół biedzi się nad odcyfrowaniem zbutwiałego dokumentu, znalezionej w wylowionej z morza butelce.*

*Podpułkownik Wiśniewski wykonał, jak mógł najlepiej, swą żmudną czynność. Miałem przed oczyma tekst odtworzony, jednak pełen luk i braków, wymagających domysłów w niektórych bardzo istotnych ustępach.*

*Nie nastroczał najmniejszych wątpliwości ustęp drugi, gdzie brakowało paru pojedynczych słów. Zawierał on wspólną dla wszystkich armii dyrektywę przekroczenia granicy rumuńskiej albo węgierskiej, ponadto dla mnie i dowodzonej przeze mnie grupy rozkaz szczególny, już nie alternatywny, przejścia najkrótszą drogą na Węgry.*

*Sens trzeciego zdania, aczkolwiek niekompletnego, częściowo zatartego, polegał na tym, że w razie spotkania wojsk sowieckich nie należy ich atakować, można jednak użyć broni, jeśli przeciwko nam zastosowana będzie siła.*

*Następny z kolei ustęp, uszkodzony najwięcej i całkiem niezrozumiały, zaczynał się od słów: „Lwów ma...” – po czym następowała duża luka, dalej zaś zachowały się tylko pojedyncze wyrazy: „pertraktować”, „Rumunia i Węgry” – nie wiadomo, czy należące do jednego zdania czy też do różnych zdań.*

*Ustęp końcowy zawierał ostrzeżenie, że w drodze na Węgry mogą już nie napotkać żadnych oddziałów polskich <sup>414</sup>.*

Podsumowując działalność eskadry w okresie kampanii wrześniowej, warto odnotować iż jednostka poniosła stosunkowo niewielkie straty w ludziach, i to pomimo faktu, iż na jej wyposażeniu znajdował się sprzęt pod wieloma względami przestarzały. W toku walk stoczonych jako część lotnictwa armijnego, 63 EO utraciła zaledwie dwóch poległych, jednego ранego i jednego zaginionego <sup>415</sup>. Jednocześnie dowódca lotnictwa armijnego uznał za godnych odznaczeń aż 16 lotników i członków personelu naziemnego <sup>416</sup>

<sup>414</sup> K. Sosnkowski, op. cit., s. 171-172.

<sup>415</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 420.

<sup>416</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-3, k. 6.



## 66 Eskadra Obserwacyjna w boju wrześniowym

66 Eskadra Towarzysząca podczas mobilizacji sierpniowej, w 1939 r. została przekształcona w 66 Eskadrę Obserwacyjną. Jednostka w chwili ogłoszenia mobilizacji posiadała 7 samolotów Lublin R.XIII C i dwa samoloty łącznikowe RWD-8. Największym problemem okazało się jednak przybycie rezerwistów, którzy podobnie jak w przypadku 63 EO nie zawsze mieli stały kontakt z jednostką. Niestety, jeśli chodzi o 66 EO, w jej składzie nie było równie utalentowanego kancelisty jak w przypadku siostrzanej 63, której dzieje (min. okres sierpniowej mobilizacji) zostały dokładnie omówione przez st. szer. Kapuścińskiego.

<b>Tab. 21 Obsada personalna 66 Eskadry Obserwacyjnej w kampanii wrześniowej*</b>			
Stanowisko służbowe	Stopień wojskowy i specjalizacja	Imię i nazwisko	Uwagi
Dowódca eskadry	kpt. obs.	Albert Kubieniec	
Dowódca I/66 Plutonu	kpt. obs.	Jan Krzysztoforski	
Dowódca II/66 Plutonu	kpt. obs.	Leonid Rochowski	W starszych opracowania występuje jako Leonin
Szef mechaników I/66 Plutonu	st. majster wojskowy	Stefan Sibilski	
Szef mechaników II/66 Plutonu	st. majster wojskowy	Walerian Iwanicki	Wymieniony wśród personelu 63 EO jako mechanik w stopniu kaprała
Szef eskadry	chor.	Antoni Kettner	
Obserwator	por. obs.	Wacław Włosiński	I/66 Pluton
Obserwator	ppor. obs.	Aleksander Jastrzębski	I/66 Pluton
Obserwator	ppor. obs.	Marian Łotecki	I/66 Pluton
Pilot	por. pil.	Alfred Bauman	I/66 Pluton
Pilot	sierz. pil.	Stanisław Biesiadowski	I/66 Pluton
Pilot	plut. pil.	Edward Piotrowski	I/66 Pluton
Pilot	kpr. pil.	Michał Omieliaszko	I/66 Pluton

Pilot	kpr. pil.	Stanisław Przesławski	
Obserwator	por. obs.	Ludwik Dziadosz	II/66 Pluton
Obserwator	por. obs.	Tadeusz Sokoliński	II/66 Pluton
Obserwator	ppor. obs.	Tadeusz Siuzdak	II/66 Pluton
Obserwator	ppor. obs.	Adam Tepper	II/66 Pluton, rezerwista
Pilot	ppor. pil.	Józef Nogal	II/66 Pluton
Pilot	pchor. pil.	Ginter Ranoszek	II/66 Pluton
Pilot	plut. pil.	Józef Kostecki	II/66 Pluton
Pilot	kpr. pil.	Stanisław Guzewicz	II/66 Pluton
Pilot	kpr. pil.	Kazimierz Lipiec	II/66 Pluton

\* Opracowanie własne na podstawie: J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 421-423; Idem, *Samotne...*, s. 131-132.

Można jedynie domyślać się, że rzut kołowy eskadry napotkał na podobne trudności jak te, na które napotkali żołnierze 63 EO. Odpowiedzialność za dotarcie taborów jednostki na lotnisko Lublinek spadła na por. pil. Baumana, który w dniu 26 sierpnia wykorzystując połączenie kolejowe opuścił pokojowe miejsce postoju eskadry. Następnym etapem mobilizacji było zapoznanie personelu latającego, który trafił do jednostki z rezerwy ze znajdującymi się na wyposażeniu samolotami. Było to o tyle proste, że maszyny Lublin R.XIIIC były używane od lat, wystarczyło więc poświęcić tylko trochę czasu na przypomnieniu lotnikom zasad obowiązujących w powietrzu.

Mniej problematyczne okazało się także zaplanowanie trasy przelotu do Łodzi. O konieczności wykonania takiego „dalekiego skoku” personel jednostki dowiedział się w dniu 31 sierpnia, gdy w godzinach porannych pełniący obowiązki zastępcy dowódcy 6 Pułku Lotniczego, ppłk. pil. Franciszek Haberek przekazał dowódcom eskadr ich przydziały mobilizacyjne. Spotkanie z dowódcami eskadr odbyło się o godzinie 10.00 i jak można się domyślać nie potrwało zbyt długo, tym bardziej, że ppłk. pil. Haberek musiał przekazać podobne wiadomości dowódcom eskadr wchodzących w skład dywizjonu liniowego i dowódcy dywizjonu myśliwskiego<sup>417</sup>.

Przygotowania personelu latającego nie potrwały zbyt długo i już o 13.00 eskadra opuściła lotnisko Lwów – Skniłów. Prawdopodobnie żaden z członków personelu latającego jednostki nie spodziewał się, że lwowskie lotnisko widzą po raz ostatni. Lot do Łodzi zajął lwowianom

<sup>417</sup> J. Pawlak, W. Nowakowski, op. cit., s. 17-19.

2½ godziny – samoloty wylądowały na Lublinku o 15.30<sup>418</sup>. Niemal natychmiast po wylądowaniu u dowódcy eskadry zameldował się por. pil. Bauman, który poinformował kpt. obs. Kubienieca o zainstalowaniu rzutu kołowego na Lublinku, a także o miejscu postoju dowódcy lotnictwa Armii „Łódź”, płk. pil. Iwaskiewicza. Kpt. obs. Kubieniec niezwłocznie polecił podzielić eskadrę na plutony, a następnie zameldował swoje przybycie dowódcy lotnictwa armii, który poinformował o planowanym rozdzieleniu poszczególnych plutonów. Zgodnie z elaboratem mobilizacyjnym opracowanym przez ppłk. pil. Łżyckiego, I/66 Pluton został przydzielony do sztabu 10 Dywizji Piechoty, której sztab powinien znajdować się w okolicach Sieradza, natomiast II/66 Pluton miał prowadzić pracę na rzecz Wołyńskiej B.K., której sztab powinien znajdować się w pobliżu Działoszyna.

Wbrew oczekiwaniom dowódcy lotnictwa armii, kpt. Kubieniec nie zdecydował się na pośpieszne przesunięcie obu plutonów w pobliże miejsca postoju sztabów wielkich jednostek, dla których miała pracować jego eskadra. Zamiast tego nakazał odpoczynek i przygotowanie do wymarszu w dniu następnym, który zamierzał przeznaczyć na dotarcie do nowych miejsc postoju, a także rozpoznanie lotnisk znajdujących się w pobliżu sztabów poszczególnych jednostek.

Decyzja ta została bardzo krytycznie oceniona przez płk. pil. Iwaskiewicza<sup>160</sup>, jednakże dowódca lotnictwa armijnego jest pod tym względem dość niekonsekwentny, gdyż nie tylko nie bierze pod uwagę, iż sztab Wołyńskiej B.K. już wcześniej przesunął się w stronę granicy, w celu zatkania luki pomiędzy Armią „Łódź” i Armią „Kraków”, ale również tego, iż część lądowisk (np. opisywane szeroko przy okazji działań 63 EO lądowisko w Behcicach), nie były przygotowane na przyjęcie samolotów.

Rankiem 1 września eskadra na wieść o wybuchu wojny przystąpiła do przeprowadzenia lotów rozpoznawczych w celu zlokalizowania najlepszych lądowisk w pobliżu miejsc postoju sztabów wielkich jednostek. Nowego lądowiska dla I/66 Plutonu szukali por. obs. Włosiński i kpr. pil. Przesławski, podczas gdy w stronę Działoszyna skierowali się por. obs. Sokoliński i kpr. pil. Lipiec. Por. obs. Sokoliński wspominał później swój pierwszy lot podczas II Wojny Światowej w następujący sposób:

*Wieczorem dnia 31.VIII.39 r. otrzymałem rozkaz wykonania następnego dnia rano lotu, celem rozpoznania lotnisk w rejonie Wołyńskiej Samodzielnej Brygady Kawalerii.*

---

<sup>418</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-6, k.

1. <sup>160</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-3, k. 6.

*Wystartowałem około godziny 7.00 rano dnia 1.IX.1939 r., celem rozpoznania lotnisk i nawiązania kontaktu z Brygadą Kawalerii. Kontaktu nad miejscowością gdzie powinno znajdować się Dowództwo Brygady nie nawiązałem, przeleciałem na rozpoznanie w kierunku zachodnim, zawróciłem, kontaktu nie nawiązałem, spostrzegłem wyłożoną płachtę tożsamościową pułku kawalerii, wylądowałem na przygodnym lotnisku, gdzie zastałem grupę żołnierzy telefonistów (był to mały folwark), otrzymałem połączenie telefoniczne z jednym z pułków kawalerii – przekazując wiadomość o kolumnie czołgów posuwającej się w kierunku północno – wschodnim, od granicy niemieckiej, oraz o małej ilości czołgów (były lasy) na przedpolu Brygady. Wiadomość tę przekazano Dowódcy Brygady Kawalerii oraz dano mi polecenie patrolowania przedpola Brygady. Zadanie to po wystartowaniu wykonałem zrzucając meldunek na płachtę tożsamości pułku kawalerii. Następnie odleciałem na lotnisko Lublinek – ostrzeliwany po drodze przez wszystkie własne oddziały <sup>419</sup>.*

Jak widać oddziały Wojska Polskiego już od pierwszych godzin wojny strzelały do wszystkich samolotów jakie tylko były w stanie dostrzec. Nieco mniej negatywnych emocji towarzyszyło przelotowi w wykonaniu por. obs. Włosińskiego, który wykrył dogodne lądowisko w rejonie Męckiej Woli <sup>420</sup>, niedaleko Sieradza, gdzie tego samego dnia przebazowano cały I/66 Pluton, któremu przydzielono jeden samolot RWD-8. Jednostka znalazła się w nowym miejscu postoju około godziny 17.00 o przybyciu Plutonu natychmiast poinformowano dowództwo 10 DP, oraz dowódcę eskadry <sup>421</sup>. Jednocześnie dowódca I/66 Plutonu otrzymał rozkaz wykonania w dniu następnym, w godzinach porannych rozpoznania przedpola dywizji, która od samego rana była atakowana przez znaczne siły nieprzyjaciela. Sytuacja jednostki była nie do pozazdroszczenia, gdyż na jej odcinku skupiła się prawie cała 8 Armia, której ataki zostały wsparte działaniami niemieckiego lotnictwa.

Jeśli chodzi o działania II/66 Plutonu, to jego nową bazą miało stać się lądowisko w miejscowości Łemków – Łękawa po Wieluniem. Ze względu na trudną sytuację w jakiej znalazła się Wołyńska B.K., która od wczesnych godzin porannych toczyła bój z przeważającymi siłami nieprzyjaciela w rejonie miejscowości Mokra, do zlokalizowanego przez por. obs. Sokolińskiego miejsca postoju części jednostki skierowano kolejną załogę, w składzie ppor. obs. Siuzdak, kpr. pil. Guzewicz, którzy również nawiązali kontakt z dowództwem Brygady.

---

<sup>419</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1b-5, k. 1-2.

<sup>420</sup> Lotnisko przylegało do młodego lasu, który pozwalał na ukrycie samolotów. J Pietrzak, *Zapomniane lotnisko polowe w Męckiej Woli*, maszynopis w zbiorach autora, s. 1.

<sup>421</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-6, k. 1.

Co ciekawe o co najmniej dwóch lotach wykonanych na korzyść dowództwa Wołyńskiej B.K., nie wspominają autorzy prac poświęconych stoczonej w dniu 1 września 1939 r. bitwie pod Mokrą<sup>422</sup>, jak również autor monografii poświęconej działaniom Brygady w okresie kampanii wrześniowej. Wykonanie dwóch rozpoznań na rzecz jednostki wydaje się również podważać negatywną opinię działań 66 EO w dniu 1 września, którą wystawił jej płk. pil.

Iwaskiewicz.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że nawet bez rozpoznania przeprowadzonego najpierw przez por. obs. Sokolińskiego, a potem przez ppor. obs. Siuzdaka (nawet jeżeli druga załoga nie przeprowadziła żadnego lotu rozpoznawczego na korzyść Brygady, to załoga por. obs. Sokolińskiego rozpoznawała jej przedpole co najmniej dwa razy), polscy kawalerzyści nie potrzebowali wsparcia ze strony własnego lotnictwa obserwacyjnego, gdyż znacznie bardziej przydałaby im się pomoc polskich myśliwców. Żołnierze Brygady wspominali, że tylko w dniu 1 września, podczas walk w rejonie wioski Mokra, ich pozycje były kilkakrotnie atakowane przez niemieckie lotnictwo<sup>423424</sup>, które jednak nie zdołało odnieść większych sukcesów.

Nie ulega również wątpliwości, że działania kawalerzystów walczących w rejonie Mokrej były podejmowane bez wcześniejszej konsultacji z dowódcą lotnictwa armii, który nie potrafił podać kpt. obs. Kubieniecowi dokładnych informacji na temat położenia Brygady. Ta zaś w ostatnich dniach (a nawet godzinach) poprzedzających wybuch II Wojny Światowej, przesunęła się w pobliże granicy z III Rzeszą, zatykając w ten sposób lukę powstałą na skrzydle Armii „Łódź” i działającej bardziej na południe Armii „Kraków”. Można zaryzykować stwierdzenie, że o ile działanie to było jak najbardziej słuszne, o tyle wykonanie owego przesunięcia w stronę przyszłej linii frontu zostało wykonane w zbyt dużej konspiracji<sup>425</sup>.

I/66 Pluton był gotów do rozpoczęcia lotów na rzecz dowództwa 10 DP już w godzinach porannych, niestety, trudne warunki atmosferyczne (gęsta mgła) uniemożliwiły polskim lotnikom poderwanie w powietrze choćby jednej maszyny. W tej sytuacji na rozpoczęcie lotów rozpoznawczych trzeba było poczekać do godziny 10.00, gdy na rozpoznanie przedpola odpierającej niemieckie ataki dywizji wystartowała załoga w składzie por. obs. Włosiński, kpr. pil.

---

<sup>422</sup> Z. Zieliński, *Bitwa pod Mokrą*, „Niepodległość i Pamięć”, nr. 30/2009, s. 127-134.

<sup>423</sup> A. Wilczkowski, *Anatomia boju. Wołyńska Brygada Kawalerii pod Mokrą 1 września 1939*, Łódź

<sup>424</sup>, s. 124, 153-157, 202-203.

<sup>425</sup> K. J. Skrzeciński, *Wołyńska Brygada Kawalerii. Żelazna Brygada*, Grajewo 2012, s. 149-150.

Przesławski. Podczas lotu trwającego do godziny 11.30 samolot zostaje skutecznie ostrzelany przez własne wojska – po wylądowaniu stwierdzono obecność przestrzelin w płatach podwoziu i kadłubie maszyny<sup>426</sup>. Pomimo tego obserwatorowi udało się bezpiecznie wylądować przy sztobie dywizji i osobiście przekazać wyniki rozpoznania dowódcy 10 DP, gen. Franciszkowi Dindorf – Ankowiczowi.

Kolejny lot w wykonaniu załóg I/66 plutonu ma miejsce w godzinach popołudniowych. O godzinie 16.00 kolejny lot rozpoznawczy na korzyść dowództwa dywizji wykonują ppor. obs. Łotecki i por. pil. Bauman. Niestety podczas przelotu do rejonu Kalisz – Grabów lotnicy zostali skutecznie ostrzelani przez niemiecką obronę przeciwlotniczą, która osłaniała kolumnę czołgów wykrytą przez polskich lotników na jednej z szos w tym rejonie<sup>427</sup>. Ranny w nogę obserwator nakazał pilotowi skierowanie maszyny w stronę własnych linii. I tym razem spotkanie z wojskami naziemnymi zakończyło się ostrzelaniem polskiego samolotu obserwacyjnego. Tym razem pociski pochodziły z polskiej broni.

Niestety, spotkanie z własną piechotą zakończyło się dla załogi tragicznie, gdyż pilot utracił panowanie nad maszyną. Samolot spadł na ziemię i uległ całkowitemu zniszczeniu, zaś jego załoga ze względu na odniesione obrażenia została umieszczona w szpitalu. Wydarzenie to było jedną z przyczyn dla których dowódca armii wydał rozkaz nakazujący powstrzymanie się przed prowadzeniem ognia przeciwlotniczego, ale panująca wśród polskich oddziałów psychoza zagrożenia ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa była już zbyt mocno zaawansowana by podobne zarządzenia mogły odnieść oczekiwany skutek.

W drugim dniu wojny nie próżnował również II/66 pluton. W godzinach porannych w stronę lądowiska Łękawa wyruszył rzut kołowy jednostki. Na miejscu znajdował się już I/63 pluton. Wkrótce po taborach II/66 plutonu w powietrzu znalazły się także samoloty należące do jednostki – w stronę nowego miejsca postoju wyleciały załogi por. obs. Sokoliński i kpr. pil. Lipiec, ppor. obs. Tepper i ppor. pil. Nogal oraz ppor. obs. Siuzdak i kpr. pil. Guzewicz. Na lotnisku Lublinek pozostał tylko dowódca plutonu por. obs. Rochowskiego<sup>428</sup>. Niestety rozwój sytuacji na ziemi nie pozwolił II/66 plutonowi na bezpieczne zajęcie pozycji na lądowisku w Łękawie. Jak wspominał por. obs. Sokoliński:

---

<sup>426</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-6, k. 2.

<sup>427</sup> Ibidem; J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 424.

<sup>428</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 424.

*W dniu 2 IX 1939 r. w godzinach przedobiednich – z kalkulacją czasu tak aby rzut kołowy był na lotnisku próbnym; (wyruszył rano o świcie) wystartowałem aby osiągnąć lotnisko próbne w rejonie Brygady. Rzut powietrzny składał się z 3ch samolotów z załogami: 1) prowadzący pilot kpr. ...., obserwator por. Sokoliński, 2.) pilot ppor. Nogal, obserwator ppor. Tepper, 3.) pilot kpr. Guzewicz, obserwator ppor. Siuzdak.*

*Nazwy lotniska próbnego nie przypominam sobie. Dowódca plutonu kpt. Rochowski pozostał w Lublinku, mając dołączyć autem. Po przybyciu nad lotnisko postanowiłem na nim nie lądować, gdyż jak wskazywały ruchy rąk mieszkańców tego majątku oraz ich pakowanie dobytku na wozy wszystko odeszło na wschód.*

*Zawróciłem wzdłuż szosy którą wycofywały się tabory, swego taboru nie zauważyłem – usiadłem na przygodnym lotnisku przy szosie, aby dowiedzieć się o rzut kołowy. Nie dowiedziałem się nic – wystartowałem lecąc dalej w poprzednim kierunku odnalazłem tabor plutonu, lądując w niedalekiej odległości. Tabor ten dołączył na miejsce mego lądowania. Szefmechaników starszy sierżant Iwanicki jako dowódca rzutu kołowego zameldował mi że otrzymał rozkaz od pewnego oficera sztabowego kawalerii – w czasie kiedy chciał osiągnąć nakazane lotnisko polowe aby wycofać tabor do tyłu. Uzupelnilem samoloty w paliwo. Postanowiłem zainstalować pluton (maskowanie – przesunięcie) w rejonie Łękawy, gdyż to na którym w danym momencie byłem nie miało „jednego krzaczka” w najbliższej okolicy. Dałem marszrutę st. sierż. Iwanickiemu. Wystartowałem, osiągnąłem miejscowość Łękawa – zastałem tam bardzo ładnie zamaskowany pluton II/63 Eskadry Towarzyszący. Dowódca por. Fedorowicz. Tabor dociągnął jakiś czas potem.*

*Drugiego dnia tj. 2 IX 1939 r. pluton żadnych zadań – ze względu na częste przejścia, przytoczone – nie wykonywał. Po godzinie 21szej tegoż dnia wziąłem młodych i przejechawszy przez Kamieńsk, Radomsko, skierowałem się w kierunku Brzeżnicy Nowej – gdzie na zachód od tejże spotkałem Dowódcę Brygady Kawalerii i zameldowałem się u niego. Zorientowałem się w sytuacji Brygady oraz jej zadaniach na dzień 3ci września 1939 r. otrzymując równocześnie jedno zadanie na dzień 3 IX 1939 r. Jednocześnie polecił mi przerzucić pluton z miejscowości Łękawa poza rzekę Widawkę.*

*Dowódca Brygady podał mi, że Brygada odchodzi za rzekę Widawkę i na dzień 3 IX 1939 r. żąda od plutonu rozpoznania przedpoła Brygady w pasie jej działania i ewentualnego stwierdzenia siły i kierunku kolumn pancernych nieprzyjaciela. W miejscu postoju Dowódcy Brygady spotkałem Dowódcę plutonu z którym powróciłem razem na lotnisko,*

*nad ranem 3 IX 1939 r. W imieniu dowódcy plutonu regulowałem przesunięcie plutonu na lotnisko Dhutów* <sup>429</sup>.

Jak widać żołnierze II/66 Plutonu musieli być gotowi na kolejną daleką podróż po zatłoczonych uchoźcami i rozbitymi oddziałami wrześniowych „polskich drogach”. Nieco lepiej przedstawiała się, przynajmniej w dniu 3 września 1939 r. sytuacja I/66 Plutonu, który nadal współpracował ze sztabem 10 DP. Rano, około godziny 10.00 zadanie rozpoznania sytuacji na przedpolu dywizji otrzymała załoga w składzie por. obs. Jastrzębski, kpr. pil. Omieliaszko, którzy zostali skierowani na rozpoznanie do rejonu miejscowości Warta. Lotników na miejscu nie było przez prawie cztery godziny. Niestety na lotnisko powrócił tylko jeden z dwóch lotników, w dodatku... samochodem. Jak się okazało i tym razem dała o sobie znać panująca wśród wojsk lądowych „psychoza” wywołana niemieckimi nalotami. Por. obs. Jastrzębski zameldował, że podczas rozpoznania ich maszyna została skutecznie ostrzelana przez Niemców i Polaków. Pomimo tego pilotowi udało się wylądować pomiędzy niemieckimi i polskimi liniami. O godzinie 13.00 do sztabu dywizji dotarł meldunek zgodnie z którym postrzelany samolot wylądował pomiędzy polskimi i niemieckimi liniami. Maszyna była poważnie uszkodzona, a załoga odniosła obrażenia.

O 14.00 na miejsce postoju plutonu powrócił pilot. Na obserwatora trzeba było jeszcze poczekać. Przybyły na lotnisko połowe plutonu pilot opisał wypadki, które rozegrały się podczas przelotu. Okazało się, że ostrzał z ziemi ranił obserwatora. Po lądowaniu na pasie ziemi niczyjej w stronę samolotu ruszyła niemiecka piechota. Pomimo rany obserwator wymontował karabin maszynowy i otworzył ogień do nacierających Niemców. W tym czasie na pozycję dotarli polscy żołnierze, którzy byli świadkami jak pilot podpala uszkodzony samolot. Rannego obserwatora odwieziono do szpitala, gdzie po założeniu opatrunku, por. obs. Jastrzębski wypisał się na własną prośbę <sup>430</sup>. Warto podkreślić, iż dowódca 10 DP, pozostając pod dużym wrażeniem postawy lotników przedstawił por. obs. Omieliaszkę do odznaczenia <sup>431</sup>.

Niezbyt szczęśliwie potoczyły się także losy II/66 Plutonu, działającego na korzyść Wołyńskiej B.K. Już w godzinach porannych por. obs. Sokoliński razem z kpr. pil. Guzewiczem wykonał zwiad nakazany poprzedniego dnia przez dowódcę Wołyńskiej B.K. Po wykonaniu rozpoznania lotnicy zrzucili meldunek ciężarkowy na wyłożoną przez jednostkę płachtę tożsamości. Niestety, w momencie

---

<sup>429</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1b-5, k. 2-4.

<sup>430</sup> IPMS, sygn. LOT.AII.6/1f-6, k. 2.

<sup>431</sup> Ibidem: J. Pietrzak, op. cit., s. 2.



przekazywania meldunku w powietrzu pojawiły się trzy niemieckie myśliwce, które zaatakowały samolot por. obs. Sokolińskiego, który wspominał te wypadki w następujący sposób:

*Po wystartowaniu udałem się w rejon rozpoznania – szczegółów nie pamiętam – wyniki rozpoznania zrzuciłem meldunkiem ciężarkowym na płachtę tożsamości pułku kawalerii – miejsca obecnie nie pamiętam. Na południe od Łasku zostałem napadnięty przez 3 Messerschmitty – zdołałem uciec odstrzeliwując się – przez przypikowanie i zejście do lotu przyziemnego między lasami. W rejonie miejscowości Buczek (8 km na południe od miejscowości Łask) zostałem silnie ostrzelany przez własne oddziały. Pilot został ranny (bardzo ciężko) i zemdlął (zapadł na stery), ranny byłem i jak leżąc byłem przytomny – postanowiłem nie skakać i prowadzić samolot z drugiego siedzenia i wylądować, co też uczyniłem na przygodnym polu w pobliżu majątku Buczek. Samolot poza bardzo licznymi przestrzelinami nie miał uszkodzeń. Byłem jeszcze odstrzeliwany po wylądowaniu. Zostałem opatrzony w miejscowości Buczek (majątek), szpital przy 2 Dywizji Piechoty Legionów, przy 2 Pułku Piechoty Legionów. Pilot kpr. Guzewicz został skierowany do szpitala, ja zaś jako lekko ranny powróciłem na lotnisko do miejscowości Dłutów, samochodem który po mnie przysłano <sup>432</sup>.*

Niestety ze względu na odniesione rany był to ostatni lot por. obs. Sokolińskiego. W kolejnych dniach nie wykonywał on już żadnych lotów rozpoznawczych. Prawdopodobnie w tym samym czasie lot rozpoznawczy wykonywała załoga w składzie ppor. obs. Tepper i por. pil. Nogał, którzy wylądowali koło rozbitego samolotu por. obs. Sokolińskiego i udzielili pierwszej pomocy pechowej załodze <sup>433</sup>. Tego samego dnia w powietrzu znalazła się jeszcze załoga por. obs. Dziadosza, która śledziła ruch niemieckiej 4 Dywizji Lekkiej, która w kilku miejscach przerwała polskie linie obrony <sup>434</sup>.

4 września na rozpoznanie rejonu Sieradz – Smardzew wyleciała załoga w składzie por. obs. Włosiński, kpr. pil. Przesławski. Załoga nie napotkała na żadne trudności i po trwającym 1½ godziny locie bezpiecznie powróciła na lotnisko.

Nieciekawie przedstawiała się także sytuacja w II/66 Plutonie, który w tym dniu wykonał tylko jeden lot rozpoznawczy, gdy załoga w składzie ppor. obs. Siuzdak, ppor. pil. Nogał wykonała przelot nad rejonem Łask – Szczerców, gdzie stwierdzono odwrót własnych wojsk. Choć podczas lotu odbyło się bez spotkania z nieprzyjacielskim lotnictwem i ostrzału z ziemi, lotu nie można było zaliczyć do udanych, gdyż podczas lądowania doszło do złamania podwozia w samolocie

---

<sup>432</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1b-5, k. 4-5.

<sup>433</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1b-5, k. 5.

<sup>434</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 425.

Lublin. Załoga wyszła bez szwanku, ale w II/66 Plutonie pozostał tylko jeden sprawny Lublin R.XIIIIC. W tej sytuacji dalsze kontynuowanie działań rozpoznawczych było praktycznie niemożliwe, gdyż jednostce pozostał jeszcze „zapasowy” samolot RWD-8.

Rankiem 5 września dowódca I/66 Plutonu, kpt. obs. Krzysztoforski nawiązał najprawdopodobniej łączność ze sztabem 10 DP, gdyż wykonał jeden lot rozpoznawczy do rejonu Sieradz – Zduńska Wola. Po wylądowaniu na maszynie stwierdzono liczne przestrzeliny, które jednak można było dość łatwo naprawić korzystając z sił jakimi dysponował I/66 Pluton. Sytuacja 10 DP na korzyść której pracował pluton nie napawała optymizmem, w związku z czym dowódca I/66 Plutonu po wcześniejszych konsultacjach z dowódcą dywizji zdecydował o przejściu jednostki na nowe miejsce postoju w pobliżu Szadku, które miało nastąpić w dniu następnym. Niestety, dokładne określenie położenia tego lotniska jest praktycznie niemożliwe, gdyż dokumentacja archiwalna nie podaje jego choćby przybliżonej lokalizacji<sup>435</sup>. Co ciekawe w dokumentacji dotyczącej działań plutonu w dniu 4 września doszło do dość zabawnej pomyłki, w wyniku której miasto Szadek, stało się „Czadkiem”. Niestety, po dotarciu na nowe miejsce postoju dowódca plutonu nie zdołał nawiązać kontaktu ze sztabem 10 DP, który nie zdołał dotrzeć do Szadku. W tej sytuacji zapanowało przekonanie, że utracono łączność z I/66 Plutonom.

Sytuację w jakiej znalazł się dowódca plutonu dodatkowo skomplikowała decyzja dowódcy lotnictwa armijnego o wycofaniu eskadry z wielkich jednostek i przekazaniu eskadry do odwodu Naczelnego Wodza. Decyzję tą dowódca eskadry otrzymał o godzinie 16.00. Równocześnie z przejściem eskadry do odwodu wydano rozkaz wycofania rzutów kołowych i powietrznych na lotnisko Biały Kamień, znajdujące się w odległości 8 km od Radomia. Jednocześnie dowódca lotnictwa rozkazał, aby kpt. obs. Kubieniec nawiązał łączność z „zaginionym” I/66 Plutonom. W tym celu dowódca o godzinie 18.00 skorzystał ze znajdującego się na lotnisku Lublinek samolotu i poleciał na poszukiwanie jednostki:

*Dowódca eskadry startuje o godzinie 18.00 celem odszukania I/66 Plutonu, po przylocie nad lotnisko w Męckiej Woli zostaje ostrzelany przez karabin maszynowy, prawdopodobnie przez nieprzyjacielską piechotę.*

*Po wylądowaniu dalej na wschód w rejonie naszych wojsk dowiaduje się od własnych oddziałów, że podobny samolot oraz oddział lotniczy i kilka samochodów znajduje się na polu koło folwarku na północ od Czadek.*

---

<sup>435</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-6, k. 3.

*Po wylądowaniu na zajęтым przez pluton lotnisku: zastępcza dowódcy plutonu zameldował mi, że dowódca plutonu znajduje się w dowództwie dywizji. Wydałem rozkaz natychmiastowego przygotowania wymarszu plutonu na lotnisko Lublinek oraz zwróciłem mu uwagę, że ze względu na możliwość znalezienia się wojsk nieprzyjacielskich w dniu jutrzejszym rano, na tyłach lotniska, pluton musi rozpocząć przesunięcie nie później jak o północy. Przygotowanie do lądowania samolotów w nocy będzie przeze mnie zarządzane. Lądowanie na lotnisku Lubinek dowódcy eskadry odbyło się w zupełnej ciemności*<sup>436</sup>.

Samoloty należące do II/66 Plutonu przybyły na lotnisko Lublinek w godzinach wieczornych, około 2.00 w nocy. Nad ranem do Łodzi dotarł także rzut kołowy eskadry, który po krótkim odpoczynku wyruszył w stronę miejscowości Biały Kamień. O 8.00 na Lublinek dotarł także rzut kołowy I/66 Plutonu. Znacznie mniej czasu na odpoczynek mieli piloci, którzy o świcie odprowadzili resztę samolotów 66 EO na nowe lotnisko. Niestety rzut kołowy I/66 Plutonu miał sporego pecha, gdyż około godziny 12.00 został zbombardowany w rejonie Brzezin. W wyniku bombardowania część mechaników odniosła rany, na szczęście lotnikami zaopiekowali się członkowie personelu ewakuowanego łódzkiego szpitala. Straty w wyniku nalotu wyniosły aż 12 osób i 3 zniszczone samochody. Resztki grupy dotarły do Białego Kamienia około 23.00.

Nieco wcześniej na nowym lotnisku pojawił się płk. pil. Iwaskiewicz, który nakazał personelowi latającemu przejście dalej na wschód, na lotnisko Polkowszczyzna koło Naęczowa. O świcie z Białego Kamienia odjechał rzut kołowy. Załogi samolotów poczekały na poprawę warunków atmosferycznych, start nielicznych maszyn pozostających jeszcze w eskadrze nastąpił około 10.00. Niestety po dotarciu na miejsce na lotników nie czekały żadne rozkazy. W tej sytuacji dzień 8 września upłynął na nerwowym oczekiwaniu. Dowódca eskadry, wyczuwając spore zagrożenie dla powierzonej mu jednostki zdecydował się osobiście pojechać do Lublina, gdzie spodziewał się zastać Dowódcę Lotnictwa, lub sztab Naczelnego Wodza. Niestety, „nikt nic nie wie”, w związku z czym kpt. obs. Kubieniec powrócił do swojej jednostki bez żadnych nowych rozkazów<sup>437</sup>. Sytuacja stawała się coraz bardziej nerwowa, tym bardziej, że do lotników docierały różne informacje rozpowszechniane przez uchodźców. Obawiając się, że Niemcy zdołali już dotrzeć do rejonu Lublina bądź, że tereny te zostaną lada chwila opanowane przez agresorów kpt. obs. Kubieniec zdecydował na własną rękę wycofywać się dalej na wschód.

---

<sup>436</sup> Ibidem.

<sup>437</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-6, k. 4.

Rankiem 9 września eskadra nadal nie uzyskała żadnych informacji, w związku z czym dowódca zdecydował o natychmiastowym przejściu rzutu kołowego na lądowisko Stężyca, położone w odległości 10 km na północny wschód od Krasnegostawu. Rzut powietrzny miał odlecieć tam rankiem następnego dnia. Rano 10 września, w dotychczasowym miejscu postoju eskadry pojawił się płk. pil. Iwaszkiewicz, który w zasadzie pochwalił decyzję dowódcy eskadry. Nakazał jednak, aby jednostka przeszła jeszcze dalej na wschód, na lądowisko Górka Połonka koło Łucka. O zmianie dyslokacji jednostki należało poinformować personel naziemny, który tłukł się zatłoczonymi drogami w stronę Krasnegostawu. Lotu z nowymi rozkazami dla rzutu kołowego podjęli się por. obs. Sokoliński i plut. pil. Piotrowski <sup>438</sup>.

Eskadra zebrała się na nowym miejscu postoju 11 września. Niestety jej sytuacja nie przedstawiała się zbyt dobrze. Jednostka utraciła większość samolotów, dawały się już we znaki poważne braki w paliwie. O problemach z paliwem płk. pil. Iwaszkiewicz meldował min., w licznych telegramach wysyłanych do dowództwa lotnictwa i sztabu Naczelnego Wodza, np. 13 września informował on, że 66 Eskadra ma paliwa na „jedno poszukiwanie <sup>439</sup>”. Pomimo tego eskadra wykonała „szereg lotów” w celu zlokalizowania wojsk nieprzyjaciela i rozeznania się w ogólnej sytuacji <sup>440</sup>. Niestety nie wiadomo kto spośród lotników eskadry wykonywał w tych dniach loty rozpoznawcze, ani nad jakimi terenami pojawiały się samoloty 66 EO. Sama idea prowadzenia takich lotów wydaje się dość problematyczna, choćby ze względu na wspomniany wcześniej meldunek płk. pil. Iwaszkiewicza. Bardziej prawdopodobna wydaje się teza postawiona w pracy dr. Pawłaka, według której personel eskadry poszukiwał cystern kolejowych z benzyną lotniczą, a personel naziemny zajmował się naprawami samolotów i samochodów znajdujących się na wyposażeniu jednostki <sup>441</sup>.

Nie ulega natomiast wątpliwości, że 14 września 1939 r. w godzinach popołudniowych eskadra została przesunięta na lądowisko Stasin w pobliżu Kołomyi, gdzie jednostkę razem z 63 EO włączono w skład dywizjonu, na czele którego miał stanąć mjr. obs. Wójcicki. W godzinach wieczornych do Stasina odjechał także rzut kołowy.

Następnego dnia personel latający dotarł na nowe lotnisko. Między 15, a 17 września 1939 r. lotnicy wykonali kilka lotów rozpoznawczych i łącznikowych.

---

<sup>438</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 426.

<sup>439</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.34/1b-2.

<sup>440</sup> IMPS, sygn. LOT.A.II,6/1f-6, k. 5.

<sup>441</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 426.

Niestety, brak bliższych informacji na ten temat uniemożliwia dokładnie odtworzenie przebiegu wypadków, a za jedyne źródło musi wystarczyć zdawkowy zapis w sprawozdaniu dowódcy eskadry:

*W czasie od 15 do 17 eskadra wykonuje kilka lotów rozpoznawczych oraz łącznikowych (przekazywanie rozkazów ewakuacyjnych) na korzyść dowódcy lotnictwa przy Naczelnym Wodzu.*

*Dnia 17 IX z rozkazu gen. Ujejskiego dowództwo nad 66 i 63 Eskadrą obejmuje major Wójcicki, który pomimo szczupłego stanu sprzętu samochodowego zabiera 1 samochód osobowy do swojej dyspozycji (samochód ten jak mi później w Rumunii moi oficerowie oświadczyli i wykorzystał go celem przewiezienia własnej rodziny na stronę rumuńską) <sup>442</sup>.*

Pomijając niezbyt pochlebne informacje o mjr. obs. Wójcickim, powyższy fragment sprawozdania wiernie oddaje działania eskadry. Na podstawie istniejącej literatury można jedynie uzupełnić zawarte w nim informacje, powtarzając za dr. Pawlakiem, że w dniu 16 września nadwyżka personelu latającego została odesłana do punktu zbornego w miejscowości Kutry <sup>443</sup>.

Następnego dnia w związku z agresją sowiecką dowództwo otrzymało zadanie przekazania rozkazów dotyczących ewakuacji jednostek lotnictwa do nowych miejsc postoju. Zadania te wykonały załogi kpt. obs. Rochowskiego, a także por. obs. Dziadosza, por. obs. Włosińskiego i ppor. obs. Siuzdaka. W nocy z dotychczasowego miejsca postoju eskadry odjechał rzut kołowy którym dowodził por. obs. Sokoliński, zaś 18 września o godzinie 9.00 do Czerniowiec odleciały wszystkie pozostające na „chodzie” samoloty eskadry, kończąc tym samym jej udział w wojnie obronnej.

Działania 66 Eskadry płk. pil. Iwaszkiewicz oceniał w następujący sposób:

*Użycie plutonów 66 Eskadry Towarzyszącej nastąpiło niezgodnie z przewidywaniami elaboratu. Wcześniejsze wejście w akcję Wołyńskiej B.K. w locie między Armią Kraków (pod Częstochową) zmusiło do postania tam II plutonu 66 Eskadry. Z powodu nietrafnych zarządzeń dowódcy eskadry, który zaczął szukać lotnisk w bezpośrednim pobliżu B.K. zamiast na razie oprzeć się o trochę dalsze lecz już istniejące orz z powodu znacznej odległości od Łodzi, – wspomniany pluton wszedł do akcji z 1½ dniowym opóźnieniem. I Pluton od razu pracował pod Sieradzem.*

---

<sup>442</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-6, k. 5.

<sup>443</sup> J. Pawlak, *Polskie eskadry...*, s. 426.

*Charakterystyka pracy 66 Eskadry jest zupełnie zbliżona do 63 Eskadry z tym, że posiadając sprzęt gorszy (R.XIII) miała ona jeszcze mniej możliwości wykonała około 10 zadań bojowych<sup>444</sup>.*

Ogółem w okresie od 1 do 18 września eskadra utraciła 1 zabitego lotnika (kpr. pil. Guzewicza<sup>445</sup>, 2 rannych, którzy nie powrócili do jednostki (por. pil. Bauman i ppor. obs. Łotecki) oraz jednego zaginionego (pchor. pil. Ranoszek) i jednego dezertera plut. pil. Kostecki.

<b>Tab. 22 Wykaz żołnierzy i oficerów 63 i 66 Eskadry Obserwacyjnych, przedstawionych do odznaczenia za udział w kampanii wrześniowej*</b>			
L.p.	Stopień i specjalizacja	Imię i nazwisko	Jednostka
1	kpt. obs.	Jan Haręźlak	63 EO
2	por. obs.	Antoni Barański	63 EO
3	kpr. pil.	Stanisław Laskowski	63 EO
4	ppor. obs.	Kazimierz Żerebecki	63 EO
5	ppor. obs.	Roman Chmiel	63 EO
6	por. pil.	Tadeusz Sumorok-Ostoja	63 EO
7	kpt. obs.	Jerzy Wolf	63 EO
8	kpt. obs.	Władysław Fedorowicz	63 EO
9	kpr. pil.	Ludwik Misiak	63 EO
10	ppor. obs.	Edward Langer	63 EO
11	por. obs.	Witold Szyszkowski	63 EO
12	kpr. pil.	Antoni Kubas	63 EO
13	st. sierż.	Kazimierz Majewski	63 EO
14	majster wojskowy brygadzysta	Kubas	63 EO
15	młodszy majster wojskowy brygadzysta	Bober	63 EO
16	podmajster brygadzysta	Popowicz	63 EO
17	ppor. obs.	Aleksander Jastrzębski	66 EO
18	kpr. pil.	Michał Omieljaszko	66 EO
19	por. obs.	Marian Łotecki	66 EO
20	por. pil.	Alfred Bauman	66 EO
21	kpr. pil.	Stanisław Przećławski	66 EO
22	kpt. obs.	Leonid Rochowski	66 EO

<sup>444</sup> IMPS, sygn. LOT.A.II.6/1f-1, k. 6.

<sup>445</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-1, k. 7.

23	ppor. obs.	Tadeusz Siuzdak	66 EO
24	por. obs.	Tadeusz Sokoliński	66 EO
25	ppor. pil.	Józef Nogal	66 EO
26	kpr. pil.	Kazimierz Lipiec	66 EO
27	por. obs.	Wacław Włosiński	66 EO
28	kpt. obs.	Jan Krzysztoforski	66 EO
29	por. obs.	Ludwik Dziadosz	66 EO
30	starszy majster wojskowy	Walerian Iwanicki	66 EO
31	majster wojskowy	Szabekjo	66 EO
32	majster wojskowy	Wilkoosz	66 EO
33	por. obs. rez.	Adam Tepper	66 EO

\* Opracowanie własne na podstawie: IPMS, sygn. LOT.A.II.6/1f-1, k. 6-7.





## Zakończenie

Wojenna epopeja jednostek, które przed wybuchem wojny wchodziły w skład IV/6 Dywizjonu Towarzyszącego, zakończyła się 18 września. Personel obu eskadr obserwacyjnych, działających podczas wojny w szeregach lotnictwa Armii „Łódź” znalazł się na emigracji. Podczas wojny obie eskadry wykonały w sumie 46 zadań bojowych i 21 lotów łącznikowych. Na tle 489 zadań wykonanych przez wszystkie eskadry obserwacyjne, biorące udział w wojnie obronnej, i 109 lotów łącznikowych liczba ta zdaje się nie oszałamiać.

Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę sytuację frontową w jakiej musieli działać członkowie załóg, trzeba stwierdzić, że były to niezwykle niebezpieczne loty. Przewaga Niemców była na tyle duża, że personel latający mógł przed każdym lotem spisać testament. Pomimo tego, okazało się, że straty poniesione przez obie jednostki nie były zbyt porażające.

Pomimo tego o eskadrach obserwacyjnych lub towarzyszących mówi i „pisze się” niewiele. Jeśli chodzi o przedstawione na kartach niniejszej pracy jednostki to zasadniczo poza opublikowanym kilka lat temu artykułem pana Łukasza Łydzby i opracowaniami Jerzego Pawłaka nie powstały żadne prace ich dotyczące. Jest to tym smutniejsze, że w okresie przed wojennym eskadry towarzyszące odgrywały ważną rolę w rozwoju polskiego lotnictwa.

Ich znaczenie było wielokrotnie kwestionowane, zwłaszcza w okresie PRL, gdy jednostki tego typu opisywano jako kompletnie przestarzałe i nie mające żadnych szans na współczesnym walki. Niestety, stwierdzenie to nie jest do końca uzasadnione, gdyż podobne jednostki istniały także w stawianych za wzór nowoczesności, wojskach lotniczych wchodzących w skład Armii Czerwonej. Pozostające na ich wyposażeniu samoloty R-5, a potem R-10 podczas niemieckiej agresji na ZSRR padały łupem niemieckich myśliwców równie często, jeśli nie częściej, niż polskie samoloty RWD-14b Czapla i Lublin R.XIII. Tym co odróżniało sprzęt radziecki od polskich samolotów, była możliwość przenoszenia choćby niewielkiego ładunku bombowego. Pod względem konstrukcji i możliwości samoloty tego typu były podobne do używanych w polskich eskadrach liniowych (podczas wojny przemianowanych na eskadry rozpoznawcze) samolotów PZL.23 Karaś. O tym jednak autorzy piszący w okresie PRL pisać nie mogli, lub nie chcieli.

Podobne jednostki, odpowiedzialne za współpracę z jednostkami naziemnymi, istniały także w lotnictwie alianckim. Najlepszym przykładem może być

663 Dywizjon Samolotów Artylerii, który pod koniec wojny został stworzony na terenie Włoch. To, że jednostka ta nie poniosła ciężkich strat w ludziach i sprzęcie było spowodowane tylko i wyłącznie tym, iż Alianci zdobyli w tym czasie panowanie w powietrzu i byli w stanie zestrzelić praktycznie każdy niemiecki samolot myśliwski – w tej sytuacji jedynym zagrożeniem dla prowadzących rozpoznanie maszyn były stanowiska nieprzyjacielskiej artylerii przeciwlotniczej.

Pogląd ten może wzbudzić pewne wątpliwości, ale samoloty towarzyszące używane we wrześniu 1939 r., przez jednostki polskiego lotnictwa ni należały do najnowocześniejszych, ale w większości przypadków spełniły pokładane w nich oczekiwania. Oczywiście, personel latający poszczególnych eskadr „nie obraziłby się”, na wprowadzenie nowszych maszyn – pytanie tylko, czy zamiast inwestować w rozbudowę lotnictwa towarzyszącego, polskie dowództwo nie powinno zastanowić się nad dopilnowaniem, by każdy polski żołnierz znał sylwetki polskich samolotów. Okazuje się bowiem, że znacznie większym zagrożeniem dla lotnictwa towarzyszącego była własna piechota, która „na wszelki wypadek” strzelała do wszystkich zauważonych samolotów.

Ofiarami takiego podejścia byli, niestety polscy piloci i obserwatorzy, latający na „pegazach”, których prędkości maksymalne były porównywalne z osiągamy poruszającego się po autostradzie współczesnego auta osobowego średniej klasy. O poległych lotniskach eskadr obserwacyjnych mówi się i pisze niewiele. Chlubnym wyjątkiem jest pan Jan Pawlak, który podczas prac nad niniejszą książką był jednym z tych ludzi, którzy pomogli mi w gromadzeniu materiałów, a także udostępnił mi niektóre swoje artykuły, których wcześniej nie znałem, a które są wspaniałym przykładem tego jak można i trzeba popularyzować historię lotnictwa wśród społeczeństwa.

Działalność obu eskadr jak dotychczas nie doczekała się pełnego i dokładnego omówienia. Również niniejsza praca zawiera sporo błędów i nieścisłości. Osoby, które chciałby skonfrontować ustalenia autora zachęcam do zapoznania się z pracami i dokumentami wymienionymi w bibliografii. Chciałbym również wyjaśnić dlaczego w niektórych miejscach np., w bibliografii nie podawałem nazw zespołów archiwalnych. Otóż, niektóre archiwa do których zbiorów miałem dostęp, min., za sprawą wydatnej pomocy pana Rafała Bolczyka, z założenia nie podaje takich informacji. Niestety, o czym wspominałem już we wstępie, codzienne obowiązki nie pozwalają mi na osobiste wyjazdy do Londynu. Z tego powodu zmuszony jestem prowadzić kwerendy korespondencyjne.

Mam nadzieję, że niniejsza praca stanie się przyczynkiem do dalszych badań nad losami lwowskich jednostek lotniczych, o których wiemy bardzo nie wiele, lub zgoła nic. Dlaczego? Głównie ze względu na brak odpowiedniej dokumentacji archiwalnej. Pozostaje jedynie mieć nadzieję, że również inni sympatycy lwowskiego pułku zdecydują się na podzielenie się z szerszym gronem swoimi ustaleniami.

# Wybrane życiorysy lotników

## Iwowskich eskadr towarzyszących

### *Józef Baran*

Ppor. obs. Baran, urodzony 16 lutego 1906 r. w Soninie, w powiecie łańcuckim, na terenie dawnego województwa lwowskiego. Przyszły lotnik między wrześniem 1926, a lipcem 1927 r. przebywał w Szkole Podchorążych Piechoty w Komorowie, którą ukończył, a następnie trafił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, gdzie przebywał do 15 sierpnia 1929 r. Podczas swojej edukacji w Dęblinie został trzykrotnie ukarany za nieobecność na zajęciach, niedbałe wykonanie rozkazu i opieszałość w służbie<sup>446</sup>, co jednak nie przeszkodziło jego przełożonym w wystawieniu mu pozytywnej opinii służbowej:

*Jako uczeń obserwator zadania wykonywał dobrze. Orientacja w powietrzu dobra. Wyszczenie wojskowe dobre, brak mu jednak energii i pewności siebie*<sup>447</sup>.

Po ukończeniu szkoły w Dęblinie ppor. obs. Barana skierowano do 63 ET jako młodszego oficera<sup>448</sup>. Stanowisko obserwatora nie spełniało jednak ambicji młodego lotnika, który już wkrótce, podobnie jak opisany wcześniej ppor. Pentz wystąpił o przeszkolenie z zakresu pilotażu. Po ukończeniu kursu pilotażu ppor. Baran wykonywał loty na samolocie Lublin R.XIIID podczas jednego z nich, w dniu 10 lutego 1933 r. doszło do wypadku, w wyniku którego samolot noszący numer 56-2 został poważnie uszkodzony. Następnym przydziałem służbowym lotnika był 4 Pułk Lotniczy w Toruniu, a potem Centrum Wyszczolenia Lotnictwa w Dęblinie. Przed wojną został awansowany do stopnia majora, a potem kapitana; pracował w Ośrodku Szkolenia Pilotów w Ustianowej. W momencie wybuchu wojny przebywał na urlopie zdrowotnym, na który skierowano go w związku z kolejnym wypadkiem lotniczym, podczas którego doszło do uszkodzenia kręgosłupa. Pomimo złego stanu zdrowia, po ogłoszeniu mobilizacji wyruszył do Dęblina. Niestety, po 17 września 1939 r. dostał się do niewoli sowieckiej i został zamordowany w Charkowie<sup>449</sup>.

---

<sup>446</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.B.1782., k. 6.

<sup>447</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.B.1782, k. 11.

<sup>448</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.B.1782, k. 13.

<sup>449</sup> *Józef Baran*, [dostęp 8 XII 2018] <https://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=6201>.

### ***Alojzy Władysław Błażeński***

Por. pil Błażeński w dokumentacji archiwalnej figuruje jako Alojzy Władysław Błażeński <sup>450</sup>. Pilot ten urodził się 31 lipca 1898 r. w miejscowości Dąbrówka na Pomorzu. W czasie I Wojny Światowej odbywał służbę w armii niemieckiej <sup>6</sup>, do której powołany został już w 1915 r. Szybko dostał się do niemieckiego lotnictwa wojskowego i po krótkim przeszkoleniu w Grudziądzu został skierowany w 1916 r. na front zachodni. W kwietniu 1919 r. został zwolniony z wojska, ale niecałe dwa miesiące później ponownie powołano go do służby. Do Wojska Polskiego wstąpił 8 czerwca 1919 r. w dość niecodziennych okolicznościach, gdyż zdezerterował wraz z samolotem ze swojej macierzystej jednostki stacjonującej na lotnisku w Bydgoszczy <sup>451</sup>. Podczas wojny polsko – bolszewickiej służył jako pilot 12 Eskadry Wywiadowczej (1 Wielkopolskiej <sup>452</sup>). Podczas służby w jednostce został dwukrotnie przedstawiony do odznaczenia go Krzyżem Virtutti Militari. Po raz pierwszy jako sierżant pilot, po raz drugi jako podchorąży pilot. W tym miejscu warto przytoczyć treść drugiego wniosku odznaczeniowego:

*Podchorąży pilot Błażeński Alojzy wykonał dnia 11.8.1920 wywiad na rejon Pułtusk – Różan – Maków. Spotkawszy w Makowie większy oddział bolszewickiego taboru, rzucił celnie bomby wyrządzając widoczne spustoszenie. Potem ostrzeliwał ciągnące kolumny bolszewickie z kulomiotu szerząc widoczny popłoch.*

*Dnia 12.8.20. wykonał on lot bojowy na Pułtusk – Różany – Wyszków w czasie którego, ostrzeliwał mimo silnego ognia nieprzyjacielskich kulomiotów, przeprawiające się przez Bug oddziały nieprzyjacielskiej kawalerii, zadając jej wielkie straty i zmuszając do cofnięcia się za Bug.*

*Dnia 13.8.20 wykonując ot na Działdów dostał się do niewoli bolszewickiej, z której zdołał ujść przywożąc ważne meldunki co do dyslokacji i siły wojsk nieprzyjacielskich <sup>453</sup>.*

Warto nadmienić, iż pilot dostał się do niewoli razem z Leonardem Huzickim. Obaj lotnicy byli zmuszeni do awaryjnego lądowania, a następnie zostali pojmani przez miejscowych Niemców, którzy przekazali jeńców Bolszewikom. Huzicki i Błażeński nie zamierzali jednak czekać na koniec wojny z bolszewikami za drutami obozu jenieckiego i zmyliwszy strażników uciekli przebrani za Żydów.

---

<sup>450</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1072,

k. 1. <sup>6</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1072, k. 4.

<sup>451</sup> *Błażeński Alojzy. Powstańcze biogramy*, [dostęp 7 XII 2018] <https://powstanie.szubin.net/biografie/s/265>.

<sup>452</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1072, k. 9.

<sup>453</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1072, k. 10.

Przełożony Błażyńskiego pisał o jego działalności podczas wojny 1920 r. w następujący sposób:

*Pochor. pilot Błażyński Alojzy wykonał na froncie bolszewickim około 40 (czterdzieści) lotów bojowych odznaczając się odwagą i sumiennością. Wybitny udział brał on przy naszej akcji na Janów i Konstantynów, dnia 4 i 5 9.20 gdzie za wykonanie śmiałych lotów wymieniony został imiennie w rozkazie D-twa Frontu północno – wschodniego. Już uprzednio odznaczył się w locie na Prożany przy którym dostał się do niewoli bolszewickiej, z której zdołał ująć zniszczywszy przedtem samolot <sup>454</sup>.*

W październiku 1920 r. został mianowany podporucznikiem i uzyskał prawo do noszenia odznaki pilota, co należy uznać za spore wyróżnienie <sup>455</sup>. Po zakończeniu wojny polsko – bolszewickiej jako Wielkopolanin trafił do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W wolnych chwilach pracował w warsztatach pułkowych nad budową szybowca „Polon”. W 1923 r. został skierowany do Szkoły Mechaników Lotniczych w Bydgoszczy, gdzie służył jako wykładowca. Następnie w 1928 r. otrzymał skierowanie do 6 Pułku Lotniczego, gdzie przez dwa lata pełnił służbę jako dowódca 61 Eskadry Liniowej. W 1930 r. powrócił do Bydgoszczy, co wiązało się z awansem do stopnia kapitana.

Podczas ostatniego pobytu w Bydgoszczy pracował najpierw jako komendant Szkoły Podoficerskiej Mechaników, następnie kierował warsztatami szkolnymi, wreszcie został mianowany na stanowisko wykładowcy w Szkole Podoficerów Specjalistów Lotnictwa oraz Szkole Podoficerów Lotnictwa dla Małoletnich w Bydgoszczy. Sporo wątpliwości budzi natomiast śmierć lotnika. Według Sebastiana Nowosada, Błażyński miał popełnić samobójstwo, podczas gdy dokumentacja archiwalna wskazuje, iż „zginął śmiercią lotnika <sup>456</sup>”.

### **Roman Chmiel**

Roman Chmiel urodził się 9 czerwca 1913 r., w Borzędzinie, powiat Brzesko, na terenie ówczesnego województwa krakowskiego. We wrześniu 1933 r., wziął udział w kursie dla podchorążych organizowanym przez 12 Dywizję Piechoty w Tarnopolu, wówczas też wstąpił do wojska. Następnie, od maja do września 1934 r., był dowódcą drużyny w 54 Pułku Piechoty, stacjonującym również w Tarnopolu.

Kolejnym przydziałem służbowym przyszłego lotnika była Szkoła Podchorążych Piechoty w Komorowie, którą ukończył w 1936 r.

<sup>454</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1072, k. 12.

<sup>455</sup> S. Nowosad, *Błażeński (Błażyński) Alojzy Władysław, kpt. pi.*, [dostęp 7 XII 2018] [http://bequickorbdead.com/article\\_detail/virtuti\\_militari-pilots-blazenski-blazynski-alojzy-wladyslaw-kpt-pil/](http://bequickorbdead.com/article_detail/virtuti_militari-pilots-blazenski-blazynski-alojzy-wladyslaw-kpt-pil/).

<sup>456</sup> WBH, CAW, sygn. I.482.18-1072, k. 4.

Wówczas jako podporucznik trafił do 82 Syberyjskiego Pułku Strzelców im. Tadeusza Kościuszki stacjonującego w Brześciu nad Bugiem, gdzie pełnił funkcję dowódcy plutonu. Jesienią 1937 r., Chmiel zgłosił się na V Aplikacyjny Kurs Obserwatorów w Dęblinie, który ukończył latem 1938 r. Po zakończeniu nauki w „Szkołe Orłąt”, Chmiel trafił do 66 Eskadry Towarzyszącej, w której służył jako młodszy oficer eskadry. W kwietniu 1939 r., przeniesiono go do Szkoły Podoficerskiej działającej w ramach 6 Pułku Lotniczego we Lwowie.

W związku ze zbliżającym się wybuchem wojny, Chmiel otrzymał przydział najpierw do 63 ET, a potem do 66 ET. W szeregach tej ostatniej odbył kampanię wrześniową. Po agresji sowieckiej, w dniu 18 września Chmiel wraz z resztą jednostki przedostał się do Rumunii. 19 września zdał samolot władzom rumuńskim w miejscowości Buzau<sup>457</sup>. Po kilku tygodniach, w ostatnich dniach października 1939 r., dostał się do Francji, a po jej upadku w czerwcu 1940 r., do Wielkiej Brytanii, gdzie wszedł w skład min., 301 Dywizjonu Bombowego Ziemi Pomorskiej „Obrońców Warszawy”. Podczas służby w Anglii został awansowany do stopnia kapitana obserwatora, w którym skończył wojnę. Udział Chmiela w jednym z lotów bojowych wykonanych w 1942 r., został opisany przez mjr. pil. Mieczysława Stachiewicza:

*W nocy z 5 na 6 czerwca lecimy na Essen. Znowu cała moja załoga pod dowództwa Krasieńskiego. Dywizjon wystawia dziesięć załóg, na odprawie zapowiadają czas pobytu nad celem: od... do... Nie wolno wchodzić wcześniej, nie wolno wchodzić na cel po tej godzinie. Nasza maszyna ciągnie dość słabo; kiedy dochodzimy do wybrzeża nieprzyjacielskiego, jesteśmy już spóźnieni. Gdy zbliżamy się do celu, widać olbrzymie stożki utworzone z ponad trzydziestu reflektorów każdy. Bardzo silna obrona artyleryjska. Gdy jesteśmy bliżej, wszystko gaśnie, wszystko cichnie. Jesteśmy spóźnieni od pięciu do dziesięciu minut. Wygląda na to, że nikogo nad celem nie ma. Dochodzimy nad cel. Widoczność pionowa bardzo słaba. Jak zawsze Essen i cała Ruhra przysłonięte mgiełką przemysłową. Roman Chmiel leży na celowniku. Po jakimś czasie mówi: „O minęliśmy już cel”. Krasieński decyduje się na drugi nalot, zawraca, robimy pełną rundę i znowu nadlatujemy nad cel. Tym razem Roman komenderuje: „Otworzyć drzwi bombowe. Bomby poszły. Przytrzymać do fotografii”. W tym momencie na lewo od nas zapala się reflektor o kolorze jasnoniebieskim. Jednym krótkim ruchem, w ciągu paru sekund już jest na nas. Natychmiast dołącza się więcej reflektorów, i więcej, i więcej. Jesteśmy w morzu światła. Tych reflektorów może być trzydzieści, może więcej. Oślepiający blask. Stoję obok Krasieńskiego, który jest przy sterach, wołam do niego: „Nie daj się pan oślepić! Ja będę prowadzić!”. Łapię pozycję księżycą. To będzie*

---

<sup>457</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/25/10, k. 3-4.

*nasz główny przewodnik nawigacyjny i komenda: „W lewo, 30 stopni w dół!” „W prawo 20, w lewo 15, w górę...” I tak się zaczyna ten taniec. Uważam tylko na to, żeby nie być w tym samym punkcie przestrzeni, w którym z kilkudziesięciosiekundowy wyprzedzeniem artylerzyści na ziemi namierzili nasz samolot. Cały czas w reflektorach, cały czas ten straszny taniec. Przyrządy pokładowe zupełnie rozhuśtane, busola kręci się w kółko, tak że ja tylko pilnuje księżycy, żeby mniej więcej utrzymać nasz kurs, nasz kierunek lotu. Oczywiście, jak tylko reflektory się zapaliły odezwała się artyleria. Naokoło nas zaczęły pękać pociski, słychać wybuchy. Przelatujemy przez pozostałe po wybuchach chmur. Smród prochu. Reflektory – niektóre gasną gdy wchodzimy w pole ich zasięgu, nowe zapalają się z przodu. Ciągłe ten sam potworny taniec. Słychać wybuchy. Czasami coś szurnie po płatowcu, odłamki pocisków i znowu naprzód w tych reflektorach, znowu z tyłu zapalają się nowe. A walka trwa i ciągle jeszcze istniejemy, jakoś nie udaje im się w nas trafić<sup>458</sup>.*

Chmiel brał udział nie tylko w nalotach na Niemcy. Latem 1944 r., jako członek personelu latającego 1586 Eskadry Specjalnego Przeznaczenia wykonywał loty ze zrzutami dla ogarniętej powstaniem Warszawy. Jeden z lotów zapisał się na trwałe w pamięci lotnika:

*Przed nami czernią się góry Jugosławii. Biała tasiemką rozbijających się fal, kreśli się linia brzegu. Nad górami tu i ówdzie wiszą czapy chmur. Brzeg przekraczamy prawie na „tracku” – widać wiatry są słabe i nie znoszą nas. Zmieniamy kurs do małej wysepki na Dunaju, na wschód od Vukovar, jest to doskonały punkt orientacyjny. Lecimy najniżej jak możemy, bo niewiadomo kiedy i gdzie może zjawić się nieproszony gość, niemiecki nocny myśliwiec. Wiemy, że patrolują te tereny. Na ciemnych stokach gór widać pojedyncze ogniska, czasami grupę ognisk. Migają z ziemi elektryczne lampki. Bardzo możliwe, że są to oddziały partyzantów, ale dzisiaj nie jest ich noc. Na Dunaj wychodzimy na wysokość 700 stóp. Lecimy na podstawie orientacji z mapy, gdyż inne pomoce nawigacji nie są tutaj zbyt dokładne.*

*Tylko od czasu do czasu pada kilka słów przez „intercom”, prawie zawsze związanych z obserwacją w powietrzu lub na ziemi. Niekiedy błysnie jakieś światelko, wyskoczy przed nosem jakaś uśpiona wioska. Miasta omijamy. Przed nami teren zaczyna wznosić się, więc my też nabieramy wysokości. Daleko w lewo widać Małe Tatry – niektóre ich szczyty wystają ponad chmury, ale w ich rejonie musi być silna burza, bo zygzaki błyskawic kreślą chmury. My też lecimy teraz ponad chmurami, które leżą w dolinach i na niższych górach. Gdzieniedzie chmury są wysoko podbudowane, te omijamy, bo przecież „rzuca” w nich. Ich fantastyczne kształty bielą się wysoko nad nami, a ich wnętrza są ciemne i groźne. Na ogół pogoda jest dobra. Karpaty pokryte, a raczej*

---

<sup>458</sup> M. Stachiewicz, *Wspomnienia wojenne*, Warszawa 2003, s. 48.

wypełnione, niskimi chmurami. W lewo od nas Łomnica wynurza się z chmur jak Wenus z piany morskiej i sterczy majestatycznie wysoko nad nami. Przepiękny widok. Jesteśmy na wysokości 4500 stóp, a stoki Łomnicy wydają się tuż za końcem skrzydła. Zmieniamy kurs na Wisłę i trzymamy się jak najbliższej chmur, by w razie niebezpieczeństwa zanurzyć się w nich, choćby na kilka chwil. Wiemy dobrze, że Podkarpacie jest silnie patrolowane przez niemieckie nocne myśliwce. Nie życzymy sobie spotkania. Nagle w prawo przed nami, o godzinie 2, wystrzelił w górę czerwony słup ognia – odległość może 15 km, może 20 km. Nie jest łatwo określić odległość w nocy w częściowo chmurami pokrytym terenie. Kogoś dostali, mam nadzieję, że to nikt z naszych. Tłoczą się myśli: kto kogo? Czy nasi ich, czy oni naszego? (niestety była to nasza maszyna, jak się później okazało). Niemcy patrolowali Podkarpacie na małych wysokościach wiedząc dobrze, że góry trzeba przechodzić wysoko, zwłaszcza gdy są pokryte chmurami.

Przelatujemy między Bochnią a Brzeskiem. Moja matka śpi sobie pewnie spokojnie i ani jej się śni, że jej syn jest tuż-tuż, prawie nad jej domem. W lewo, czerń Puszczy Niepołomickiej i tuż Wisła. Zmieniamy kurs na Pilicę na zachód od Białobrzegów. Znam te tereny z 1939 r. i z poprzednich lotów. Lecimy „kosynierem” (tj. lotem koszącym, tuż nad ziemią). Częściej niż gdzie indziej, błyskają elektryczne lampki z uspiionych wiosek. W lewo Kielce, a w chwilę później oświetlone – lotniska radomskie. Niemcy trenują nocne loty, widzimy ładującą maszynę i kilka innych w „rundce” z zapalonymi światłami. Jesteśmy tak blisko lotniska, że Niemcy pewnie myśleli, że to jedna z ich maszyn.

Dochodzimy do Pilicy. W stronie Warszawy niebo czerwieni się jakby przed wschodem słońca; to przecież dobrych kilka minut lotu jeszcze. Mijamy Grójec po naszej lewej stronie, stąd widać już dobrze ognie i dymy nad płonąca Warszawa. W prawo Jeziorna, a pod nami przedmieścia Warszawy. Widok straszniejszy niż spodziewaliśmy się. Zaczynają „pruć” działa, działka przeciwlotnicze i małokalibrowa broń. Lecimy wśród setek kolorowych smug przecinających nasz kierunek lotu. Błyski wystrzałów zdradzają kaliber i stanowiska artylerii. Przed nami reflektory, tuż obok nas Wilanów. Nadlatujemy nad Wisłę i skręcamy na północ. Lecimy po Wiśle, prawie że po wodzie. Strzela do nas kto może. Reflektory starają się złapać nas, obniżyły się jak tylko mogły, ale my jesteśmy niżej. Lecimy jakby pod olbrzymią płaską pokrywą światła, ubarwioną kolorowymi smugami pocisków. Wzdłuż promieni reflektorów lecą pociski artylerii cięższego kalibru. Przeskakujemy most Poniatowskiego. Przed mostem Kierbedzia skręt w lewo do placu Krasińskich i wznosimy się na 700 stóp gotowi do zrzutu. Plac otoczony ogniem i dymem. Całe dzielnice zajęte przez Powstańców to piekło ognia. Nie trzeba planu, by wiedzieć gdzie są Powstańcy, a gdzie Niemcy. W dymach i ogniu z trudem rozpoznajemy światła umówionego



znaku. Dwanaście paczek i dziewięć zasobników poszło. Schodzimy w dół, nad same dachy. Dym pożarów gryzie w oczy, odczuwamy żar ognia. Lecimy na południowy zachód, by wyjść poza obręb miasta i ognia. Nagle dostaliśmy bardzo silny ogień z dział pociągu kolejowego. Nasi strzelcy odpowiedzieli, czym mogli. Pociąg widzieliśmy bardzo dokładnie. W pewnym momencie wszystko ucichło – tylko silniki grają równo i spokojnie – jesteśmy poza rejonem celu. Przed nami ciemna, błogosławiona noc. Zaczynamy długą powrotną drogę do Brindisi. Bojowe napięcie minęło. Budzą się inne uczucia i refleksje, na które nie było czasu nad płonąca Warszawą. Zapach spalenizny długo jeszcze utrzymywał się w samolocie i pewnie nie tylko dym spowodował lzy w oczach...

Na Podkarpaciu palił się jeszcze zestrzelony samolot. Myśliwiec nie paliłby się tak długo – musiał to być jeden z naszych. Nie doleciał i nie zrzucił ci nic, Warszawo, i to pewnie załogę straconej maszyny najbardziej bolało w ostatnich momentach życia...

Po 10 godzinach i 20 minutach lotu, znów błękitne niebo ubogich, południowych Włoch, przez które wojna się już przewaliła <sup>459</sup>.

Po wojnie Chmiel pozostał na emigracji. Jak wynika z ustaleń Franciszka Grabowskiego, po wojnie brał udział w tajnych lotach organizowanych przez Centralną Agencję Wywiadowczą (CIA) <sup>460</sup>. Chmiel zmarł w 13 września 1996 r. Został pochowany w Krakowie.

### **Adam Dąbrowa**

Kpt. obs. Dąbrowa urodził się 24 grudnia 1902 r. w Bochni, w rodzinie Józefa i Heleny z Jędrychowskich. W 1908 r. rozpoczął edukację szkolną, a sześć lat później został przyjęty do Wyższej Szkoły Realnej w Tarnowie, do której uczęszczał aż do 1 listopada 1918 r., kiedy to zgłosił się do tworzącej się 5 Kompanii Piechoty, wchodzącej w skład 4 Pułku Piechoty Legionów. Wraz z 4 Pułkiem Dąbrowa przeszedł cały szlak bojowy pułku, od Przemyśla po Dobromil. Następnie pod koniec grudnia razem z II Batalionem wyjechał do Gródka Jagiellońskiego i brał udział w dalszych walkach z Ukraińcami <sup>461</sup>. W tej właśnie jednostce przeszedł drogę od szeregowego do podporucznika. Podczas swojej służby wojskowej ukończył Szkołę Podchorążych Piechoty w Warszawie, oraz kurs karabinów maszynowych w Chełmnie. Dobrze znał język niemiecki, nieco gorzej rosyjski. Po zakończeniu wojny polsko – bolszewickiej Dąbrowa został odesłany do Szkoły Obserwatorów i Strzelców Lotniczych w Toruniu, a po jej ukończeniu

<sup>459</sup> R. Chmiel, *12/13 sierpnia 1944 r.*, [dostęp 1 III 2019] [http://www.polishairforce.pl/\\_relacja\\_chmiel.html](http://www.polishairforce.pl/_relacja_chmiel.html).

<sup>460</sup> F. Grabowski, *Ostiary i nie tylko. Lotnicy polscy w operacjach specjalnych SIS, OPC i CIA w latach 1949-1965*, „Pamięć i Sprawiedliwość”, nr. 8/1 (14) 2009, s. 331.

<sup>461</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.840, k. 14.

otrzymał przydział do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu <sup>462</sup>. W nowej jednostce Dąbrowa służył od 5 czerwca 1924 r., w 1 Eskadrze Lotniczej, a także jako dowódca kompanii parku lotniczego 3 Pułku <sup>463</sup>. W maju 1925 r. lotnika przydzielono do 32 Eskadry Lotniczej, w której zajmował się głównie szkoleniem młodego personelu lotniczego.

Wskazuje na to wyciąg z rozkazu dziennego 3 Pułku Lotniczego z dnia 5 stycznia 1926 r., w którym dowódca pułku udzielił pochwały por. obs. Dąbrowie za dobre wyszkolenie rekrutów <sup>20</sup>. W kolejnych tygodniach lotnik został skierowany do 31 EL, a ostatecznie trafił do Oddziału Służbowego Lotnictwa, przemianowanego później na Batalion Lotnictwa. Kilka tygodni później Dąbrowa wraz z innymi lotnikami 3 Pułku Lotniczego brał udział w sprowadzeniu do Poznania samolotów Potez XV z Dębłina. Dąbrowa wykonał wówczas dość długi przelot na trasie Dęblin – Poznań z por. pil. Stefanem Ostrowskim <sup>21</sup>.

Szczyście opuściło Dąbrowę 1 czerwca 1927 r., gdy podczas przelotu na samolocie Bristol F.2b nr. 20.17, należącym najprawdopodobniej do 32 EL doszło do wypadku, spowodowanego zatarciem silnika. Trzeba przyznać, że już sam początek lotu zwiastował sporo problemów. Podczas startu maszyna pilotowana przez por. pil. Jana Kundegórskiego zgubiła dętkę, ale pomimo tego zdołała dolecieć aż do rejonu Gniezna, gdzie pilot stwierdził wyciek z chłodnicy. Por. Kundegórski zbagatelizował wyciek stwierdzając, iż jest to wynik niefrasobliwości ze strony obsługi technicznej na lotnisku w Toruniu, która wlała zbyt dużo wody do chłodnicy Bristola. Samolot lądował awaryjnie na polach otaczających wieś Żagnowo. W wyniku wypadku żaden z lotników nie odniósł poważniejszych obrażeń, mimo iż samolot kapotował <sup>464</sup>. Dąbrowa tak opisywał te wypadki:

*Wskutek podmokłej gleby i braku opony na jednym kole, koła zaryły się po osie w ziemi, co spowodowało przewrócenie się samolotu na plecy. Skutkiem kapotażu zostało złamane śmigło, baldachim, skrzydło, oraz uszkodzona przednia część silnika. W czasie kapotowania uderzyłem głową o obramowanie kabiny, prawą nogą o urządzenie wewnętrzne oraz doznałem silnego wstrząsu wewnętrznego, wskutek nagłego nacisku pasa na jamę brzuszną. Od czasu wypadku przez*

---

<sup>462</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.840, k. 4.

<sup>463</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.840, k.

24. <sup>20</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.840,

k. 25. <sup>21</sup> WBH, CAW, sygn.

I.481.D.840, k. 26.

<sup>464</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.840, k.

28. <sup>23</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.840,

k. 29.

dłuższy okres cierpiałem na silny ból głowy, oraz nogi. Silny wstrząs jamy brzusznej spowodował długo trwające bóle wewnętrzne<sup>23</sup>.

Niecały rok później miał miejsce kolejny wypadek z udziałem por. obs. Dąbrowy. Tym razem rozbity został samolot Potez XV nr. 40.167. Dąbrowa tak opisywał wydarzenia, które rozegrały się 26 maja 1928 r.:

*[...] o godzinie 8.50 wystartowaliśmy z majorem pilotem Kralewskim dowódcą Oddziału Służby Lotniczej z lotniska w ławicy, celem dokonania przelotu, jako warunku lotniczego, do Dębłina. Lot odbywaliśmy początkowo na wysokości 1000-1200 metrów. Po pewnym czasie musieliśmy się obniżyć do wysokości 500-700 metrów z powodu ukazania się chmur przeszkadzających w obserwacji. Po 1 i pół godzinnym locie i przekroczeniu linii kolejowej Łódź – Łowicz, silnik zaczął gwałtownie zdawać obroty, termometr wskazywał temperaturę podwyższoną. Mjr. pilot Kralewski zwrócił się do mnie, że silnik szwankuje i żeby szukał pola do lądowania. Ponieważ teren na którym się znajdowaliśmy nie nadawał się do lądowania, ze względu na wylewy rzek i strumyków, skierowaliśmy się wzdłuż toru kolejowego w kierunku Łowicza w nadziei znalezienia jakiegoś terenu odpowiedniego. Coraz bardziej się zniżając przelecieliśmy drogę do Łowicza, następnie skierowaliśmy się wzdłuż toru kolejowego Łowicz – Skierniewice; jednak teren na całym obszarze był w większości zalany wodą lub bardzo rozmokły. Mając już minimalną wysokość do 50 metrów, znaleźliśmy rozległe pole, które przypuszczalnie nadawało się do lądowania. Ponieważ był już czas najwyższy, ażeby lądować, mjr. pil. Kralewski, skierował samolot do lądowania. Podchodzenie według mnie było bardzo dobre. W czasie lądowania, koła zaryły się w ziemi po osie, co spowodowało momentalne przewrócenie się samolotu na plecy; skutkiem tego zostały złamane śmigło, baldachim i jedna para skrzydeł. W czasie wypadku wyleciałem z kabiny, uderzając się o ziemię głową, oraz kręgosłupem o obrotnik od km. Od czasu wypadku cierpię na ból głowy i kręgosłupa, co stwierdzone zostało przez lekarza Oddziału Służby Lotniczej. Również wewnętrzne obrażenia spowodowały cierpienia w jamie brzusznej<sup>465</sup>.*

Do Lwowa Dąbrowa trafił w listopadzie 1932 r. Początkowo otrzymał przydział do 64 EL, w której pełnił funkcję oficera taktycznego eskadry. W styczniu 1934 r. weteran wielu kraks został mianowany kapitanem, a następnie przeniesiony na stanowisko oficera ewidencji personalnej 6 Pułku Lotniczego, gdzie przebywał do lipca 1934 r. kiedy to mianowano go dowódcą I/63 Plutonu Towarzyszącego. Na stanowisku tym utrzymał się do października 1935 r., kiedy Dąbrowę przeniesiono do Eskadry Szkolnej. Na stanowisku dowódcy eskadry utrzymał się grudnia 1937 r., kiedy to otrzymał kolejne stanowisko w części administracyjnej

---

<sup>465</sup> WBH, CAW, sygn. I.481.D.840, k. 33.

jednostki. Praca za biurkiem nie do końca odpowiadało Dąbrowie, który na początku 1939 r. otrzymał stanowisko dowódcy IV/6 Dywizjonu Towarzyszącego, w skład którego wchodziła 63, 66 i 69 ET. Podczas kampanii wrześniowej, wobec rozwiązania dywizjonu i 69 ET, Dąbrowa pozostawał w Bazie Lotniczej nr. 6 na lotnisku Skniłów.

10 września Dąbrowa przejął dowodzenie nad grupą samolotów szkolnych, które zamierzano ewakuować na lotniska polowe. W kolejnych dniach, wobec agresji sowieckiej, Dąbrowa i powierzeni mu lotnicy przekroczyli granicę z Rumunią. Po przedostaniu się do Francji, kpt. Dąbrowę przyjęto do bazy w Lyon – Bron, gdzie objął dowodzenie nad szeregowcami i 5 Kompanią Administracyjną. Po zakończeniu kampanii francuskiej przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie skierowano go do bazy Insworth Lane, a następnie do Blackpool. 8 lutego 1941 r. Dąbrowa wyjechał do Staverton gdzie przeszkolił się na sprzęcie angielskim, a następnie kontynuował naukę w 4 Bombing and Gunnery School w West Freught. Po jej ukończeniu trafił do 18 Operational Training Unit w Bramcote. W końcu w połowie czerwca 1942 r., Dąbrowę przydzielono do 301 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Pomorskiej” w którego szeregach wykonywał loty bombowe na samolotach Wickers Wellington Mk. IV. Dowództwo nad jednostką przejął 25 września 1942 r., po mjr. pil. Henryku Kołodzieju. W czasie jego dowodzenia, polskie władze wojskowe podjęły decyzję o rozformowaniu jednostki, w związku z ciężkimi stratami jakie ponosiła podczas nalotów na Niemcy. Jednostkę przeformowano na polską eskadrę „C” przy 138 Dywizjonie do Zadań Specjalnych Królewskich Sił Powietrznych. 7 kwietnia 1943 r. Dąbrowa zdał dowództwo i przeszedł na stanowiska służbowe w szkolnictwie. Do końca wojny zajmował różne stanowiska administracyjne, ale Dąbrowie wyraźnie brakowało lotów, w związku z czym pod koniec wojny poprosił o skierowanie go na staż w lotnictwie amerykańskim. Prośba została rozpatrzona pozytywnie i Dąbrowę skierowano do 92 Grupy Bombowej USAAF. Po wojnie pozostał w Wielkiej Brytanii i z wielkim trudem wiązał koniec z końcem. Zmarł w Londynie 14 stycznia 1988 r., w wieku 85 lat <sup>466</sup>.

### ***Julian Frey***

Ppor. obs. Frey urodził się 14 lipca 1907 r. w Oparach na terenie województwa lwowskiego. Po ukończeniu Szkoły Podchorążych Lotnictwa, z 10 lokatą, trafił do 6 Pułku Lotniczego. We lwowskiej jednostce odbywał służbę w 62 EL i 63 ET. W 1931 r. ukończył

---

<sup>466</sup> S. Kobiela, *Bohater brytyjskiego nieba. Plk. pilot obs. Adam Dąbrowa (1902-1988)*, „Wiadomości Bocheńskie”, nr. 4(87)/2010, s. 2-10; W. Zmyślony, *Adam Dąbrowa*, [dostęp 16 XII 2018] [http:// www.polishairforce.pl/dabrowa.html](http://www.polishairforce.pl/dabrowa.html).

podstawowy kurs pilotażu, a rok później kurs wyższego pilotażu. W 1933 r. trafił do Lotniczej Szkoły Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu, w której służył jako instruktor pilotażu do 1937 r. Później został skierowany do 1 Pułku Lotniczego, gdzie przydzielono go do 114 Eskadry Myśliwskiej. 3 listopada 1938 r., już w stopniu kapitana Frey przejął dowodzenie nad jednostką, z którą przeszedł szlak bojowy podczas kampanii wrześniowej, w ramach IV/1 Dywizjonu Myśliwskiego, wchodzącego w skład Brygady Pościgowej. Następnie przedostał się do Francji, gdzie dowodził jedną z eskadr w I/145 Groupe Chasse „Varsovie”. Po klęsce Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii, gdzie przeszedł przeszkolenie w 5 Operational Training Unit, a następnie trafił do brytyjskiego 607 Dywizjonu Myśliwskiego. Następnie przeniesiono go do polskiego 303 Dywizjonu Myśliwskiego „Kościuszkowskiego”. W 1941 r. Frey organizował 316 Dywizjon Myśliwski „Warszawski”, którego był pierwszym dowódcą, w sierpniu tego samego roku przekazał dowodzenie nad jednostką kpt. pil. Wacławowi Wilczewskiemu, a sam został skierowany do jednostek lotnictwa transportowego. W 1943 r. Frey powrócił do jednostek myśliwskich i służył w 12 Grupie Myśliwskiej, jako zastępca oficera łącznikowego. Po zakończeniu działań wojennych pozostał na zachodzie – osiedlił się w Kanadzie, gdzie zmarł w marcu 1991 r. Podczas wojny zestrzelił dwa samoloty nieprzyjaciela. Były to Heinkel He 111 zestrzelony 1 września 1939 r., oraz myśliwiec Bf 109 zestrzelony 24 lipca 1941 r. 6 września 1939 r. Freyowi zaliczono jeszcze ½ zestrzelenia rozpoznawczego Henschla Hs 126<sup>467</sup>.

### **Robert Janota**

Por. pil. Janota urodził się 3 grudnia 1912 r. we wsi Ścierne, w powiecie pszczyńskim na Śląsku. Pochodził z patriotycznej rodziny – jego ojciec Walenty był znanym działaczem plebiscytowym, a następnie powstańcem śląskim. Młody Janota poszedł w ślady ojca. Po ukończeniu Państwowego Gimnazjum Męskiego im. Tadeusza Kościuszki w Mysłowicach i zdaniu matury w 1932 r. został powołany do wojska. 14 września 1933 r. rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych Rezerwy Piechoty w Zambrowie, a następnie został skierowany do 49 Pułku Piechoty w Zambrowie. W 1934 r. przyszłego lotnika skierowano do 49 Pułku Piechoty, w którym Janota dowodził plutonem ciężkich karabinów maszynowych. Mimo, iż po zakończeniu służby mógł odejść do rezerwy zgłosił się na przeszkolenie lotnicze w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Po jej zakończeniu w 1936 r. Janotę przydzielono

---

<sup>467</sup> W części starszych opracowań zaliczony w ½ kpt. Freyowi samolot Hs 126 jest opisywany jako maszyna nieznanego typu. J. Pawlak, *Polskie eskadry w wojnie obronnej. Wrzesień 1939*, Warszawa 1991, s. 49-60.

do 133 Eskadry Myśliwskiej wyposażonej w samoloty PZL P.7a, podlegającej dowództwu poznańskiego 3 Pułku Lotniczego <sup>468</sup>.

Po zlikwidowaniu eskadry Janota został skierowany do 63 ET, w której służył od 12 czerwca 1937 r. do 1 października 1937 r., jako młodszy oficer eskadry. Następnie pilota skierowano do 162 EM, w której pozostawał aż do wybuchu wojny. Od 1 marca 1939 r. Janota formalnie pozostawał w swojej dotychczasowej jednostce, ale de facto na co dzień służył w Eskadrze Treningowej Pułku. Na krótko przed wybuchem wojny Janotę wraz z grupą personelu latającego i naziemnego skierowano do najbardziej tajemniczej jednostki w historii przedwojennego polskiego lotnictwa – Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza. Do niedawna część historyków powątpiewała wręcz iż jednostka ta w ogóle istniała, a podstawowym źródłem do jej historii pozostawała zmyślona przez jednego z mechaników eskadry historia stworzona na oczekaniu przez Antoniego Chabroszewskiego <sup>469</sup>. W oparciu o istniejące dokumenty archiwalne możliwe jest stwierdzenie iż Eskadra KOP nie tylko istniała, ale także, że została zasilona przez personel III/6 Dywizjonu, w którym służył także por. pil. Janota. Na okres od 5 maja do 30 listopada 1939 r. wydzielono klucz myśliwski w składzie 4 samolotów, który miał znaleźć się na lądowisku w miejscowości Sarny 7 maja 1939 r. <sup>470</sup> Janota był ostatnim dowódcą klucza. Po wybuchu wojny jego ludzie wykonali kilka lotów podczas których próbowali przechwycić niemieckie samoloty zapuszczające się nad kresy wschodnie. Można jedynie przypuszczać, że dochodziło także do spotkań z lotnictwem sowieckim. Podczas startów na przechwycenie piloti zużyli cały zapas paliwa pozostający do ich dyspozycji, w związku z czym pod koniec pierwszego tygodnia wojny por. pil. Janota jako dowódca opuścił Sarny i udał się do Lwowa, gdzie liczył na pozyskanie zapasów materiałów pędnych. Na miejscu lotnika skierowano do grupy ewakuowanej do Rumunii, w celu odbioru francuskich samolotów. Ostatecznie Janota trafił do Francji, gdzie po przeszkoleniu na francuskim sprzęcie został włączony w skład I/145 Groupe Chasse „Varsovie” latającej na samolotach Caudron-Renault CR.714 Cyclone.

Jako pilot myśliwski Janota dostał się do niewoli niemieckiej, w której pozostawał aż do początku 1944 r., kiedy uciekł z niewoli i z pomocą AK zdobył dokumenty na fałszywe nazwisko. Po wyzwoleniu ziem polskich spod niemieckiej okupacji przez Armię Czerwoną, Janota zgłosił się do służby w „ludowym” Wojsku Polskim. Janotę przyjęto na

---

<sup>468</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/32a/24, k. 3.

<sup>469</sup> J. Pawlak, *Ostatni klucz Eskadry Korpusu Ochrony Pogranicza*, „Skrzydłata Polska. Magazyn lotniczy”, nr. 9/1999, s. 16-17.

<sup>470</sup> WBH, CAW, sygn. I.303.3.586, k. 213.

szkolenie lotnicze. Niestety, nie zdołał już wziąć udziału w walkach. 27 kwietnia 1945 r. samolot Jak-9, na którym przechodził szkolenie uległ wypadkowi – pilot zginął śmiercią lotnika <sup>471</sup>.

### **Kazimierz Konopasek**

Por. obs. Konopasek urodził się 24 lipca 1907 r. we Lwowie. Po ukończeniu szkoły powszechnej kontynuował naukę w Korpusie Kadetów nr. 1 we Lwowie, gdzie 27 czerwca 1928 r. uzyskał świadectwo dojrzałości. Następnie w sierpniu tego samego roku dostał się do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Został absolwentem VI promocji, po czym w stopniu podporucznika obserwatora został skierowany do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, gdzie przeszedł przeszkolenie z zakresu pilotażu, po czym otrzymał przydział na kurs wyższego pilotażu w Grudziądzu. Już w latach dwudziestych rozpoczął karierę piłkarską, grał min., w „Czarnych Lwów”, a podczas nauki w Dęblinie w „Orlętach Dęblin”. W barwach „Czarnych” przez kilka sezonów występował w I lidze, i ówczesnej Ekstraklasie, w której zaliczył aż 46 występów. W lipcu 1933 r. otrzymał przydział do 63 ET, w której pozostał do listopada 1937 r., kiedy to przeniesiono go do nowo utworzonej 69 ET. Jednostka ta została rozwiązana krótko przed wybuchem wojny, a sam Konopasek jako ostatni dowódca dawnej 69 ET służył w Bazie Lotniczej nr. 6 działającej na terenie dawnej, pokojowej bazy 6 Pułku. Po agresji sowieckiej na Polskę przedostał się przez Rumunię do Francji, gdzie odbył staż we francuskiej jednostce lotniczej. Jako jeden z nielicznych Polaków zdołał wykonać kilka lotów bojowych w czerwcu 1940 r., na samolotach bombowych w lotnictwie francuskim. Po upadku Francji przedostał się do Wielkiej Brytanii <sup>472</sup>.

Podczas wojny kontynuował służbę w lotnictwie bombowym. Dowództwo PSP skierowało go do 16 Szkoły Pilotażu w Hucknall, a następnie do 18 OTU w Bramcote, gdzie przebywał od 1 października 1941 r. Wiosną 1942 r. trafił do 305 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Wielkopolskiej” w którym wykonywał loty bojowe. W listopadzie 1942 r., przeniesiono go do 300 Dywizjonu Bombowego „Ziemi Mazowieckiej”, w którym odbył jedną turę lotów, a następnie został skierowany na odpoczynek. Na początku lutego 1943 r., powrócił do 300 Dywizjonu, w którym przebywał do 3 kwietnia, kiedy to przeniesiono go do 305 Dywizjonu na stanowisko dowódcy eskadry, a krótko potem na dowódcę całego Dywizjonu. 31 lipca 1944 r. Konopasek przekazał dowodzenie nad dywizjonem słynnemu lotnikowi

<sup>471</sup> W. Zmyślony, *Robert Janota*, [dostęp 17 XII 2018]

<http://www.polishairforce.pl/janota.html>.

<sup>472</sup> B. Szewdo, *Kazimierz Konopasek*, [dostęp 15 XII 2018]  
<http://www.polishairforce.pl/konopasek.html>.

Bolesławowi Orlińskiemu, a sam trafił do Dowództwa Lotnictwa Transportowego, gdzie pełnił funkcję oficera łącznikowego. Następnie pełnił podobną funkcję w dowództwie amerykańskiej 9 Armii Lotniczej stacjonującej w Wielkiej Brytanii. Po zakończeniu wojny Konopasek został zdemobilizowany i powrócił do Polski, gdzie pracował w Polskich Liniach Lotniczych „Lot”, zmarł 15 lutego 1974 r., w Zakopanem <sup>473</sup>.

### **Jan Krzysztoforski**

Ppor. obs. Krzysztoforski urodził się 22 maja 1905 r., w Wadowicach. Do Wojska Polskiego wstąpił w 1924 r., gdy rozpoczął naukę w Szkole Podchorążych. Po ukończeniu edukacji we wrześniu 1927 r. w stopniu sierżanta podchorążego trafił do 64 Eskadry działającej w ramach 6 Pułku Lotniczego <sup>474</sup>. W jednostce tej pozostał przez kolejne trzy lata, po czym został przeniesiony do 62 Eskadry. Po roku oficera przeniesiono do Kompanii Portowej, gdzie nie spędził zbyt wiele czasu. Kolejnym przydziałem ówczesnego por. obs. Krzysztoforskiego była ponownie 62 Eskadra. W czerwcu 1936 r. oficera skierowano do 64 Eskadry, gdzie został mianowany oficerem taktycznym. Na krótko przed wybuchem wojny lotnik został skierowany do 66 ET, w której objął stanowisko dowódcy I/66 plutonu. Za służbę podczas kampanii wrześniowej został przedstawiony do odznaczenia Krzyżem Virtutti Militari, wniosek został jednak odrzucony <sup>475</sup>.

Po kampanii wrześniowej por. obs. Krzysztoforski dostał się na zachód. Po klęsce Francji trafił do Wielkiej Brytanii, gdzie w okresie, gdy kontrolę nad polskim rządem sprawował gen. Sikorski, przebywał na „Wyspie Węży” jako „nieprawomyślny” oficer. Podobny los spotkał wielu innych żołnierzy związanych przed wojną z obozem piłsudczykowskim. Po wojnie lotnik powrócił do kraju, gdzie skontaktował się ze swoją rodziną, która zapewniła mu utrzymanie i pracę. Na krótko został aresztowany przez polską bezpiekę. Po zwolnieniu wyjechał na Śląsk, gdzie osiedlił się w Świdnicy – pracował w jednej z aptek w Jaworzynie Śląskiej. Zmarł w 23 maja 1971 roku <sup>476</sup>.

---

<sup>473</sup> J. Zieliński, *305 Dywizjon Bombowy Ziemi Wielkopolskiej i Lidzkiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego*, Warszawa 2004, s. 39.

<sup>474</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.1/33d/42, k. 4.

<sup>475</sup> IPMS, sygn. LOT.A.II.45/124.

<sup>476</sup> A. Krzysztoforski, *Stryj Janek*, [dostęp 2 I 2019] <https://www.niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=4062>.



### **Stanisław Prymus Kuszlis-Grygułowicz**

St. sierż. pil. Kuszlis-Grygułowicz pochodził z Bydgoszczy, gdzie uczęszczał do Szkoły Pilotów, po ukończeniu Centralnej Szkoły Podoficerów Zawodowych we Lwowie. Kuszlis-Grygułowicz rozpoczął swoją karierę dość wcześnie, podczas I Wojny Światowej w szeregach armii rosyjskiej, w której służył do 17 października 1917 r. Następnie, 5 stycznia 1920 r. przyszedł lotnik wstąpił do polskiego 14 Pułku Ułanów. W jednostce tej służył do 1925 r., gdy przeniesiono go do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. Decyzja ta jest jednak bardzo zastanawiająca, gdyż Kuszlis-Grygułowicz nie miał żadnych wcześniejszych związków z lotnictwem, a do bydgoskiej Szkoły Pilotów trafił dopiero w 1 października 1926 r. Po jej ukończeniu w 1927 r. lotnik powrócił do Lwowa, gdzie pozostał aż do wybuchu wojny – wówczas przydzielono go do III/6 Dywizjonu Myśliwskiego, w skład którego wchodziły 161 i 162 Eskadra Myśliwska. Najprawdopodobniej pilot wykonywał w jednostce loty na samolotach łącznikowych RWD-8, które przydzielono do dywizjonu. Po zakończeniu kampanii wrześniowej przedostał się na zachód, do Francji, a następnie do Anglii. Po zakończeniu wojny wrócił do Polski<sup>477</sup>. Na szczęście zachował się życiorys lotnika, który mógłby posłużyć za scenariusz filmowy. Lotnik wspominał:

*Urodziłem się 17.10.1899 w Siebieżu witebskiej guberni z ojca Adolfa, matki Jadwigi Głembockiej – wyznania rzymsko-katolickiego. Dzieciństwo spędziłem na Syberii przy rodzicach (zatrudniony w kolejnictwie).*

*Początkową naukę pobierałem w Rydze w szkole realnej. W Rydze ukończyłem 3 klasy. Dalszą naukę odbierałem częściowo w domu i w roku 1916 w maju zdałem przy rostawskim gimnazjum egzamin na podchorążego I stopnia (6 klas gimnazjum matematyczno – przyrodniczego).*

*W Rosławiu smoleńskiej guberni wstąpiłem do wojska rosyjskiego do 256 zapasowego batalionu stacjonującego tamże.*

*W październiku 1916 roku dostałem przydział do 9 Syberyjskiego Gwardyjskiego Pułku na froncie Wołyn jako kapral podchorąży.*

*Na froncie byłem aż do zawieszenia broni do 17.10.1917 roku.*

*21.10.1917 roku powróciłem do Rosławia i w tymże roku zostałem zatrudniony w kolejnictwie w parowozowni w charakterze pomocnika ślusarza. Po krótkim okresie mej pracy w parowozowni zostałem przydzielony na parowóz w charakterze pomocnika maszynisty. W roku 1919 po złożeniu egzaminu na maszynistę objąłem samodzielne kierowanie parowozem.*

*19.10.1919 wobec opcji ojca i rodziny na rzecz Polski wyjechałem do Polski.*

---

<sup>477</sup> WBH, CAW, sygn. II.56.5903, k. 2.

5.I.1920 roku wstąpiłem do armii polskiej 14 pułk ułanów jazłowieckich przebywając w tymże pułku do 1925 roku w którym to przeniósłem się do lotnictwa; – 6 pułk lotniczy Lwów. W roku 1927 ukończyłem szkołę pilotów w Bydgoszczy i w tym charakterze dostałem przydział do 6 pułku lotniczego we Lwowie przebywając w nim do wybuchu wojny 1939 r.

1.9.1939 wyleciałem z dyonem myśliwskim na front pod Łódź.

12.9.1939 podczas wykonywania lotu bojowego zostałem kontuzjowany w okolicach Rawy – Ruskiej i umieszczony w 6 Okręgowym Szpitalu we Lwowie.

Wobec wkraczania Niemców do Lwowa, ranni mogący poruszać się o własnych siłach opuścili szpital udając się w kierunku rumuńskiej granicy, do tych należałem ja. 17.9.1939 przekroczyłem granicę rumuńską pod Kutami.

W Rumunii internowano mnie osadzając w obozie Karacal.

Z obozu przeniesiono mnie do szpitala dla zakończenia leczenia kontuzji w którym przebywałem do dnia 10.10.1939 r.

11.10.1939 wypłynąłem z portu Balczyk do Francji. Po przybyciu do Francji i zgłoszeniu się do odnośnych władz zostałem wcielony dn. 17.11.1939 do lotnictwa jako pilot w st. sierż. we Francji pozostałem do dn. 2.7.1940 r.

Po kapitulacji Francji 3.7.1940 r. przedostałem się do Anglii 16.7.1940 r. Wcielono mnie do lotnictwa jako pilota st. sierż. biorącego udział w operacjach lotniczych w Anglii, Afryce i Indiach. Po zakończeniu wojny dn. 13.3.1944 r. zostałem odtransportowany do Anglii gdzie 10.10.1944 przydzielono mnie do 587 dyonu lotniczego jako pilota.

Dnia 6.11.194 wyjechałem do szpitala w celu leczenia malarii nabytej w Afryce.

9.12.44 Po wyjściu ze szpitala przydzielono mnie do 286 dyonu lotniczego jako pilota. Dnia 19.11.1945 przeniesiony zostałem do stacji lotniczej Hucknal na stanowisko D-cy plutonu pozostając tam do chwili zgłoszenia wyjazdu do kraju.

Dnia 16.12.1947 przybyłem transportem do Gdyni <sup>478</sup>.

Pomimo dość zaawansowanego wieku lotnik cieszył się dobrą opinią przełożonych, co znalazło wyraz w opinii służbowej płk. Mateusza Łżyckiego, który w lipcu 1941 r. napisał o Grygułowiczu następującą opinię:

*Bardzo inteligentny, ideowy i lojalny. Chętny do pracy i latania. Bardzo zdyscyplinowany. Bardzo dobry pilot i podoficer* <sup>479</sup>.

<sup>478</sup> Zachowano zapis oryginalny. WBH, CAW, sygn. II.56.5903, k. 4-6.

<sup>479</sup> WBH, CAW, sygn. II.53.33026, k. 15.

Podobnego zdania o Kuszlisie-Grygułowiczu byli także Anglicy, którzy docenili jego starania podczas służby licznymi odznaczeniami, wśród których można wymienić min., Brązowy Krzyż Zasługi z Mieczami, prawo do noszenia angielskiej odznaki lotniczej pilota, dwukrotnie brytyjski Medal Lotniczy, Gwiazdę za wojnę 1939/1945, Africa Star i War Medal <sup>480</sup>. Po wojnie Kuszlis-Grygułowicz osiadł na stałe w Bydgoszczy gdzie zmarł 1 kwietnia 1978 r.

### **Stanisław Lewek**

Kpr. pil. Lewek urodził się 16 października 1907 r., w Zagórzanach, w powiecie gorlickim. Podczas swojej służby wojskowej, Lewek został skazany na trzy tygodnie twierdzy, za zawarcie związku małżeńskiego bez zgody przełożonych <sup>481</sup>. Kurs pilotów ukończył w Bydgoszczy, gdzie wyjechał w lutym 1929 r., już jako żołnierz 6 Pułku lotniczego. W 1934 r. wojny Lewka, w stopniu plutonowego, odesłano do Centrum Wyszkożenia Lotnictwa w Dęblinie, gdzie pełnił funkcję instruktora pilotażu. Po zakończeniu wojny obronnej Lewek znalazł się we Francji, a później w Anglii, gdzie wstąpił do Polskich Sił Powietrznych. Skierowano go do 305 Dywizjonu Bombowego Ziemi Wielkopolskiej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego. 18 czerwca 1941 r., podczas jednego z lotów wykonywanego z bazy w Syerston, samolot Vickers Wellington Mk. IC pilotowany przez Lewka został zestrzelony przez nieprzyjaciela, a niefortunny pilot dostał się do niewoli niemieckiej, w której pozostał do końca wojny <sup>482</sup>. Po zakończeniu działań wojennych i demobilizacji, w stopniu chorążego pilota, Lewek powrócił do Polski. On sam opisywał swoje losy w następujących słowach:

*Urodziłem się 16.10.1907 w Zagórzanach pow. Gorlice. Do gimnazjum uczęszczałem w Tarnobrzegu i ukończyłem 4 klasy. Następnie byłem na praktyce klasowej w Monasterzysku koło Rawy Ruskiej, po czym w szkole leśnej w Bolechowie. Po szkole pracowałem w lesie w powiecie tarnobrzeskim. W październiku 1928 zostałem powołany do lotnictwa, do 6 pułku lotniczego we Lwowie. W 1929 ukończyłem szkołę pilotów, i szkołę podoficerską w Bydgoszczy i powróciłem do 6 p. lot. W 1930 r. zostałem mianowany podoficerem zawodowym.*

*W kwietniu 1934 r. zostałem przeniesiony do Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie gdzie pozostałem w charakterze instruktora pilotażu do wybuchu wojny w 1939. Granicę rumuńską*

---

<sup>480</sup> WBH, CAW, sygn. II.53.33026, k. 10.

<sup>481</sup> WBH, CAW, sygn. II.56.4621, k.1.

<sup>482</sup> WBH, CAW, sygn. II.56.4621,

k. 4. <sup>42</sup> WBH, CAW, sygn.

II.56.4621, k. 5.

*przekroczyłem wraz personelem latającym C.W.O.L z Dębłina w Kutach 18.9.1939 po czym udałem się do Francji i Anglii gdzie pełniłem służbę od 12.2.1940 aż do 28.9.1946 w Polskim lotnictwie bombowym jako pilot*<sup>42</sup>.

### **Julian Łagowski**

Por. obs. Łagowski urodził się 9 października 1906 r., w Łowiczu, ale pierwsze lata swojego życia spędził w Kijowie, gdzie rozpoczął naukę w gimnazjum. Do kraju powrócił w 1919 r., i kontynuował naukę w Państwowym Gimnazjum im. Władysława IV w Warszawie. W tym czasie działa dość aktywnie w Radzyminie, gdzie założył Klub Sportowy „Mazur”, w którym stoi na czele drużyny piłkarskiej. W 1926 r. zdał maturę i wstąpił do wojska. Początkowo odbywa kurs unitarny w Szkole Podchorążych Piechoty, a następnie kończy kurs obserwatorów w Szkole Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, po czym otrzymuje przydział do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie. W kolejnych latach pełnił funkcję młodszego oficera, i oficera taktycznego w eskadrze liniowej, co prowadzi do awansowania go do stopnia podporucznika. Następnie Łagowski trafił na stanowisku dowódcy plutonu w eskadrze towarzyszącej. Swoją przygodę z lwowskim pułkiem zakończył w październiku 193 r., kiedy to przeniesiono go do Centrum Wyszkozenia Lotnictwa w Dęblinie w charakterze wykładowcy. W marcu 1937 r. otrzymał promocję do stopnia kapitana, a w następnym roku mianowano go kierownikiem wyszkolenia taktycznego Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Grupie Liniowej.

Wybuch wojny zastał go w Dęblinie, gdzie zdecydowano o stworzeniu plutonu lotniczego działającego na korzyść Warszawskiej Brygady Pancerno-Motorowej. Co ciekawe, zachowało się kilka relacji na temat działalności Łagowskiego i jego jednostki w wojnie obronnej – materiały te zostały jakiś czas temu opublikowane w Polsce, a relacja była dostępna w Internecie, niestety, w wyniku zmian zachodzących na stronie Centralnego Archiwum Wojskowego ten niezwykle interesujący dokument zniknął<sup>483</sup>, pozostaje jednak mieć nadzieję, że już wkrótce będzie dostępny na nowej stronie instytucji.

Co ciekawe pluton łącznikowy stworzony przez Łagowskiego ostatnie loty na korzyść dowództwa Brygady wykonał w dniu 17 września, gdy dowództwo jednostki poinformowało dowódcę plutonu o konieczności natychmiastowego przelotu na Węgry wobec wkroczenia do Polski oddziałów sowieckich. Łagowski wykonał polecenie w dniu następnym, i o godzinie 14.00 wylądował w Użhorodzie, na terenie kontrolowanym

<sup>483</sup> J. Łagowski, *Przebieg działań plutonu lotniczego Warszawskiej Brygady Pancerno – Motorowej*, [dostęp 15 XII 2018] [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ywa7akFbA6wJ:https://caw.wp.mil.pl/plik/file/wydawnictwa/2015/574-580\\_WPBM.pdf+&cd=5&hl=pl&ct=clnk&gl=pl](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ywa7akFbA6wJ:https://caw.wp.mil.pl/plik/file/wydawnictwa/2015/574-580_WPBM.pdf+&cd=5&hl=pl&ct=clnk&gl=pl).

przez Węgry. Lot ten nie byłby możliwy, gdyby nieprzejęty kilka dni wcześniej samolot RWD-8. Następnie Łagowski trafił do polskiego lotnictwa wojskowego na zachodzie. Początkowo we Francji, gdzie jednak nie udało się zorganizować jednostek bombowych. Dopiero w Wielkiej Brytanii Łagowski trafił do formowanego 309 Dywizjonu Ziemi Czerwińskiej, w którym służył jako nawigator i dowódca eskadry. W kolejnych miesiącach został skierowany na kurs nawigatorów lotnictwa bombowego, po czym trafił do 305 Dywizjonu Bombowego, wykonującego loty na samolotach De Havilland Mosquito. Podczas jednego z lotów Łagowski został zestrzelony nad terytorium kontrolowanym przez Niemców, po czym zdołał przedostać się do Wielkiej Brytanii i powrócił do macierzystego dywizjonu. Po wojnie wrócił do Polski, gdzie skierowano go do szkolnictwa wojskowego. W 1952 r. został zwolniony do rezerwy. Po 1956 r. na krótko powrócił do służby w lotnictwie. Zawodową służbę zakończył w roku 1967, po czym zamierzał w Radzyminie i Warszawie. Zmarł 12 lutego 1998 r. w Warszawie.

### **Józef Łęgowski**

Kpt. pil. obs. Łęgowski urodził się 15 sierpnia 1896 r. w miejscowości Małe Brudzawy znajdującej się na terenie powiatu wąbrzeskiego. Do Wojska Polskiego wstąpił ochotniczo 11 marca 1920 r., kiedy to przydzielono go do 64 Pułku Strzelców w Grudziądzu w stopniu sierżanta i od razu objął dowodzenie nad plutonem<sup>484</sup>. Wcześniej służył w armii niemieckiej, w której został odznaczony Krzyżem Żelaznym II Klasy za walkę na froncie zachodnim podczas I Wojny Światowej. Jeśli chodzi o służbę Łęgowskiego w armii cesarza Wilhelma, to warto wspomnieć, iż przebył on część szlaku bojowego stacjonującego w Chełmnie 2 Batalionu Strzelców, z którym Łęgowski przeszedł przeszkolenie, a następnie pomaszerował na front francuski i włoski. 29 marca 1918 r. Łęgowski został ranny, i skierowany do szpitala polowego w Soignies w Belgii. Następnie, 20 maja 1918 r. Polaka wysłano na kurs oficerski w Lipawie na Łotwie, gdzie przebywał do 10 września 1918 r. W tym okresie przyszły lotnik został awansowany do stopnia kaprała. Po zakończeniu nauki, Łęgowski powrócił na front, gdzie po krótkim okresie służby mianowano go dowódcą plutonu w stopniu sierżanta, a następnie „oficera-aspiranta”.

Zawieszenie broni i zakończenie wojny zastało Łęgowskiego na linii frontu, gdzie przebywał wraz ze swoją jednostką do 10 lutego 1919 r.

---

<sup>484</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k. 3.

Następnie Polak został zdemobilizowany i powrócił na rodzinne Pomorze <sup>485</sup>.

Po krótkim okresie służby w 64 pułku Łęgowski został skierowany na szkolenie do Warszawy. W najtrudniejszym okresie walk z bolszewikami, przysły oficer lotnictwa został skierowany batalionu zapasowego 56 Pułku Piechoty w Szamotułach <sup>46</sup>, gdzie zajmował się prowadzeniem wyszkolenia z walki na bagnety i lekkiej atletyki. Zajmował się głównie tyczkarstwem i skokiem przez płotki. Przełożony wystawił mu wówczas opinię następującej treści:

*Por. Łęgowski był instruktorem walki na bagnety i lekkiej atletyki wywiązując się wzorowo ze swego zadania. Szczególnie w dziale nauczania walki na bagnety położył por. Ł. duże zasługi, prowadząc go w szkole od początku jej istnienia i udoskonalając stale metodę pracy. Przez zapał, pilność i gorliwość w pracy zjednał sobie uznanie przełożonych i uczniów Szkoły <sup>486</sup>.*

Po zakończeniu wojny polsko – bolszewickiej Łęgowski zajmował różnie mniej eksponowane stanowiska służbowe, aż wreszcie 1 listopada 1924 r. został przydzielony do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, w której przebywał do grudnia następnego roku. Podczas nauki w Bydgoszczy wystawiono mu co następującą opinię:

*Sprawny, pracowity, zdyscyplinowany oficer. Na kursie pracował równomiernie i chętnie <sup>487</sup>.*

W dokumentacji archiwalnej zachowało się świadectwo Łęgowskiego z bydgoskiej szkoły. Jako kandydat na pilota, Łęgowski uzyskał dobre i bardzo dobre oceny, co przełożyło się na jego dalszą karierę w wojskach lotniczych <sup>49</sup>. Co ciekawe podczas szkolenia Łęgowski latał na samolotach szkolnych Caudron, Morane z silnikiem 80 KM, Albatros B.II, Breguet 300 KM i Potez z silnikiem o mocy 400 KM. Podczas szkolenia przeszedł również przez akrobację lotniczą, która w jego przypadku obejmowała 4 korkociągi i 4 ślizgi na skrzydło <sup>488</sup>. Następnie skierowano go do Eskadry Szkolnej 4 Pułku Lotniczego w Toruniu <sup>489</sup>, w którym pełnił funkcję referenta do spraw wychowania fizycznego.

<sup>485</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k.

38. <sup>46</sup> Ibidem.

<sup>486</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k. 73.

<sup>487</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k.

59. <sup>49</sup> Ibidem.

<sup>488</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k. 60.

<sup>489</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k.

16. <sup>52</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226,

k. 37. <sup>53</sup> WBH, CAW, sygn. AP

1226, k. 87.

Podczas swojej służby zajmował stanowiska związane głównie z nauką wychowania fizycznego w różnych jednostkach wojskowych. W 1935 r., ukończył kurs dla instruktorów pilotażu w dęblińskim Centrum Wyszkożenia Oficerów Lotnictwa <sup>52</sup>.

Niestety, w oparciu o zachowane dokumenty nie sposób ustalić kiedy dokładnie, i w jakim charakterze, trafił do 6 Pułku Lotniczego. Wydaje się, że w 1935 r. choćby na krótko, pilot ten przerwał swoją służbę w jednostce. Wskazuje na to, min., pismo skierowane do Łęgowskiego przez ówczesnego dowódcę pułku płk. Praussa, który „żałował”, że z powodu żałoby (śmierć żony lub jednego z rodziców), nie mógł zaprosić lotnika na uroczystości związane z dziesięcioleciem istnienia jednostki <sup>53</sup>. Niestety, brak informacji w listach kwalifikacyjnych pilota uniemożliwia dokładne stwierdzenie jak przebiegała jego służba wojskowa w tym okresie. Zapis w dokumentacji może wskazywać zarówno na dłuższy urlop, związany np., z koniecznością wyjazdu w rodzinne strony w celu załatwienia pogrzebu i innych pilnych spraw rodzinnych, jak i na dłuższe skierowanie do innej jednostki. Na podstawie innych dokumentów, nakazujących min., opuszczenie mieszkania służbowego w Dęblinie, można przypuszczać iż Łęgowski służył w pułku między 1931-32, a latem 1939 r.

Skąd takie daty graniczne? Odpowiedź na to pytanie jest dość prosta. Według jednego z dokumentów przechowywanych w Centralnym Archiwum Wojskowym, w kwietniu 1931 r., Łęgowskiemu przekazano mieszkanie służbowe, które wynajmował od innego lotnika lwowskiego pułku, wspomnianego przy okazji 63 ET, Schramma <sup>490</sup>. Wydaje się, że obaj lotnicy musieli się znać – trudno wyobrazić sobie by ktoś z nas udostępnił swoje mieszkanie kompletnie nieznanemu osobie. Co ciekawe dokument dotyczy mieszkania przy ulicy Łokietka 29 w Bydgoszczy, a następny dokument z 1932 r., kiedy Łęgowski został najprawdopodobniej skierowany do Lwowa, dotyczy mieszkania tej samej wielkości (3 pokojowego), przy ulicy Królowej Jadwigi <sup>491</sup>. Według autora niniejszej pracy zawarte w dokumentacji daty pozwalają na wysnucie przypuszczenia iż Łęgowski został właśnie wówczas skierowany do Lwowa. Podczas swojej służby w 6 Pułku Łęgowski został awansowany do stopnia majora <sup>492</sup>. Data końcowa została natomiast wyznaczona w oparciu o informację, według której wiosną lub latem 1939 r. Łęgowskiego mianowano komendantem szkoły lotniczej w Masłowie. Niestety, przedstawienie wojennych losów

---

<sup>490</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k. 80

<sup>491</sup> WBH, CAW, sygn. AP 1226, k. 82.

<sup>492</sup> Ze starszeństwem z dn. 18 marca 1938 r. WBH, CAW, sygn. AP 1226, k. 66.

Łęgowskiego jest niemożliwe, gdyż po 17 września 1939 r. dostał się do niewoli sowieckiej i został zamordowany w Charkowie wiosną 1940 r.

### *Aleksander Majewski*

Biografia kpt. pil. Majewskiego jest dość interesująca dla badacza XX wiecznej historii Polski. Przyszły oficer Wojska Polskiego urodził się w Noworosyjsku 6 maja 1899 r. Po ukończeniu edukacji w Charkowie w 1915 r., Majewski wstąpił na ochotnika do armii rosyjskiej. Następnie skierowano go do szkoły oficerskiej w Tyfilisie. Po jej ukończeniu Polak został dowódcą kompanii w 86 Pułku Piechoty. Pod koniec 1916 r. awansowano go do stopnia porucznika. Objął wówczas dowodzenie nad szwadronem kawalerii. Po rewolucji październikowej Majewski został żołnierzem Armii Czerwonej i walczył nad Donem przeciwko oddziałom „białych”. W 1919 r. powrócił do Polski i wstąpił do Wojska Polskiego, początkowo jako szeregowy. Był jednym z nielicznych weteranów Armii Czerwonej, którzy zostali przyjęci do Wojska Polskiego. W jego szeregach wziął udział w wojnie polsko – bolszewickiej, podczas której przywrócono mu stopień oficerski<sup>493</sup>. Już po wojnie zgłosił się do Szkoły Pilotów w Bydgoszczy, którą ukończył w 1925 r. i został skierowany do lwowskiego 6 pułku na stanowisko służbowe w 64 EL. Na początku 1930 r. lotnika przeniesiono do 63 ET. W nowej jednostce Majewski pozostawał stosunkowo krótko i po pewnym czasie ustąpił miejsca swojemu poprzednikowi na stanowisku dowódcy 63 ET, kpt. Dudzińskiemu.

W maju 1939 r. otrzymał przydział do Twierdzy Brześć, gdzie odpowiadał za zapewnienie obrony przeciwlotniczej. W jej obronie brał udział w kampanii wrześniowej, a po klęsce przedostał się do Francji gdzie zajmował się szkoleniem obserwatorów lotniczych. Podobne zadanie wykonywał w Wielkiej Brytanii, został jednak odsunięty od dowodzenia ze względu na lewicowe sympatie.

W tym czasie podjął pracę w brytyjskim lotnictwie cywilnym. Krótko po wojnie, w listopadzie 1945 r. wrócił do kontrolowanej przez komunistów Polski. Była to zdecydowanie najgorsza decyzja lotnika, który początkowo został mianowany zastępcą komendanta odtworzonej po wojnie Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Następnie Majewskiego skierowano na Wybrzeże, gdzie objął dowodzenie nad Samodzielną Eskadrą Lotniczą Marynarki Wojennej w Wicku Morskim. Problemy byłego dowódcy 63 ET rozpoczęły się 21 marca 1949 r., gdy do Szwecji uciekł ppor. pil. Arkadiusz Korobczyński. Krótko potem pilot został aresztowany przez Informację Wojskową. Lotnikowi wytoczono proces w wyniku, którego Majewski został skazany na

---

<sup>493</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej (dalej AIPN), sygn. IPN BU 00161/353, k. 15, 103.



półtora roku więzienia i degradację do stopnia kapitana. Kolejne problemy Majewskiego zaczęły się w 1952 r., gdy komuniści rozpoczęli „oczyszczanie” lotnictwa z oficerów mających za sobą służbę w Polskich Siłach Powietrznych. Majewskiego ponownie aresztowano i oskarżono o organizowanie wspólnie z innymi lotnikami organizacji konspiracyjnej. Z okresu drugiego śledztwa przeciwko Majewskiemu pochodzi ciekawy dokument, spisany przez samego lotnika, który rzuca sporo światła na jego przedwojenną karierę w Wojsku Polskim:

*W maju zostałem przydzielono do nowoformującego się 6 pułku lotniczego we Lwowie. Otrzymałem rozkaz formowania kwatermistrzostwa pułku, w międzyczasie wyznaczono na kwatermistrza majora Matulę, a ja pozostałem jako oficer materiałowy.*

*W roku 1926 lub 1927 zostałem przydzielony do 64 eskadry obserwacyjnej jako pilot, później dowodziłem 63 eskadrą towarzyszącą, po jakimś czasie eskadrą treningową, w 1934 r. ukończyłem kurs taktyczny dla kapitanów (kapitanem zostałem w 1930 r) w zakresie dowodzenia batalionem i pułkiem. W dalszym ciągu, do r. 1936 byłem w 6 pułku na stanowisku dowódcy eskadry lub plutonu towarzyszącego.*

*W r. 1936 z początkiem lata przeniesiono mnie do 5 pułku lotniczego w Lidzie na stanowisko dowódcy eskadry treningowej i eskadry zasadniczego pilotażu.*

*W jesieni 1937 r. przeniesiono mnie do Szkoły Małoletnich Lotnictwa w Bydgoszczy. W tej szkole otrzymałem wyznaczenie na dowódcę oddziału portowego. Z tego tytułu w lecie 1938 r. zostałem wysłany do Krosna, gdzie budowało się nasze lotnisko dla szkoły, jako miejsce naszego stałego pobytu garnizonowego, w celu przygotowania budowy do potrzeb szkoły.*

*W Krośnie byłem do maja 1939 r. organizując oddział portowy i lotnisko z zakwaterowaniem dla jednostki.*

*W maju 1939 r. przeniesiono mnie do nowopowstałej Centralnej Bazy Lotnictwa w Małaszewiczach pod Brześciem nad Bugiem, wobec nieustalonych jeszcze etatów, odkomenderowano mnie do Warszawy na kurs czynnej obrony przeciwlotniczej do I pułku przeciwlotniczego w Boernerowie, – na tym kursie przechodził się praktyczną obsługą działek „Boforsa” 40 mm i taktykę użycia wszelkich broni pod względem obrony przeciwlotniczej<sup>494</sup>.*

W toku śledztwa i procesu Majewski został uznany za winnego, i skazany na karę dożywotniego pozbawienia wolności<sup>495</sup>. Na wolność wyszedł po odwilży w październiku 1956 r., wówczas też przywrócono

---

<sup>494</sup> AIPN, sygn. IPN BU 00161/353, k. 29.

<sup>495</sup> Majewski mógł mówić o dużym szczęściu, gdyż pozostałych oskarżonych skazano na karę śmierci, a prezydent Bolesław Bierut nie zdecydował się skorzystać z prawa łaski. *Wyrok śmierci na lotników*, [dostęp 14 XII 2018] <https://dzieje.pl/aktualnosci/wyrok-smierci-na-lotnikow>.

go do służby i zrehabilitowano. W wojsku pozostał do 1960 r., a następnie, już jako cywil pracował w gdańskim oddziale Polskich Linii Lotniczych „Lot”.

### ***Tadeusz Opulski***

Ppor. obs. Opulski urodzony 28 października 1906 r. w Tartakowie w województwie lwowskim po ukończeniu szkoły średniej trafił do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, którą ukończył z 22 lokatą. Następnie otrzymał przydział do lwowskiego 6 Pułku lotniczego. Początkowo trafił do 62 EL, ale we wrześniu 1930 r. został skierowany do 63 ET. Podczas służby w jednostce przeszedł przeszkolenie z zakresu pilotażu myśliwskiego w krakowskim 2 Pułku Lotniczym. W czerwcu 1935 r. Opulskiego skierowano do Grudziądza, gdzie miał pełnić funkcję instruktora na Kursie Wyższego Pilotażu. W październiku 1937 r. trafił do 1 Pułku Lotniczego, gdzie przydzielono go do 112 Eskadry Myśliwskiej. Opulski przejął dowodzenie nad jednostką w listopadzie 1938 r. W jej szeregach wziął udział w wojnie obronnej. Eskadra była wówczas podporządkowana dowództwu Brygady Pościgowej. W tym czasie łupem Opulskiego padły dwie nieprzyjacielskie maszyny. Pierwszą był Junkers Ju 87 zestrzelony 6 września, drugą uszkodzony Heinkel He 111<sup>496</sup>. Część opracowań (min., lista Bajana) wspomina także o jeszcze jednym potwierdzonym zestrzeleniu, jednakże brak jest dokładniejszych informacji na ten temat. Z Polski Opulski przedostał się do Francji, gdzie został mianowany dowódcą II Klucza Kominowego „Op”. Oprócz Opulskiego w kluczu służyli także ppor. Jan Daszewski, ppor. Witold Łokuciewski, plut. Karol Krawczyński i kpr. Zygmunt Rozworski. Jednostka zestrzeliła 5 samolotów nieprzyjaciela bez strat własnych. Niestety, stan zdrowia Opulskiego uległ w tym czasie znacznemu pogorszeniu. Po przybyciu do Wielkiej Brytanii i przeszkoleniu na brytyjskim sprzęcie Opulski miał zostać skierowany do służby w 303 Dywizjonie Myśliwskim „Kościuszkowskim”, jako dowódca eskadry, jednakże ze względu na zły stan zdrowia nie mógł objąć tego stanowiska. Pilota odesłano na dłuższy urlop zdrowotny, niestety odpoczynek nie przyniósł oczekiwanych skutków – Opulskiego przesunięto do lotnictwa bombowego, a jego miejsce u „kościuszkowców” zajął inny wybitny lotnik, kpt. Stanisław Paszkiewicz<sup>497</sup>. 12 maja 1943 r. Opulski zginął podczas lotu treningowego na samolocie Vickers Wellington.

---

<sup>496</sup> Idem, *Polskie eskadry w wojnie...*, s. 38.

<sup>497</sup> R. King, *Dywizjon 303. Walka i codzienność*, Warszawa 2012, s. 62.

### **Jan Pentz**

Ppor. obs. Pentz urodził się 22 grudnia 1906 r. w Dobromilu, tam też ukończył Gimnazjum Przyrodnicze, a następnie trafił do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie <sup>498</sup>. Wcześniej odbył jeszcze praktykę w 28 pułku piechoty, którą zakończył we wrześniu 1927 r. Po ukończeniu edukacji w Dęblinie, we wrześniu 1929 r., co sugeruje że lotnik wziął udział w ćwiczeniach z 3 SBS już jako oficer 6 Pułku Lotniczego i 63 ET <sup>499</sup>. Pentz służył we Lwowie do lipca 1932 r. kiedy to przeniesiono go do 2 Pułku Lotniczego, w którym pozostał aż do sierpnia 1937 r. Okres „lwowski” był dla niego dość pracowity, gdyż lotnik w tym czasie ukończył kurs niższego pilotażu w Dęblinie, a następnie kurs wyższego pilotażu w Grudziądzu <sup>64</sup>. Niestety dla pilota myśliwskiego nie było miejsca we Lwowie, gdzie nie istniała jeszcze żadna eskadra myśliwska. To wyjaśnia skierowanie Pentza do Krakowa, gdzie funkcjonował krakowski III/2 Dywizjon Myśliwski. W Krakowie byłego obserwatora przydzielono do 121 Eskadry Myśliwskiej, gdzie służył przez kilka lat. Następnie lotnik trafił do Eskadry Technicznej w Szkole Podchorążych Lotnictwa. Podczas wojny Pentzowi udało przedostać się do Francji, a następnie do Wielkiej Brytanii. Na „wyspie ostatniej nadziei” Pentz służył w brytyjskim 257 Dywizjonie Myśliwski, a następnie w 317 Dywizjonie Myśliwskim „Wileńskim”. Niestety w maju 1944 r. jego samolot Spitfire LF.IX (MJ934, z kodem JH-N <sup>500</sup> został zestrzelony przez Niemców <sup>501</sup>, a on sam dostał się do niewoli, w której przebywał do maja 1945 r.

Swoje wojenne przeżycia Pentz opisywał w następujący sposób:

*Wojna zastała mnie w Dęblinie skąd wyruszyłem ze swoją eskadrą podchorążych na południe (według planu ewakuacji szkoły), z całością odszedłem na Węgry gdzie zostaliśmy jako całość internowani. Z Węgier uciekliśmy grupami na Jugosławię i Grecję. Z Grecji na statku Worniw(?) dostałem się do Marsylii i dalej do Lyonu gdzie byłem krótko, gdyż w styczniu byłem już w Dyonie 1/6 Myśliwskim i na froncie w Belgii. Po skończeniu wojny we Francji dostałem się do Anglii, gdzie byłem dn. 28.5.44 – tego dnia zostałem wzięty do niewoli (zestrzelony),*

---

<sup>498</sup> WBH, CAW, sygn. II.56.13421, k. 1.

<sup>499</sup> WBH, CAW, sygn. II.56.13421,

k. 2. <sup>64</sup> WBH, CAW, sygn.

II.56.13421, k. 4.

<sup>500</sup> W. Matusiak, *Polskie Skrzydła 15. Supermarine Spitfire Mk. IX 1944-1946*, Sandomierz 2012, s. III. (Wkładka w języku polskim dostępna on-line. [dostęp 8 XII 2018] [http://www.wydawnictwostratus.pl/assets/PDF-Polskie/PW-15\\_wkladka.pdf](http://www.wydawnictwostratus.pl/assets/PDF-Polskie/PW-15_wkladka.pdf)).

<sup>501</sup> G. Śliżewski, *Rola polskiego lotnictwa myśliwskiego w działaniach aliantów w latach 1940-1942, praca doktorska napisana pod kierunkiem prof. zw. dr. hab. Bogusława Polaka*, Koszalin 2011, s. 64.

*gdzie byłem do 2.5.45 r. Powrót do Anglii maj 1945. Powrót do kraju 1947*<sup>502</sup>.

### **Mieczysław Pronaszko**

Przyszły dowódca plutonu urodził się 22 października 1902 r., w Warszawie, z którą był dość długo związany. Po raz pierwszy założył mundur podczas wojny polsko-bolszewickiej jako ochotnik w 2 Pułku Ułanów, w szeregach którego walczył od stycznia 1919 r., do grudnia 1920 r. Po zwolnieniu kontynuował edukację, aż do 1924 r., gdy wcielono go do 25 Pułku Ułanów, jako poborowego. Jesienią tego samego roku wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty, a po jej ukończeniu do lotniczej szkoły oficerskiej. Po jej ukończeniu w 1928 r. został mianowany porucznikiem. Jako warszawiak otrzymał przydział do 12 Eskadry Lotniczej wchodzącej w skład warszawskiego 1 Pułku Lotniczego. Pronaszko służył w Warszawie do 20 października 1935 r., co pozwalało mu na rozwijanie swoich zainteresowań związanych ze sportem lotniczym<sup>503</sup>. Jako pilot, Pronaszko brał udział min., w lotach na samolocie sportowym RWD-5, a także jako czynny członek Aeroklubu Warszawskiego. Jako reprezentant Aeroklubu wziął udział w Lubelsko – Podlaskich Zawodach Zimowych, gdzie zajął 2 miejsce wspólnie ze Stanisławem Wigurą<sup>504</sup>. W kolejnych latach Pronaszkę przeniesiono z 12 Eskadry do Eskadry Treningowej. Wreszcie w czerwcu 1934 r. przeniesiono go do 13 ET, w której objął dowodzenie plutonu. Na stanowisku tym utrzymał się przez rok, do 21 października 1935 r., gdy Pronaszkę przeniesiono do Eskadry Treningowej 6 Pułku Lotniczego. We Lwowie pracował jako pilot i instruktor do września 1936 r., gdy objął dowodzenie nad Eskadrą Treningową. Wreszcie 23 sierpnia 1937 r. mianowano go dowódcą plutonu w nowej 69 ET. Na stanowisku tym pozostawał do 1 listopada 1938 r. Prawdopodobnie „po drodze” przejął obowiązki oficera taktycznego dywizjonu – wydaje się bardzo prawdopodobne, że Pronaszko był oficerem taktycznym dywizjonu towarzyszącego, jednakże on sam w swoim zeszycie ewidencyjnym stwierdza, 21 grudnia skierowano go do II/6 Dywizjonu<sup>505</sup>.

W marcu 1938 r. został awansowany do stopnia kapitana, a od listopada 1938 r. objął dowodzenie nad 64 Eskadrą Liniową, z którą wziął udział w wojnie obronnej, jako dowódca jednej z eskadr wchodzących w skład Brygady Bombowej. W grudniu 1939 r.

<sup>502</sup> WBH, CAW, sygn. II.56.13421, k. 4.

<sup>503</sup> WBH, CAW, sygn. KZ 9-427, k. 2.

<sup>504</sup> *Historia Aeroklubu Warszawskiego*, [dostęp 26 XII 2018] <https://www.aeroklub.waw.pl/onas/historia/>.

<sup>505</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV. 1/39c/18, k. 3.

zameldował się w Dowództwie Lotnictwa w Paryżu. Po upadku Francji trafił do Wielkiej Brytanii. Wykonywał loty bojowe w 304 Dywizjonie Bombowym „Ziemi Śląskiej”. Od października 1942 r. objął dowodzenie eskadry A. Jako dowódca eskadry nadal wykonywał loty bojowe. Podczas jednego z nich, wykonywanego w Wigilię Bożego Narodzenia w 1942 r. pobił absolutny rekord przebywania w powietrzu – jego Wellington HF-894 „A” spędził w powietrzu 11 godzin i 56 minut, po czym, w wyniku wyczerpania się zapasu paliwa, spadł niedaleko Chase Terrance. Załoga zdołała wcześniej uratować się na spadochronach. W styczniu 1943 r. Pronaszko objął dowodzenie nad 304 Dywizjonem – na stanowisku tym utrzymał się do 18 listopada. Po wojnie pozostał na emigracji – w latach 50., wyjechał do Kanady, gdzie zmarł 12 września 1968 r. Z czasów jego służby w 6 Pułku zachowała się opinia wystawiona mu przez dowódcę pułku płk. pil. Praussa:

*Wyróżnia się specjalnie gorliwością i obowiązkowością, oraz wielką ofiarnością w służbie lotniczej. Zasluguje bezwzględnie na odznaczenie srebrnym Krzyżem Zasługi* <sup>506</sup>.

Podobną opinię o Pronaszce mieli również inni oficerowie, co znalazło wyraz w licznych, także zagranicznych odznaczeniach. Dowódca plutonu w 69 ET, podczas swojej służby w Wojsku Polskim otrzymał min.: Medal Pamiątkowy za Wojnę 1918-1921, Medal 10-lecia Odzyskania Niepodległości, Odznakę pilota I klasy, Czechosłowacką Odznakę Pilota oraz Krzyż Kawalerski Rumuńskiego Orderu „Korony Rumunii” <sup>507</sup>.

### ***Julian Skrzat***

Kpt. pil. Skrzat urodzony 8 stycznia 1892 r. był postacią dobrze znaną we Lwowie i w pułku. Do Wojska Polskiego wstąpił w styczniu 1919 r., jako plutonowy początkowo brał udział w obronie Przemyśla, w szeregach 2 pułku piechoty do którego trafił w lutym 1919 r. W 1921 r. trafił do Szkoły Podoficerów Młodszych w Lublinie, gdzie przebywał od lutego do czerwca. Po jej ukończeniu, już w stopniu podporucznika powrócił do służby w piechocie. Najpierw w 23, a potem w 39 pułku. Swoją karierę lotniczą rozpoczął dość późno – w maju 1924 r., w szeregach 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu <sup>508</sup>. Początkowo służył w 5 Eskadrze Lotniczej, z której po kilku tygodniach odesłano go na dodatkowe szkolenie w Warszawie. 17 grudnia 1924 r. Skrzat został

---

<sup>506</sup> WBH, CAW, sygn. KZ 9-4227, k. 2.

<sup>507</sup> WBH, CAW, sygn. KZ 9-4227, k. 1.

<sup>508</sup> WBH, CAW, sygn. AP 18871,

k. 4. <sup>74</sup> WBH, CAW, sygn. AP 18871, k. 5.

awansowany do stopnia kapitana. Rok później mianowano go dowódcą 36 Eskadry Lotniczej w Poznaniu, w której pozostawał do 6 maja 1926 r., kiedy skierowano go do 112 Eskadry Myśliwskiej na stanowisko dowódcy eskadry<sup>74</sup>. Nowy przydział służbowy był bezpośrednio związany z ukończonym kursem pilotażu i nadaniem kapitanowi Skrzatowi odznaki pilota – w tym miejscu należy podkreślić, iż wspomniana 112 Eskadra została później przekształcona w 132 Eskadrę Myśliwską, która w okresie kampanii wrześniowej walczyła w szeregach Armii „Poznań”. Kolejnym przydziałem kpt. pil. obs. Skrzata była 34 Eskadra Lotnicza, do której trafił 19 marca 1927 r. W jednostce tej pozostawał przez kilka miesięcy po czym został skierowany do 5 Pułku Lotniczego w Wilnie, gdzie trafił 3 października 1928 r.<sup>509</sup>

Kolejnym przydziałem służbowym kpt. obs. pil. Skrzata była Szkoła Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu, gdzie Skrzat przebywał od 1 listopada 1928 r do 1 września 1930 r. Następnie lotnika skierowano do lwowskiego pułku, gdzie lotnik zajmował różne stanowiska służbowe aż do 15 listopada 1937 r., gdy rozpoczął naukę w Wyższej Szkole Lotniczej, a po jej ukończeniu trafił do 5 Pułku Lotniczego w Wilnie. Około roku po sformowaniu 66 ET, kpt. Skrzat, niezależnie od swoich dotychczasowych obowiązków zaangażował się w stworzenie spółdzielni „Dobrobyt”, której zadaniem było zapewnianie dostaw różnych materiałów dla żołnierzy pułku, oraz udzielanie wsparcia finansowego dla pułkowej biblioteki<sup>510</sup>. Po zakończeniu kampanii wrześniowej, którą spędził jako oficer kompanii portowej w 5 Bazie Lotniczej w Wilnie, Skrzat został internowany na terenie Łotwy, skąd przedostał się na zachód i 14 stycznia 1940 r. stawiał się do dyspozycji dowódcy lotnictwa<sup>511</sup>. Zmarł w Wielkiej Brytanii 2 maja 1954 r.

### *Mieczysław Sühs*

Por. pil. Sühs urodził się 31 października 1898 r. we Lwowie. Podczas I Wojny Światowej uczęszczał do szkoły średniej w Stryju, którą ukończył w 1917 r. W tym samym roku został powołany do armii austro-węgierskiej<sup>512</sup> i otrzymał przydział do szkoły oficerskiej. Po jej ukończeniu został wysłany na front włoski, gdzie przebywał aż do upadku Austro-Węgier. W listopadzie 1918 r. Sühs przebywał we

---

<sup>509</sup> W tej kwestii istnieją dość poważne wątpliwości, gdyż wersji tej nie potwierdzają dokumenty dotyczące Juliana Skrzata z Instytutu Polskiego i Muzeum Sikorskiego w Londynie. Wydaje się jednak, że dokumentacja przechowywana w Centralnym Archiwum Wojskowym pozwala na dokładniejsze omówienie przedwojennego okresu służby wojskowej lotnika niż materiały zgromadzone w IPMS. IPMS, sygn. LOT.A.IV.1, k. 2.

<sup>510</sup> Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), sygn. 2/213/0/9/16974, k. 9.

<sup>511</sup> IPMS, sygn. LOT.A.IV.1, k. 3.

<sup>512</sup> WBH, CAW, sygn. II.56.6549, k. 4.

Lwowie, gdzie zgłosił się do Wojska Polskiego w stopniu podchorążego. Brał udział z Ukraińcami o Małopolskę Wschodnią, a następnie z bolszewikami jako dowódca kompanii w 47 Pułku Strzelców Kresowych<sup>513</sup>. Na froncie przebywał do 15 kwietnia 1921 r. Następnie powrócił razem z pułkiem do garnizonu. W 1922 r. został wysłany do Rembertowa na kurs oficerski, po ukończeniu którego w stopniu porucznika został skierowany do 5 Pułku Strzelców Podhalańskich<sup>514</sup>, a potem 53 pułku, w których pełnił funkcję dowódcy kompanii.

W kwietniu 1926 r. Sühs pożegnał się z piechotą i wyjechał na kurs pilotażu. Po jego ukończeniu Lwowianin trafił do rodzinnego miasta, do 6 Pułku Lotniczego, w którym jak sam pisał pełnił funkcję adiutanta, oficera broni i dowódcy eskadry<sup>515</sup>, a także o czym nie wspomniał szeregowego pilota 63 ET. Kolejnym przydziałem służbowym lotnika było Centrum Wyszkolenia Lotnictwa w Dęblinie, oraz Szkoła Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Sadkowie koło Radomia, gdzie pozostawał aż do wybuchu wojny, jako zastępca komendanta i Kierownik Działu Nauk. Po wybuchu wojny kpt. Sühs zorganizował akcję ratowniczą po bombardowaniu lotniska w Sadkowie. W kolejnych dniach zdołał przedostać się przez Węgry do Francji, gdzie objął stanowisko dowódcy Dywizjonu Oficerskiego, a następnie dowódcy Dywizjonu Zapasowego. Po klęsce Francji zdołał ewakuować się do Wielkiej Brytanii, gdzie otrzymał brytyjski stopień Squadron Leadera. Początkowo służy jako komendant obozu w Weeton, a następnie pełni funkcję starszego polskiego oficera w polskim Centrum Treningu Personelu Latającego (Aircrew Training Center) w Huchkall. Następnie został skierowany do Blackpool, gdzie pracuje jako polski starszy oficer. Po wojnie wrócił do Polski. Zamieszkał w Opolu i Wrocławiu. W tym samym czasie na drodze administracyjnej w PRL dokonano zmiany jego nazwiska na Sis. Zmarł 14 stycznia 1986 r. we Wrocławiu<sup>516</sup>.

### **Jan Szczelik**

Ppor. obs. Szczelik również pochodził z dawnego województwa lwowskiego. Urodził się 1 lutego 1904 r. w Ustrzykach Dolnych. Uczęszczał do szkoły oo. Jezuitów w Chyrowie, gdzie w 1923 r. zdał maturę. Następnie podjął studia na Politechnice Lwowskiej. Służbę

---

<sup>513</sup> Ibidem.

<sup>514</sup> Pomyłka, najprawdopodobniej chodziło o 6 Pułk. Ibidem.

<sup>515</sup> Niestety oficer nie podał o którą eskadrę chodziło. Prawdopodobnie Sühs czasowo pełnił funkcję zastępcy dowódcy jednej z eskadr. Co ciekawe w innej części dokumentacji archiwalnej nie wspomniał o sprawowaniu takiej funkcji w żadnej z jednostek podporządkowanych dowództwu 6 Pułku Lotniczego. WBH, CAW, sygn. II.56.6549, k. 3.

<sup>516</sup> B. Błaszkowski, *Biogram plk. pil. Mieczysława Sühsa*, [dostęp 8 XII 2018] <https://niebieskaeskadra.pl/?control=8&id=3848>.

wojskową rozpoczął w 1927 r., początkowo w Szkole Podchorążych Rezerwy w Oddziale Służby Lotnictwa na Sołacz w Poznaniu, a następnie w toruńskim 4 Pułku Lotniczym. W 1928 r. Szczelik trafił do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa w Grudziądzu, którą w tym samym roku przemianowano na Szkołę Podchorążych Lotnictwa i przeniesiono do Dębina. Po jej ukończeniu, w stopniu podporucznika Szczelik trafił do lwowskiego 6 Pułku, gdzie służył w 63 Eskadrze. W 1938 r., już jako porucznik (awans w 1934), został przeniesiony do Szkoły Podchorążych Lotnictwa dla Małoletnich w Krośnie, gdzie pełnił funkcję dowódcy plutonu. W 1939 r. ewakuował się do Łucka, a następnie do Kut. Jego grupa została otoczona w rejonie Dubna przez oddziały sowieckie, i dostała się do niewoli. Szczelik trafił do obozu w Szepietówce, a następnie w Kozielsku – został zamordowany w Katyniu <sup>517</sup>.

### ***Józef Zieliński***

Jak wynika z zachowanej w polskich zbiorach dokumentacji por. pil. Zieliński urodził się 9 marca 1899 r. w Jezierzanach w powiecie Buczac. Jego rodzicami byli Edward i Maria z Szuszkiewiczów. Przyszły lotnik w 1917 r. ukończył gimnazjum i zdał maturę w Nowym Targu po czym został powołany do armii austriackiej. Prawdopodobnie około listopada 1918 r. wstąpił do wojska polskiego, w którego szeregach odbył wojnę polsko – bolszewicką, niestety, zachowany życiorys nie pozwala na odtworzenie losów lotnika z lat 1917-1923. W tym właśnie roku, 11 czerwca, Zieliński został powołany na kurs pilotażu w Bydgoszczy i Grudziądzu, który ukończył w lipcu 1924 r. Już jako pilot został skierowany do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu, w którym w 1925 r. ukończył kurs oficerów technicznych, a rok później kurs instruktorów pilotażu. Przez kolejny rok Zieliński pracuje w toruńskim pułku jako instruktor pilotażu na kursie aplikacyjnym. W 1927 r. pilot trafił do Lwowa, gdzie spędził dziesięć kolejnych lat i otrzymał awans do stopnia kapitana. Po upływie tego okresu został mianowany komendantem Ośrodka Wojskowego Przysposobienia Lotniczego w Poznaniu, z jednoczesnym przeniesieniem do poznańskiego 3 Pułku <sup>518</sup>.

Wydaje się bardzo prawdopodobne iż wspomniany ośrodek znajdował się na łódzkim lotnisku Lublinek. Potwierdzenia tej informacji dostarczają chociażby wspomnienia słynnego polskiego pilota myśliwskiego Jana Malińskiego, przed rozpoczęciem nauki w Dęblinie zdobył pierwsze szlify lotnicze w Łodzi <sup>519</sup>. Niestety dokładne

---

<sup>517</sup> Idem, *Bezkarne ludobójstwa*, Warszawa 2007, s. 98.

<sup>518</sup> WBH, CAW, sygn. KZ 17-1574, k. 2.

<sup>519</sup> J. Maliński, *Samolot zakrył słońce*, Warszawa 1998, s. 9.



potwierdzenie tej informacji jest niemożliwe. Nie wiadomo również co działo się z Zielińskim podczas kampanii wrześniowej, ani jak znalazł się na terenie Okręgu AK Tarnopol, gdzie odnaleziono go w listopadzie 1943 r. Najprawdopodobniej wcześniej nie szukał żadnego kontaktu z organizacją. Przebywający na prowincji Zieliński został zaprzysiężony i przyjęty do AK jako szef Wydziału III Operacyjnego na terenie Komendy Okręgu Tarnopol. Następnie przeniesiono go do Lwowa, gdzie pełnił funkcję szefa Oddziału IV, kwatermistrza w sztabie Komendy Obszaru, do początku kwietnia, gdy zastąpił go mjr. Kazimierz Marszyński. Następnie Zieliński pełnił obowiązki szefa referatu lotniczego Komendy Obszaru na miejsce innego oficera i przystąpił do organizacji oddziału lotniskowego we Lwowie. W tym czasie posługiwał się kryptonimem „Marta”. We Lwowie Zieliński pozostawał do marca 1945 r., nie można wykluczyć, że uczestniczył w próbach odtworzenia organizacji konspiracyjnej w warunkach nowej okupacji, tym razem sowieckiej. Następnie został odesłany do oddziałów „Warty”, gdzie używał pseudonimu „Lot”. W nowym oddziale Zielińskiego nie darzono zaufaniem, w związku z czym przydzielono go do kompanii „D26”. Jako żołnierz tej jednostki Zieliński został pojmany przez NKWD podczas zorganizowanej przez komunistów obławy w Zmysłówce, gdzie został ujęty. Jego dalsze losy pozostają nieznane <sup>520</sup>.

---

<sup>520</sup> G. Mazur, J. Węgiński, *Konspiracja lwowska 1939-1944. Słownik biograficzny*, Katowice 1997, s. 231-232.



