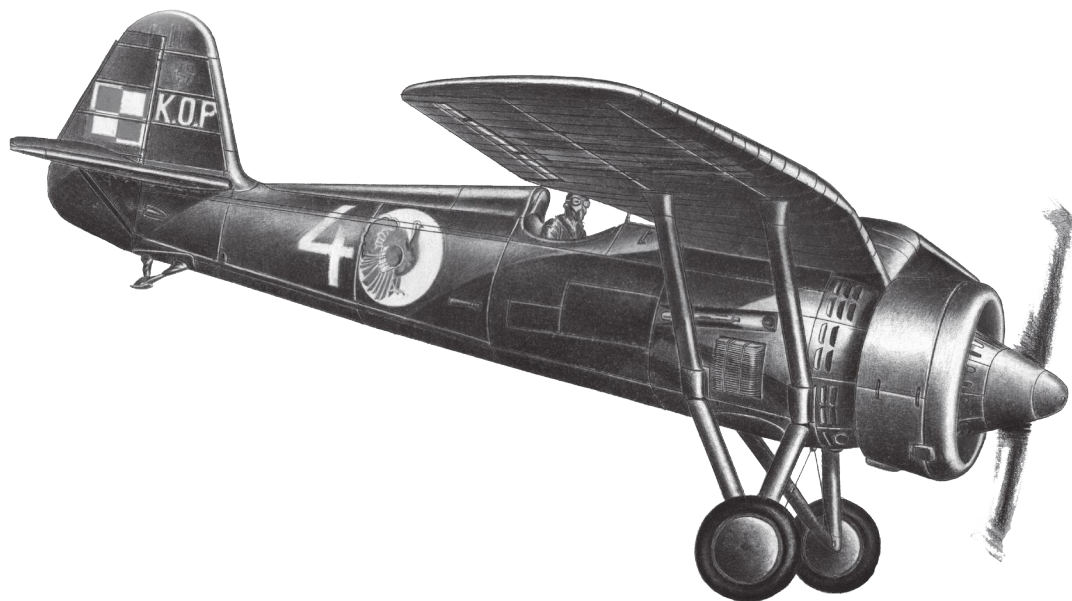


Piotr Rapiński

LOTNICTWO ARMII „ŁÓDŹ”



 Księży MŁYN
DOM WYDAWNICZY

Recenzja:

Prof. dr hab. Przemysław Waingertner

Konsultacja:

Mateusz Walasek

Projekt okładki:

Wojciech Miatkowski

Skład:

Tomasz Kuc

© Copyright by Księży Młyn Dom Wydawniczy, Łódź 2018

Drogi Czytelniku

Książka, którą trzymasz w dłoni, jest efektem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego, grafików i wydawcy. Prosimy, abyś uszanował ich pracę.

Nie kopiuj większych fragmentów, nie publikuj ich w internecie. Cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści i podawaj źródło ich pochodzenia.

Dziękujemy.

ISBN 978-83-7729-437-6

KSIĘŻY MŁYN Dom Wydawniczy Michał Koliński

90-345 Łódź, ul. Księży Młyn 14

tel./faks 42 632 78 61, 42 630 71 17, 602 34 98 02

infolinia: 604 600 800 (codziennie 8-22, także sms), gg 414 79 54

www.km.com.pl; e-mail: biuro@km.com.pl

Łódź 2018. Wydanie 1

Spis treści

Wstęp	7
Rozdział 1. Wyposażenie, organizacja i miejsce lotnictwa wojskowego w siłach zbrojnych II RP. Od narodzin do kampanii wrześniowej	12
Początki lotnictwa polskiego	12
Lotnictwo polskie w czasach płk. Lévêque'a i gen. Ostoi-Zagórskiego	37
Lotnictwo polskie za czasów gen. Rayskiego i gen. Zająca	53
Rozdział 2. Działania lotnictwa Armii „Łódź”	77
III/6 Dywizjon Myśliwski	80
32 Eskadra Rozpoznawcza	106
63 Eskadra Obserwacyjna	119
66 Eskadra Obserwacyjna	132
10 Pluton Łącznikowy	142
Eskadra Korpusu Ochrony Pogranicza	151
11 Eskadra Bombowa	158
12 Eskadra Bombowa	165
Rozdział 3. Ludzie lotnictwa Armii „Łódź”	173
Bohdan Arct	174
Eugeniusz Ebenrytter	184
Antoni Falukiewicz	189
Czesław Głowczyński	203
Tadeusz Koc	209
Franciszek Kornicki	216
Józef Zubrzycki	230
Zakończenie	239
Bibliografia	242
Ilustracje	251

Wstęp

Armia „Łódź” była jednym z kilku związków taktycznych, których zadaniem była obrona Polski przed niemiecką agresją. W jej skład, według pierwotnych założeń, miały wejść 10, 12, 22, 28 i 30 Dywizja Piechoty, dwie brygady kawalerii, dwa pułki artylerii ciężkiej, zmotoryzowany dywizjon artylerii ciężkiej, dwa bataliony ckm, zmotoryzowana kompania artylerii przeciwpancernej, dywizjon lotnictwa myśliwskiego, dwie eskadry liniowe, eskadra łącznikowa, dwie eskadry towarzyszące, dywizjon artylerii przeciwlotniczej, dwa pociągi pancerne, pułk kawalerii Korpusu Ochrony Pogranicza, kompania czołgów lekkich TK, kompania balonowa, cztery bataliony Obrony Narodowej, a także rezerwowa dywizja piechoty. W rzeczywistości siły, którymi rozporządzał gen. Juliusz Rómmel stojący na czele armii, były zdecydowanie skromniejsze. Oprócz wymienionych wyżej jednostek w skład armii wszedł również 301 Batalion Czołgów Vickers¹. Cel, który wymienione jednostki miały zrealizować z rozkazu marsz. Edwarda Rydza-Śmigłego, nie należał do najłatwiejszych.

Dowodzona przez weterana wojny polsko-bolszewickiej gen. Rómmła Armia „Łódź” miała za zadanie:

1. *Oddziałami osłonowymi osłonić kierunki Łódź i Piotrków.*
2. *Przeciwstawić się obronnie z wykorzystaniem możliwości przeciwnatarć siłami skoncentrowanymi armii na odcinku armii. Bezwzględnie utrzymać rejony Łódź i Piotrków.*
3. *Na lewym skrzydle utrzymać łączność z armią „Kraków” i nadzorować kierunek Radomsko².*

Zdaniem dowódcy armii, siły, jakie przydzielono do wykonania tych zadań, były zbyt szczupłe wobec postawionych przed nim zadań. Według gen. Rómmła, do obrony takiego pasa działania potrzeba było co najmniej sześciu dywizji, wraz z całą „bronią pomocniczą”³.

1 Dowódca armii, gen. Juliusz Rómmel, błędnie podaje ilość jednostek lotniczych, które weszły w skład Armii „Łódź”, błędna jest również numeracja eskadr. J. Rómmel, *Za honor i Ojczyznę*, Warszawa 1958, s. 11–12.

2 Tamże, s. 11.

3 Tamże, s. 13.

Niestety gen. Rómmel nie otrzymał wszystkich przydzielonych mu początkowo sił. W toku walk w skład Armii „Łódź” weszły cztery dywizje piechoty (10, 28, 30 i 2 DP – ta ostatnia dotarła 2 września), Wołyńska i Kresowa Brygada Kawalerii, jeden pułk artylerii ciężkiej, jeden batalion ckm, dywizjon myśliwski, jedna eskadra liniowa, dwie eskadry towarzyszące, pluton łącznikowy, dwa pociągi pancerne, pułk kawalerii KOP, kompania czołgów lekkich TK oraz cztery bataliony Obrony Narodowej⁴.

Przeciwko Armii „Łódź” walczyły dwie niemieckie armie wchodzące w skład Grupy Armii „Południe” dowodzonej przez gen. Gerda von Rundstedta. Były to 8 i 10 Armia, dowodzone przez gen. Johannes Blaskowitza i gen. Waltera von Reichenaua⁵. W szeregach 8 Armii walczyły cztery dywizje piechoty oraz pułk zmotoryzowany SS Leibstandarte „Adolf Hitler”. W skład 10 Armii wchodziło 6 dywizji piechoty, 2 dywizje piechoty zmotoryzowanej oraz 5 dywizji pancernych. Jednostki niemieckie miały dodatkowo wsparcie lotnicze ze strony 4 Floty Powietrznej.

Niemcy byli nie tylko liczniejsi, ale również lepiej wyposażeni – dysponowali znacznie większą liczbą czołgów i samolotów, które pod wieloma względami górowały nad sprzętem wykorzystywanym przez Wojsko Polskie. Siły skierowane na teren działania Armii „Łódź” były tak duże ze względu na powierzenie jej obrony szczególnie ważnego odcinka. Jej zadaniem było zablokowanie najkrótszej drogi od zachodniej granicy II RP do Warszawy. Pomimo niemieckiej przewagi żołnierze polscy stawili zdecydowany opór agresorowi, uniemożliwiając mu wtargnięcie pomiędzy Armie „Kraków” i „Poznań”, a także skutecznie opóźnili marsz Niemców na Warszawę. Niestety 6 września gen. Rómmel opuścił walczące oddziały i udał się do stolicy, gdzie zaczął przygotowywać jej obronę. Opuszczenie walczącej armii wynikało z poważnych strat zadanych polskiemu oddziałom przez Niemców, ich szybkich postępów oraz przełamania polskiego frontu. Dowodzenie resztkami opuszczonej przez gen. Rómmela armii objął gen. Wiktor Thommée, który początkowo dowodził tylko GO „Piotrków”.

Pod dowództwem gen. Thommée resztki Armii „Łódź” wycofały się do Twierdzy Modlin, której obrona trwała aż do 29 września, gdy wobec kapitulacji stolicy dalsza walka oblężonej fortecy stała się bezcelowa. W obronie twierdzy udział wzięło ok. 40 tys. polskich żołnierzy, wspieranych przez siedem tankietek TK-3 oraz pociąg pancerny.

Niestety do tej pory brak dokładnego opracowania poświęconego działalności lotnictwa armijnego na odcinku Armii „Łódź”. Istnieją wprawdzie na rynku wydawniczym pozycje poświęcone działalności poszczególnych jednostek, np. III/6

⁴ Tamże, s. 11–12.

⁵ J. Wróblewski, *Armia Łódź*, Warszawa 1975, s. 11–12.

Dywizjonu Myśliwskiego, czy poszczególnych eskadr, jednakże w pracach tych próżno szukać informacji na temat 63 i 66 Eskadry Obserwacyjnej czy 10 Plutonu Łącznikowego. Prace te chwilami budzą nieco wątpliwości, choćby z tego powodu, że nie wszystkie stwierdzenia są w nich poparte odpowiednimi przypisami. Za przykład może posłużyć książka Piotra Sikory, który nie podaje źródeł informacji odnośnie st. szer. pil. Prymusa Grygołowicza-Kusztelisa⁶ czy omyłkowego ostrzeżenia polskiego bombowca lądującego na lotnisku w Aleksandrowie Łódzkim⁷. Wiele niejasności wprowadza również praca Łukasza Łydźby pt. *III/6 Lwowski Dywizjon Myśliwski*, choćby z powodu przyjętego przez jej autora systemu liczenia zwycięstw ściśle powiązanego z pracami Mariusa Emmerlinga, który w swoich ustaleniach opiera się wyłącznie na – najdelikatniej mówiąc – nieobiektywnej dokumentacji niemieckiej. Wątpliwości nasuwa również opis składu poszczególnych zasadzek oraz przebiegu niektórych potyczek z lotnictwem niemieckim i sowieckim. W swojej pracy przyjąłem zasadę, że staram się przedstawić w miarę możliwości wszelkie dostępne źródła, i tym samym umożliwić czytelnikowi podjęcie decyzji, która wersja jest jego zdaniem bliższa prawdy.

Skoro już o źródłach mowa, to dotarcie do nich nie jest proste. Relacje łódzkich lotników są rozrzucone po wielu pracach. Jedną z nich jest książka Adama Kurowskiego pt. *Bijcie się z nami Messerschmitty*⁸, ale ich wspomnienia można znaleźć również w książkach zawierających wspomnienia poznaniaków. W łódzkich księgarniach i bibliotekach jest spory problem z dostępem do podstawowej literatury – w zasadzie bez większych trudności udało mi się w ten sposób zdobyć tylko wspomnienia Franciszka Kornickiego, natomiast praktycznie niedostępna jest praca Tadeusza Kotza wydana w 2005 r. w Toronto⁹. Co gorsza wielu braków w literaturze nie udało się również uzupełnić za pośrednictwem popularnych serwisów aukcyjnych.

W tej sytuacji z pomocą przyszedł mi pan Ł. Łydźba, który zrobił bardzo wiele dla upamiętnienia „łódzkich” lotników z kampanii wrześniowej. Wiele dokumentów dotyczących lotnictwa Armii „Łódź” znajduje się w Londynie (i tu również mogłem liczyć na pomoc m.in. pana Ł. Łydźby), ale istnieją również źródła do tej pory niewydane i niepublikowane. Do tej ostatniej kategorii można zaliczyć choćby biografię Antoniego Fałukiewicza czy relację jednego z mechaników z lwowskiego dywizjonu myśliwskiego, które stanowią część prywatnych zbiorów.

Niezwykle ciekawe materiały dotyczące działalności 32 Eskadry Rozpoznawczej znajdują się w Szkole Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa

6 P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918–1945*, Warszawa 2016, s. 83.

7 Tamże.

8 A. Kurowski, *Bijcie się z nami Messerschmitty*, Warszawa 1969.

9 T. Kotz, *Błękitne niebo i prawdziwe kule*, Toronto 2005.

Armii „Łódź” w Walichnowach. Wielką skarbnicą wiedzy o lotnikach z tej jednostki są państwo Zofia i Tadeusz Borkowie, emerytowani nauczyciele szkoły w Walichnowach, dzięki którym patronem tamtejszej szkoły została 32 Eskadra.

Do niedawna najlepszym źródłem informacji o historii lotnictwa Armii „Łódź” był mjr. pil. F. Kornicki, z którym wiosną 2016 r. udało mi się nawiązać kontakt listowny. Pan major mimo sędziwego wieku wciąż wiele pamiętał z czasów, gdy jako pilot 162 Eskadry Myśliwskiej brał udział w wojnie obronnej. Oprócz niego żyją również mieszkańcy miejscowości, gdzie stacjonowały polskie jednostki, którzy pamiętają owe tragiczne wrześniowe dni i pojedynki naszych samolotów z niemiecką Luftwaffe. Do wielu z nich udało się dotrzeć, porozmawiać, a przez to lepiej poznać realia tamtych tragicznych dni.

W całej pracy starałem się przestrzegać przyjętych obecnie form zapisu nazw poszczególnych samolotów. Wyjątek stanowią przytaczane w tekście cytaty pochodzące z różnych źródeł. Oczywiście zdaję sobie sprawę, iż w niektórych miejscach mogą znajdować się błędy lub różnego rodzaju niedopowiedzenia wynikające ze zbyt optymistycznego traktowania źródeł lub posiłkowania się starszymi opracowaniami. Wszelka krytyka, tak długo jak jest to krytyka merytoryczna, jest mile widziana i słuszna, a obrażanie się o wykazanie błędów byłoby nie na miejscu. W ostatnich latach wydanych zostało kilka prac dotyczących przygotowań lotnictwa polskiego do wybuchu wojny. Pozycje te w większości przypadków nie były mi znane w momencie przystępowania do pracy nad niniejszą książką i zapewne zmieniłyby nieco moje postrzeganie stanu polskiego lotnictwa w przededniu wybuchu II wojny światowej¹⁰. Warto odnotować również nieliczne nowe opracowania poruszające kwestię działań lotnictwa myśliwskiego w kampanii wrześniowej¹¹, jednakże część z nich nie podaje choćby w przybliżeniu źródeł informacji i nie znajduje potwierdzenia w dokumentach, do których dotarłem.

Na koniec pragnąłbym podziękować osobom, bez których nie zdołałbym stworzyć pracy: pani prof. dr hab. Marii Nartowicz-Kot, panu prof. nadzw. dr. hab. Przemysławowi Waingertnerowi, recenzentowi panu prof. nadzw. dr. hab. Jackowi Pietrzakowi oraz innym członkom kadry naukowej UŁ: prof. nadzw. dr. hab. Witoldowi Jarno, prof. dr. hab. Kazimierzowi Badziakowi, a także uczestnikom seminarium magisterskiego, moim przyjaciółom i znajomym niewymienionym w tym miejscu z imienia i nazwiska.

10 Por. W. Mazur, *Lot ku burzy. Polska w przygotowaniach mocarstw Zachodu do wojny powietrznej marzec – sierpień 1939 roku*, Kraków 2017; A. Stachula, *Przygotowania lotnictwa i obrony powietrznej do wojny w 1939 roku w okresie od 24 marca do 31 sierpnia*, Legnica 2014.

11 Por. P. Sikora, *Bitwy polskiego lotnictwa 1918 – 1945*, Warszawa 2016.

Osobne podziękowania należą się ludziom, którzy udzielili mi daleko idącej pomocy. W pierwszym rzędzie chciałbym podziękować panu majorowi Franciszkowi Kornickiemu, którego listy i wspomnienia stały się nie tylko niezwykle ważnym źródłem, ale również inspiracją do dalszych badań. Serdeczne podziękowania należą się również państwu Zofii i Tadeuszowi Borkom, którzy stoją na straży pamięci o lotnikach poległych w Walichnowach. Wielką pomoc okazał mi również pan Piotr Matwiej, roztaczający opiekę nad Salą Tradycji Lotnictwa Polskiego, mieszczącą się w Łodzi w podziemiach kościoła pw. Matki Boskiej Zwycięskiej przy ul. Łąkowej. Bardzo wiele wsparcia okazał mi pan Ł. Łydzba. Chciałbym również podziękować innym osobom, które okazały mi wiele serca: Wojciechowi Zmyślonemu, Tomaszowi Kopańskiemu, Arkadiuszowi Bieleckiemu, Kajetanowi Zakrzewskiemu, Kazimierzowi Olszewskiemu, Jerzemu Wypiórkiewiczowi, mieszkańcom Walichnowów oraz pracownikom tamtejszej Szkoły Podstawowej im. 32 Eskadry Rozpoznawczej Lotnictwa Armii „Łódź”, a także mieszkańcom wsi Sokolniki Parcela, Czerchów, Modlna, Wola Wężykowa i Orchów.

ROZDZIAŁ 1.

WYPOSAŻENIE, ORGANIZACJA I MIEJSCE LOTNICTWA WOJSKOWEGO W SIŁACH ZBROJNYCH II RP. OD NARODZIN DO KAMPANII WRZEŚNIOWEJ

Początki lotnictwa polskiego

Pierwszym wielkim konfliktem, w którym lotnictwo zostało użyte na szerszą skalę, była I wojna światowa. Samolot jako środek walki zadebiutował jednak już wcześniej, podczas wojny włosko-tureckiej w 1911 r. Włosi dysponowali wtedy pięcioma samolotami różnych typów i dwoma sterowcami¹. Podczas I wojny światowej nastąpił dalszy rozwój konstrukcji wykonywanej początkowo z płótna i strun fortepianowych. Dzięki rozwojowi techniki pojawiły się samoloty wyposażone w karabin maszynowy połączony z synchronizatorem, który pozwalał na prowadzenie ognia przez tarczę śmigła. Także podczas I wojny światowej opracowano pierwsze zasady prowadzenia walki powietrznej oraz organizacji jednostek lotniczych. Doszło również do podziału samolotów wykorzystywanych przez wojsko na różne typy, w zależności od wykonywanych zadań: myśliwskich, bombowych, szturmowych, rozpoznawczych itd.

Wielka Wojna była również okresem, kiedy po raz pierwszy w historii pojawiło się określenie „as myśliwski” odnoszące się do pilota, który zapisał na swoim koncie odpowiednią ilość zestrzeleń. Wśród nich nie brakowało również Polaków. Listę wybitnych pilotów austro-węgierskich otwiera np. hauptman Godwin Brumowski² z 35 potwierdzonymi i ośmioma prawdopodobnymi zwycięstwami

¹ W. Bączkowski, *Samoloty bombowe I wojny światowej*, Warszawa 1986, s. 7.

² M. O'Connor, *Air aces of the Austro-Hungarian Empire 1914–1918*, Falcon Field 1986, s. 13–15. Wprawdzie o narodowości G. Brumowskiego trudno ferować jednoznaczne wyroki, gdyż po zakończeniu I wojny światowej przebywał w Holandii, to jednak młodość spędzona w Wadowicach i polskie nazwisko mogą sugerować, iż miał polskie korzenie i być może posługiwał się językiem polskim.

powietrznymi. To właśnie z Cesarsko-Królewskiej Armii wywodził się pilot, który wykonał pierwszy lot w polskim lotnictwie wojskowym³, Stefan Bastyr. Asem Kaiserlich-Königliche Luftfahrtruppen⁴ był m.in. Franciszek (Franz) Peter⁵, który po zakończeniu I wojny światowej włączył się w budowanie sił powietrznych odrodzonego państwa polskiego. Warto podkreślić, że F. Peterem nie kierowały żadne sentymenty czy wcześniejsze związki z Polską. Rozpoczynając służbę w odznaczającym się Wojsku Polskim, nie znał języka polskiego⁶.

Polacy służyli również po drugiej stronie barykady. W siłach zbrojnych carskiej Rosji służył Donat Makijonek, który zapisał na swoje konto siedem zestrzeleń pewnych i jedno prawdopodobne⁷. Inny Polak z zaboru rosyjskiego, Jerzy Borejsza, był jednym z pierwszych lotników, którzy wykorzystywali samolot do przetrzucania własnych agentów za linie przeciwnika⁸.

Po zakończeniu I wojny światowej w Polsce funkcjonowało kilka rządów roszcujących sobie prawo do występowania w imieniu ogółu, na terenie kraju wciąż znajdowały się oddziały niemieckie i austriackie. Równolegle, a nawet wcześniej od władz cywilnych, powstawały polskie formacje wojskowe, a wśród nich polskie lotnictwo.

Jako pierwszy próbę formowania polskich jednostek lotniczych działających u boku zaborców podjął Komendant Legionów – Józef Piłsudski, który oddelegował do lotnictwa austriackiego oficera 5 Baterii Legionów ppor. Janusza de Beauraina⁹. Plan komendanta zakładał wyszkolenie w austriackich szkołach lotniczych grupy oficerów i podoficerów, którzy następnie odbyliby praktykę frontową w austriackich eskadrach. Po odbyciu praktyki mieli trafić do nowej jednostki, podporządkowanej już bezpośrednio dowództwu Legionów.

Pierwsze kroki w celu zrealizowania planu podjął ppor. J. de Beaurain, który zgłosił się do dowódcy lotnictwa austro-węgierskiego, gen. Milana Uzelaca. Generał wyraził zgodę na zaproponowane przez polskich oficerów rozwiązanie. Jako pierwszy do austriackiej szkoły lotniczej trafił ppor. J. de Beaurain.

Generałowi M. Uzelacowi warto poświęcić nieco więcej miejsca. Ten austro-węgierski wojskowy był z pochodzenia Chorwatem. Jego ojcem był drobny rolnik z miejscowości Svarca. W latach późniejszych generał miał często opowiadać o tym, jak jego ojciec jadał *cebule tak jak inni jedzą jabłka i ziemniaki wprost*

3 S. Pietrusiński, *Lwowskie loty*, „Lotnictwo z szachownicą”, 2002, nr 1, s. 13.

4 Cesarsko-Królewskie Siły Powietrzne, w skrócie K.u.K. Luftfahrtruppen.

5 *Franz Peter*, <http://www.theaerodrome.com/aces/austrhun/peter.php>, [dostęp 24 X 2014].

6 S. Pietrusiński, dz. cyt., s. 16.

7 P. Rapiński, *Polscy lotnicy w armii carskiej podczas I wojny światowej*, <http://historykon.pl/polscy-lotnicy-w-armii-carskiej-podczas-i-wojny-swiatowej/>, [dostęp 24 X 2014].

8 Tamże.

9 J. Pawlak, *Polskie eskadry w latach 1918–1939*, Warszawa 1989, s. 23.

z ziemi¹⁰ oraz że *stary dobry cesarz Franciszek Józef* dał synowi kogoś takiego szansę na zostanie oficerem¹¹. Generał M. Uzelac miał często okazywać bardzo ciepły stosunek do cesarza także po zakończeniu Wielkiej Wojny.

Kariere wojskową rozpoczął w Technicznej Akademii Wojskowej, którą ukończył w stopniu porucznika 18 sierpnia 1888 r. Następnie służył w garnizonach w mieście Pola, a później w Trieście, gdzie podjął studia w akademii morskiej. Po ich ukończeniu M. Uzelac uzyskał stopień porucznika marynarki handlowej. 1 listopada 1898 r. został awansowany do stopnia kapitana 2 klasy¹², a dwa lata później przeniesiono go do sztabu generalnego wojsk inżynieryjnych w Klagenfurcie. W 1908 r. M. Uzelac został awansowany do stopnia majora.

Jedną z jego największych pasji było lotnictwo. Wśród najbardziej znanych pionierów awiacji, z którymi kontaktował się M. Uzelac, można wymienić choćby Franza Hinterstoissera, austriackiego pioniera lotnictwa, jednego z twórców austriackiego aeroklubu. Zainteresowanie „statkami powietrznymi cięższymi od powietrza” szybko przerodziło się w nową pasję. Major M. Uzelac był jednym z pierwszych oficerów w ówczesnej Austrii, którzy dostrzegli możliwości bojowe drzemiące w nowince technicznej, wcześniej postrzeganej tylko jako sport dla młodych i bogatych¹³.

Szansa dla wizjonerów, takich jak przyszły dowódca sił powietrznych Austro-Węgier, nadarzyła się, gdy grupa postępowych i myślących nowoczesnymi kategoriami oficerów skupiona wokół Franciszka Ferdynanda i Konrada von Hötzendorfa rozpoczęła reformę c.k. armii. 24 kwietnia 1912 r. 45-letni wówczas M. Uzelac został mianowany dowódcą Luftschiffer-Abteilung, załączka austro-węgierskich sił powietrznych.

Pomimo niewątpliwych zasług, jakie dla rozwoju ówczesnego lotnictwa wnosili tacy ludzie jak M. Uzelac, wśród wyższych wojskowych dominował pogląd, iż lotnictwo może odgrywać tylko rolę obserwacyjną i wskazywać cele dla artylerii. Podobna opinia dominowała także w dowództwie francuskim¹⁴. Pomysł obserwowania pozycji nieprzyjaciela z powietrza nie był koncepcją nową. Według niektórych opracowań, podczas wojny burskiej Anglicy używali wielkich latawców do wynoszenia w powietrze swoich obserwatorów¹⁵. W trakcie I wojny światowej stało się jasne, że lotnictwo, które do tej pory pełniło głównie funkcje zwiadowcze, zaczyna odgrywać coraz większą rolę w toczonych walkach. Nic więc

10 G. Jewison, J.C. Steiner, *Emil (Milan) Uzelac*, [http://www.austro-hungarian-army.co.uk/biog/uzelac.htm#Emil \(Milan\) Uzelac](http://www.austro-hungarian-army.co.uk/biog/uzelac.htm#Emil%20(Milan)%20Uzelac), [dostęp 26 X 2014].

11 Tamże.

12 Tamże. *On the 1st of November 1898 he attained the rank of Hauptmann 2nd class.*

13 Tamże.

14 T. Goworek, *Samoloty myśliwskie pierwszej wojny światowej*, Warszawa 1981, s. 7.

15 Tamże, s. 7.

dziwnego, że również w Legionach Polskich pojawiły się osoby, które chciały rozwinąć ten nieistniejący do tej pory w polskiej armii rodzaj sił zbrojnych.

Po ukończeniu szkoły lotniczej w Wiener Neustad ppor. J. de Beaurain trafił do 34 Eskadry służącej na froncie włoskim. Na miejscu nawiązał kontakt z innymi polskimi oficerami służącymi w tej jednostce, m.in. z por. Stefanem Bastyrem¹⁶. Niestety w wyniku kryzysu przysięgowego projekt zorganizowania polskiej jednostki lotniczej u boku Austro-Węgier nie doszedł do skutku.

Według niektórych opracowań nie był to jednak koniec wątku lotniczego w historii Legionów, gdyż J. Piłsudski miał planować ucieczkę z miejsca internowania w Magdeburgu w celu przedostania się do polskich jednostek powstających w Rosji. W cały plan mieli być wtajemniczeni lotnicy z grupy powstałej wokół por. J. de Beauraina, zamiar nie doszedł jednak do skutku¹⁷.

Kolejnym ważnym momentem w historii rodzącego się lotnictwa było powstanie Polskiego Towarzystwa Żeglugi Napowietrznej, stworzonego w Warszawie 5 grudnia 1916 r. Pismo skierowane do Tymczasowej Rady Stanu z prośbą o legalizację nowego towarzystwa podpisali: Zdzisław ks. Lubomirski (prezydent miasta stołecznego Warszawy), Józef Piłsudski (komendant Legionów, członek Rady Stanu), a także generał hr. Szeptycki, inż. Stanisław Patschke (rektor politechniki), dr Józef Brudziński (rektor uniwersytetu i prezes Rady Miejskiej), inż. Zygmunt Chmielewski (burmistrz miasta stołecznego Warszawy), inż. Michał Łempicki (były poseł do Dumy, członek Rady Stanu), Franciszek ks. Radziwiłł (naczelnik Milicji Miejskiej, członek Rady Stanu), Artur Śliwiński (wiceprezes Rady Miejskiej, członek Rady Stanu), inż. Zygmunt Dekler (redaktor „Lotnika i Automobilisty”), Teodor Toeplitz (ławnik magistratu miasta stołecznego Warszawy), Eugeniusz Śmiarowski (adwokat przysięgły, radny miejski), Michał Sokolnicki (doktor filozofii), Ludwik Pręgowski i Stanisław Hempel¹⁸.

Według pierwotnych zamysłów, PTŻN miało w przyszłości stać się załącznikiem lotnictwa wojskowego. Niestety, wskutek sprzeciwu niemieckiego gubernatora gen. Hansa Hartwiga von Beselera, władze niemieckie wyraziły zgodę tylko na zorganizowanie kursów lotniczych. W kursach organizowanych przez PTŻN wzięło udział prawie 80 słuchaczy, w tym 24 członków Legionów¹⁹.

Pomimo wielu ograniczeń nałożonych przez okupanta niemieckiego PTŻN okazało się bardzo ważnym czynnikiem w upowszechnianiu zainteresowania lotnictwem wśród cywilów i wojskowych. Słuchaczem kursów mógł być bowiem każdy, kto ukończył 17 lat i posiadał wykształcenie: [...] 6 klas szkoły realnej,

16 J. Pawlak, dz. cyt., s. 23.

17 Tamże, s. 23–24.

18 L. Pręgowski, *Powstanie Polskiego T-wa Żeglugi Napowietrznej*, [w:] *Pierwsze kursy lotnicze. Książka pamiątkowa*, red. Z. Dekler, Warszawa 1917, s. 8.

19 J. Pawlak, dz. cyt., s. 24.

lub 7 klas gimnazjum, lub szkół równorzędnych. Zarządowi przysługiwało prawo czynienia wyjątków od tego cenzusu, z czego też Zarząd w kilkunastu wypadkach skorzystał, mając na widoku inne kwalifikacje słuchaczy, przeważnie lotnicze lub mechaniczne²⁰.

Zajęcia w pierwszej polskiej szkole lotniczej odbywały się w poniedziałki, środy i piątki od godz. 7 rano do godz. 10 wieczorem, w gmachu Miejskiej Szkoły Rzemieślniczej, mieszczącej się przy ul. Nowowiejskiej 27²¹. Kurs kończył się nieobowiązkowymi egzaminami, do których przystąpiła zdecydowana większość słuchaczy. Sesja egzaminacyjna rozpoczęła się 21 maja 1917 r. od egzaminu z meteorologii i aerodynamiki, następnie odbyły się egzaminy z aerodynamiki i aerostatyki (22 maja), aerostatyki i telegrafu bez drutu w zastosowaniu do lotnictwa (30 maja), wytrzymałości materiałów i aerostatyki (24 maja), meteorologii, aerodynamiki i silników spalinowych (25 maja), silników spalinowych i aerodynamiki (26 maja), budowy płatowców, silników spalinowych i telegrafu bez drutu w zast. do lotnictwa (30 maja)²².

Warto podkreślić, że egzaminy odbywały się publicznie przy udziale delegatów Komendy Legionów, członków kuratorium oraz innych osób interesujących się kursami lotniczymi. Kadra pedagogiczna kursów lotniczych, organizowanych przez PTŻN stała na wysokim poziomie. Oprócz wymienionych przedmiotów odbywały się również zajęcia z prawa lotniczego prowadzone przez prof. Feliksa Ochimowskiego, wybitnego polskiego prawnika, członka Towarzystwa Naukowego Warszawskiego. Biorąc pod uwagę okoliczności, w jakich powstały kursy lotnicze organizowane przez PTŻN, trzeba podkreślić, że były to pierwsze regularne kursy dla przyszłych oficerów lotnictwa prowadzone na ziemiach polskich.

Wcześniej na terenach zaboru rosyjskiego również pojawiały się różne grupy i stowarzyszenia, których celem była popularyzacja lotnictwa, np. Towarzystwo Aviatów z siedzibą w Warszawie, nie zorganizowały one jednak ogólnodostępnych kursów lotniczych, które kończyłyby się egzaminami. Kursy lotnicze zorganizowane przez PTŻN zasługują więc na palmę pierwszeństwa i można śmiało nazwać je pierwszą szkołą lotniczą w Polsce. Na podkreślenie zasługuje również fakt, iż w stosunkowo krótkim czasie udało się zorganizować nie tylko same kursy, ale również kadre pedagogiczną, wśród której przeważali profesorowie i inżynierowie. Wśród ludzi nauki pojawiali się również wojskowi, co jednoznacznie wskazuje na charakter pierwszej polskiej szkoły lotniczej, która była ukierunkowana na szkolenie pod kątem przydatności absolwentów dla lotnictwa wojskowego.

20 Z. Dekler, *Pierwsze Polskie Kursy Lotnicze*, [w:] *Pierwsze kursy lotnicze. Książka pamiątkowa*, red. Z. Dekler, Warszawa 1917, s. 13.

21 Tamże.

22 Tamże, s. 15.